

**REVISTA DEL INSTITUTO
DE ESTUDIOS
HISTÓRICO-MARÍTIMOS
DEL PERÚ**



**Escuela Naval del Perú
A Cien Años de su Creación**

34

2014

INSTITUTO *DE ESTUDIOS*
HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ



2014

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 Informática | C. de N. | José L. Guerola Lazarte |
| Director Edición | Dr. | Lizardo Seiner Lizárraga |
| Director Imagen Institucional | Calm. | Óscar Penny Cabrera |
| Director Biblioteca y Publicaciones | Dr. | Miguel Ángel Rodríguez Mackay |
| Director Monumentos Históricos y Archivo Histórico | 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 N° 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:

Esperanza Navarro Pantac

CORRESPONDENCIA Y CANJES: Av. Salaverry 2487, Lima, 27

Teléfono: 422-7550

presidencia@iehmp.org.pe

Impresión: Kinko's Impresores S.A.C.

◀ CARÁTULA: Vista panorámica de la Escuela Naval del Perú, La Punta, fotografiada en enero del año 1950 por Loren McIntyre.

**REVISTA
DEL INSTITUTO
DE ESTUDIOS
HISTÓRICO-
MARÍTIMOS
DEL PERÚ**

Nº 34

LIMA

2014

CEREMONIAS

| | |
|--|----|
| Contralmirante Fernando Grau Umlauff, Ceremonia de Conmemoración del 135 Aniversario del Combate Naval de Iquique | 9 |
| Doctor Miguel Ángel Rodríguez Mackay, Ceremonia de Conmemoración del 193 Aniversario de la Creación de la Marina de Guerra y del 135 Aniversario del Combate de Angamos | 23 |

INCORPORACIÓN DE MIEMBROS DE NÚMERO

| | |
|--|-----|
| Vicealmirante Carlos Gamarra Elías, Las Vías de Penetración hacia la Selva Central: Exploraciones Fluviales y la Participación de la Marina | 43 |
| Discurso de recepción por la doctora Hilda Elías de Zevallos | 100 |
| Contralmirante Fernando Grau Umlauff, Entorno Familiar de Miguel Grau Seminario | 107 |
| Discurso de recepción por el Rvdo. Padre Armando Nieto Veléz, S. J. | 137 |
| Contralmirante Eduardo Reátegui Guzmán, El Dominio Marítimo en la Amazonía Peruana | 139 |
| Discurso de recepción por el Contralmirante Raúl Parra Maza | 191 |

ARTÍCULOS

| | |
|--|-----|
| Alferez de Fragata A.P.C.U. Luis Edgardo Llosa González-Pavón, Por qué fui Cadete Naval | 197 |
| Contralmirante Federico Salmón de la Jara, Un Testimonio de Vida: La Escuela Naval que me formó (1927-1932) | 203 |

| | |
|---|-----|
| Contralmirante José Guillermo García Valdivieso, Una Promoción Naval: La Promoción de 1964 | 225 |
| Contralmirante Edmundo Guzmán Lanfranco, Un Glorioso Nombre a un Gallardo Buque | 285 |
| Doctor Héctor Lopéz Martínez, Jacinto López, Historiador Naval | 323 |
| Capitán de fragata Edgar Aldo Martínez García, Historia de la Policía Naval | 333 |
| RESEÑAS BIBLIOGRÁFICAS | 341 |

Cereponia de conmemoración del 113 Aniversario del Com. Ceremonias Iquique

DISCURSO DEL SEÑOR PRESIDENTE

Me gustaría mucho, señor vicepresidente don Jorge Montt, don
señor ministro don Pedro Pablo Kuczynski, señores ministros don
de la Marina Guerra del Perú, señor almirante Fernando Tizabi, señor
comandante en jefe don Juan Manuel Rodríguez, señor
comandante en jefe don Juan Manuel Rodríguez, señor
comandante en jefe don Juan Manuel Rodríguez, señor
comandante en jefe don Juan Manuel Rodríguez, señor

comandante en jefe don Juan Manuel Rodríguez, señor
comandante en jefe don Juan Manuel Rodríguez, señor

comandante en jefe don Juan Manuel Rodríguez, señor
comandante en jefe don Juan Manuel Rodríguez, señor
comandante en jefe don Juan Manuel Rodríguez, señor
comandante en jefe don Juan Manuel Rodríguez, señor
comandante en jefe don Juan Manuel Rodríguez, señor
comandante en jefe don Juan Manuel Rodríguez, señor
comandante en jefe don Juan Manuel Rodríguez, señor
comandante en jefe don Juan Manuel Rodríguez, señor
comandante en jefe don Juan Manuel Rodríguez, señor
comandante en jefe don Juan Manuel Rodríguez, señor

*Ceremonia de conmemoración del 135 Aniversario del Combate Naval de Iquique**

PALABRAS DEL SEÑOR PRESIDENTE

*M*uy buenas noches, señor vicealmirante don Jorge Moscoso Flores, Director General de Capitanías y Guardacostas, representante del comandante general de la Marina de Guerra del Perú, señor almirante Fernando Grau Umlauff, señores exministros, ex comandantes generales y ex jefes de Estado Mayor General de la Marina, señores miembros de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, señores oficiales, señores cadetes, señoras y señores.

Es un placer el poder recibirlos nuevamente en esta casa con el calor de siempre para celebrar hoy día, un aniversario más del Combate Naval de Iquique.

Sun Tzu nos dice que la eficiencia máxima del conocimiento y de la estrategia es hacer que el conflicto sea totalmente innecesario; de este principio son total y cabalmente conocedores aquellos que abrazamos la carrera de las armas, puesto que nuestra misión principal es evitar por todo medio que el país entre en un conflicto, lo cual no quiere decir que no estemos preparados para la guerra; se nos educa, se nos instruye y se nos forma como guerreros. Y de los marinos se dice que somos guerreros del mar; nuestro objetivo es defender la integridad territorial del país y darle la seguridad y tranquilidad a la sociedad. Para ello es necesario que ambas partes de esta mixtura cumplan con las misiones asignadas:

* Sesión solemne en el centro Naval de San Borja, el 23 de mayo del 2014.

las Fuerzas Armadas dando conocimiento, entrenamiento, instrucción y selección del personal que las componen para cumplir este objetivo máximo. Y el ente político del país, proporcionar los medios suficientes y adecuados para que este objetivo se pueda cumplir. No puede ni debe ser que se le pida mucho más de lo que se le da, y tampoco que en muchos casos se utilice a las Fuerzas Armadas y a sus miembros como bomberos para apagar los incendios que ellos producen.

Es conocido, sobre todo por nosotros, el hecho de que la política conduce al país y lo lleva a la guerra. La política conduce la guerra y la política hace la paz. Los responsables de todo esto son, como siempre, los políticos; los que apagamos los incendios somos los integrantes de la Fuerzas Armadas.

Esta es la cuarta vez que tengo el privilegio de pararme ante este podio y ante tan simpática reunión. En veces anteriores manifesté que Iquique es el punto de inflexión más importante de la historia del Perú, porque tiene un antes, un durante y un después. No vamos a analizar ahora ni voy a señalar lo que sucedió antes y durante; voy a ver lo que está sucediendo como parte del después, y como parte del después es lo que hemos visto que ha sucedido con la famosa Controversia Marítima y el Fallo de la Corte Internacional de La Haya. Cuando me aboqué a leer acerca de la Corte, entre otras cosas saqué como conclusión que su finalidad, por el hecho de ser el más alto tribunal de justicia existente sobre la tierra, dependiente de la Organización de las Naciones Unidas, su objetivo era ese: impartir justicia; y su otro objetivo era juzgar salomónicamente lo que le solicitaban los entes en conflicto que pedían su intervención; y la finalidad por excelencia era que sus fallos no pasasen a convertirse en posibles conflictos posteriores.

Somos conscientes, de acuerdo a los resultados del fallo, de lo que hemos ganado: alrededor de cincuenta mil kilómetros de área marítima. Yo soy un poco escéptico, porque lo que se consideraba como triángulo exterior era nuestro, sino que nunca lo habíamos reclamado, siendo que podíamos hacerlo. Sin embargo, dentro de esa solución salomónica ha dejado sembrado un problema que puede derivar quién sabe Dios en qué cosas. Pero tenemos el famoso triángulo terrestre, que no debería existir, a pesar de que el juez eslovaco, Peter Tomka cita dentro del acta del reconocimiento que el punto de inicio del límite marítimo entre el Perú y Chile es la intersección del paralelo que cruza el Hito número 1, con la línea de bajamar, y que la frontera marítima sigue el paralelo que pasa sobre el Hito número 1. Entonces, desde el punto de vista de la jurisprudencia, no entiendo cómo puede haber dos cosas que lleven a un mismo fin; y no entiendo cómo, si su objetivo es no sembrar conflictos a futuro, ha dejado uno que tiene que tener algu-

na solución, porque desde ya el expresidente Piñeira dijo que el triángulo terrestre era chileno, entonces el conflicto está presente.

Lo que pasa es que en estos momentos, somos parte de lo que se llama "aldea global" y como tal no podemos estar ajenos a lo que está sucediendo en el mundo: se está generando un nuevo orden mundial, del cual escépticamente podría pensar que vamos a salir ilesos; yo creo que no. El punto es que en una conferencia anterior lo manifesté: que los políticos actuales, a nivel mundial, no tienen ni el conocimiento ni la trascendencia de los políticos que salieron después de la Segunda Guerra Mundial; era gente que pensaba mucho en el futuro de sus sociedades, porque a fin de cuentas los políticos constituyen una minúscula cantidad de personas que representan a una mayúscula población de cada país; tienen que velar por los intereses de la ciudadanía y a veces esto nos lo dice la historia a la que podemos analizar en cualquier momento: los políticos están reñidos con el sentir de sus sociedades, pues existen intereses más grandes que el de las sociedades que a veces hacen que los políticos de turno tomen decisiones que no son las que corresponden a esas sociedades.

Debemos preocuparnos mucho de lo que está sucediendo en el mundo, porque somos parte integrante de ella. Somos el único continente, el continente sudamericano, que está excepto de un hegemon nuclear, y lo que está en juego es el enfrentamiento de Oriente con Occidente, donde hasta ahora no está claro dónde se van a alinear las fuerzas, pero se puede prever quiénes van a subsistir después de. Hay una serie de libros y ensayos al respecto que están saliendo, y en algunos de ellos se llega a considerar que, al término de este conflicto que va a ser muy violento y de poca duración, la población mundial va a quedar reducida al tercio de la actual. Sin embargo, como resultado, van a salir potencias que se van a encimar mucho más de lo que están en este momento, y otras que van a desaparecer. Lo único interesante es que aparentemente desaparecerá el problema musulmán.

A continuación, deseo presentarles al señor almirante Fernando Grau Umlauff, Miembro de Número este Instituto, quien, por feliz coincidencia, es nieto de uno de los actores del 21 de mayo de 1879.

Contralmirante José G. García Valdivieso

El Combate de Iquique

CONTRALMIRANTE
FERNANDO GRAU UMLAUFF

Señores miembros de la Junta Directiva, señoras y señores. Le agradezco al señor Presidente el haberme invitado a pronunciar el discurso de orden en esta solemne ceremonia en que rendimos justo homenaje, por feliz coincidencia en el Salón Iquique, a un comandante y su dotación, quienes nos precedieron marcándonos una estela a seguir y nos lleva también a grandes reflexiones. El presidente Balta en 1872 realizó en Inglaterra las gestiones para mandar a construir dos blindados de mayor poder y fuerza que los que había encargado construir Chile. Nuestros agentes financieros pusieron reparos para proporcionar los fondos necesarios, y luego el levantamiento de los hermanos Gutiérrez y el asesinato del presidente Balta en julio del mismo año, frustraron la operación. Su sucesor, el presidente Manuel Pardo, reanudó las gestiones para la compra de los acorazados de última generación, aunque a la postre no pudo mantenerse la intención de compra por la carencia de fondos en el erario nacional. El 5 de julio de 1876, el capitán de navío Miguel Grau deja el comando del *Huáscar* para representar a la provincia de Paita en el Parlamento, dando inicio a su carrera política.

El 5 de julio de 1877, el diputado Grau solicita licencia por dos meses para viajar a Valparaíso, a fin de traer los restos de su padre que había fallecido en este puerto. A su retorno informó sobre el poderío naval chileno, su alistamiento en Valparaíso de los blindados de origen inglés *Almirante Cochrane* y *Blanco Encalada*. El presidente Mariano Ignacio Prado toma conocimiento del informe de Grau; en julio de 1877 lo designa comandante general de la Armada; en enero del siguiente año presenta al gobierno su memoria, entre la cual destacamos los dos párrafos siguientes: "Cábeme el honor de presentar por primera vez a la alta consideración del Supremo Gobierno, una memoria de la Comandancia General del Departamento Marítimo de la República. Al emprender este trabajo, rodeado de dificultades por la estructura que insensiblemente ha ido tomando el servicio de la Armada en general, apartándose notablemente del que prescriben las Ordenanzas Navales, no me llega ciertamente la idea de presentar a V. E., como desearía, un estudio detenido y completo de nuestra Marina; pero sí el cumplimiento del deber con el franco propósito de que V. E. se imponga del estado actual de nuestra Escuadra, para que conozca la fuerza útil marítima de la Nación, pueda proveer a sus necesidades y darle la preponderancia que tanto ha menester.

“Nada nuevo o ignorado voy a manifestar en la presente Memoria; lo que expongo está en la conciencia de los jefes y oficiales que conocen a fondo nuestro Cuerpo, y todos, con el sentimiento de cariño que necesariamente profesan a la carrera que han abrazado, con abnegación manifiestan constantemente el deseo de que V. E. dé vida y organización a esta parte de la fuerza pública, llamada a contribuir al sostenimiento del orden interno de la Nación y a tomar la iniciativa en defensa de su soberanía”.

En el primer punto trata en su Memoria sobre las Ordenanzas Navales; hace alusión a la falta de unas apropiadas, ya que se recurre a las españolas, que son inaplicables, especialmente en lo penal, porque no están adecuadas a las instituciones y leyes vigentes. Hace hincapié a la falta de disciplina que se presenta por no existir el sistema conveniente y a la dualidad del existente. Se refiere a la Comandancia General del Departamento de Marina y lo indeterminado de sus facultades como una consecuencia de la falta de ordenanzas navales.

Al referirse al personal, manifiesta la carencia de oficiales, especialmente porque muchos se encuentran fuera del servicio, debido a diversas causas, y por consecuencia los buques los buques no cuentan con la dotación suficiente e indispensable, siendo imprescindible contar con una mayor cantidad de oficiales preparados para mantener un cuerpo de Marina eficiente. Sobre los ingenieros mecánicos, que son de diferentes nacionalidades, hace notar lo poco que se ha hecho para organizar un cuerpo de ingenieros para el servicio de las máquinas de los buques, teniendo que planificarse una escuela de oficial de ingeniero mecánico para llenar las vacantes y relevar a los que no reúnan las cualidades, debiendo recurrirse con urgencia a contratar en Europa, ya que tomará un tiempo planificar para que los primeros ingenieros salgan de la escuela. Igualmente manifiesta la carencia y falta de calidad por diversos motivos de los inspectores de ingeniería, los infantes, los oficiales del cuerpo político y contadores. Con relación a los oficiales de mar y marinería de buques de escuadra, manifiesta, son en su mayor parte extranjeros, pudiéndose calcular tan solo un tercio del número de los nacionales; hace hincapié de la necesidad de contar con una escuela de grumetes, que hoy llamaríamos escuelas técnicas o CITEN. Describe cada uno de los rubros y el estado lamentable en que se encuentran; manifiesta el comandante general en su Memoria, que es justo y conveniente se opine sobre la supresión de los buques que por su poca marcha o por su estado de deterioro o inutilidad solo aumentan los gastos sin provecho y con detrimento de la conservación de los demás buques.

En relación a la Escuela Naval, se felicita que se halla en pleno funcionamiento, y que los egresados de este centro de instrucción profesional son idóneos para el servicio naval; resalta la escuela de aprendices y marineros fundada en 1872, habiendo una preocupación del gobierno por los oficiales y toda la escuadra, pero que no cubre las necesidades, y da recomendaciones al respecto.

En lo relacionado a la factoría, arsenal de marina y dique, expone la conveniencia de que la factoría se encuentre subordinada a la Comandancia General; manifiesta su malestar por el estado del Arsenal y que no cuenta con dique propio, que evitaría los gastos por no tenerlo. Sobre los faros y balizas, indican la conveniencia de prolongarlos. Resalta también la necesidad de contar con mayor o mejor calidad de los muelles y de que los que se construyan sean de armadura de hierro, a fin de que tengan una mayor durabilidad.

Critica el sistema de ascensos, recomendando se reúna de acuerdo a unos criterios que se indican, para evitar decepciones con detrimento del cuerpo. En referencia a los regímenes de ascensos, entre otros, expresa que debe establecerse, para obtener un ascenso en la Marina, la necesidad de tener en cada clase cierto tiempo embarcado a bordo de los buques de guerra o transportes de la escuadra. Asimismo, juzga la conveniencia de hacer las adquisiciones de materiales directamente por el Estado, por no estar satisfecho con el suministro particular.

En sus apreciaciones generales, expone que las unidades navales de nuestra escuadra no están de acuerdo con las poderosas naves de guerra que se construyen en el día. Da cuenta de su función para el presupuesto del año 1877, y de la caja fiscal por los sueldos y gastos del ramo de Marina.

Termina su Memoria refiriéndose nuevamente a la carencia de oficiales, por lo que no se hace el servicio conforme a las prescripciones de las Ordenanzas Navales. Expresa su oposición a que los buques permanezcan en el puerto principal del Callao y aboga para que se movilicen y circulen en diferentes lugares de la costa, indicando los motivos de ello. Y su palabra final es: "Grandes son las necesidades de la Armada y grandes las dificultades que hay en la actualidad para subvenir a ellas, sin embargo, la Marina, confiada en la especial consideración que le merece a V. E., espera ver realizadas, por lo menos aquellas mejoras más apremiantes". En otro párrafo resalta: "Haciendo merecida justicia, debo recordar a V. E. el honorable cuerpo de Marina, que lleno de abnegación y de entusiasmo en medio de las necesidades por que ha atravesado, no ha desmayado un instante en cumplir con sus deberes".

A fines de 1878 se reincorpora a la Cámara de Diputados. El 28 de julio el ministro de Guerra y Marina, general Pedro Bustamante envió a la Cámara legislativa su memoria, pidiendo entre otros, el refuerzo de la escuadra y el mejoramiento de los armamentos; adjuntó a la suya la Memoria de Marina; el diputado Grau sustentó su informe. Sin embargo, el 11 de setiembre de ese año, en sesión de la Cámara de Diputados acordóse acusar recibo y que pasara al archivo. En el mes de diciembre en que comenzó la discusión del pliego de Marina, algunas partidas se rebajaron por estimarse que estos gastos no eran del todo indispensables. Con anterioridad, el 6 de febrero de 1873, Perú había firmado un tratado defensivo con Bolivia y acordado con Argentina su futura adhesión; al final Argentina no se incorpora al tratado, más bien en enero de 1879 arregla sus diferendos con Chile, que posteriormente les cede a los rioplatenses 750 mil kilómetros cuadrados desde la Patagonia, Tierra del Fuego y estrecho de Magallanes, digamos, más de la mitad del Perú, más que España y Portugal juntos, más que Italia y Alemania juntos.

Los intereses en el salitre prevalecieron al desmembramiento del territorio chileno. El imperio británico vivía la era victoriana, periodo de cambio del Reino Unido, marcando ocupación territorial, necesitaba del salitre y del guano para el cumplimiento de sus objetivos. Bolivia no tenía armada, el Perú no compró los blindados. Chile se armó y mantuvo la supremacía en el mar. El 14 de febrero de 1879 Chile invade a Bolivia; en ese mismo mes el diputado Miguel Grau termina la legislatura ordinaria en el Parlamento y pasa a ocupar un puesto en el Ministerio de Guerra y Marina. El 5 de abril Chile da la declaración de guerra al Perú; en esta situación extremadamente precaria se inician las operaciones en el mar. La escuadra chilena se presenta frente a Iquique, inicia el bloqueo del puerto.

Los buques peruanos que pueden zarpar, lo hacen. Así, tenemos al *Chalaco* transportando a una división del ejército, el *Talismán* conduciendo a Arica al contralmirante Lizardo Montero, con instrucciones, además de llevar víveres y municiones. Zarpan también la corbeta *Unión*, al mando del capitán de navío Aurelio García y García; y la cañonera *Pilcomayo*, del capitán de corbeta Antonio de la Guerra, una unidad que pese a no encontrarse en estado de alistamiento óptimo, se hace a la mar para proteger las costas en la frontera sur. El 12 de abril se enfrentan en combate con la cañonera chilena *Magallanes*, a la altura de Punta Chipana, cerca de Iquique. Los buques peruanos averían la cañonera, que se da a la fuga.

El comandante Grau el 28 de abril comunicó que no podía asistir al Parlamento y haber asumido el comando del *Huáscar* y ser su presencia importante en

la nave, siendo relevado en la Cámara de Diputados en agosto por el suplente por la provincia de Paita, el señor Manuel de Raygada.

Hacia casi tres años que había dejado el comando del *Huáscar*, al que conocía muy bien por haberlo comandado de forma continua durante ocho intensos años. Después de efectuados entrenamientos y trabajos indispensables, el comandante Grau, siguiendo las instrucciones presidenciales, zarpa rumbo a Arica el 16 de mayo al mando de la primera división naval conformada por la *Independencia* y el *Huáscar*, dando protección a los transportes *Chalaco* y *Limeña*, que transportaban tropas, cañones, municiones y provisiones. También era parte del convoy el transporte *Oroya*, donde viajaba el presidente de la República, el general Prado con su estado mayor, para dirigir la guerra desde Arica, que era la base de operaciones del ejército sur.

La segunda división, compuesta por los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*, no pudieron hacerlo por no encontrarse operativos. Estos monitores eran de la clase *Canonicus*, participaron en la Guerra Civil de Estados Unidos y fueron comprados en Lima sin inspección previa, en 1867. En 1868, antes de zarpar de Nueva Orleans, donde las dotaciones peruanas habían permanecido largo tiempo, la gente del puerto comentaba: “Ahí van los peruanos en sus ataúdes de hierro”.

El viaje al Callao fue lento y duró quince meses de remolques por buques que fue necesario adquirir: el transporte *Reyes* como buque logístico; el *Pachitea* y el *Marañón* como remolcadores. La travesía pudo realizarse por la pericia y el profesionalismo de sus comandantes Camilo N. Carrillo y Juan Guillermo More Ruiz, y la tripulación peruana a su mando. Coincidentemente, el mismo día en que zarpó el convoy peruano, la escuadra chilena levantó el bloqueo de Iquique, en ese entonces puerto peruano, y ponían rumbo al Callao para destruir las naves de la Armada que suponían se encontraban aún en el puerto. Ambas escuadras se cruzaron alrededor de las 3 de la mañana del día 19, a una distancia de 40 millas aproximadamente. Las naves peruanas arribaron a Arica el 26 de mayo en horas de la tarde. Se había cumplido la operación con éxito.

El presidente convocó a un consejo de guerra, y teniendo en cuenta que el bloqueo de Iquique era sostenido solo por la *Esmeralda* y la *Covadonga*, acordó que apenas se finalizara la faena de carbón, los blindados peruanos procedieran a atacar a los buques chilenos. A bordo del monitor *Huáscar*, en el diario de bitácora se registra el día 21 de mayo: “Guardia de 12 a 4 de la mañana. Navegamos al rumbo y andar anotados. La *Independencia* por la aleta de estribor. A las 3.50 se avistó la

luz de Pisagua y principiamos a gobernar en demanda de ella, a la voz del señor comandante, hasta las 4.20 horas que estando en el fondeadero con toda la tripulación sobre la cubierta, se arrió la chalupa, se fue a comunicar con tierra el comandante Carvajal, un oficial. A su regreso fue izada y lo pusimos en movimiento. Sin más, entregué el cargo al teniente señor Canseco. Firmado: Santillana. Con la información obtenida por inteligencia a bordo del *Huáscar*, del Diario de Bitácora. Día 21 de mayo. Guardia de 4 a 8 de la mañana. Continuamos navegando entre mar e Iquique. A las 6.50 avistamos tres buques en el puerto, más tarde reconocimos ser *Covadonga*, *La Mar* y *Esmeralda*. A 7.50 se tocó zafarrancho de combate.

A las 8.00 a.m. la *Independencia* perseguía a la *Covadonga*, el *La Mar* había huido desde antes. El *Huáscar* trabó combate con la *Esmeralda*. Fui relevado por el teniente primero Sr. José Rodríguez. Firmado M. diez Canseco”.

En efecto, el transporte *La Mar* iza bandera norteamericana y navega muy cerca a la costa hasta salir a la alta mar. La *Covadonga* es inicialmente acosada por el *Huáscar*, la *Independencia* treinta minutos después se une al buque chileno e intenta huir con miras al sur, averiada por un impacto del *Huáscar*. El comandante de la división, Grau, le ordena a la *Independencia* se haga cargo de la goleta *Covadonga*. Prat, el comandante de la corbeta chilena *Esmeralda*, maniobra su buque muy cerca al litoral y con la población peruana detrás que observaba el desarrollo de los acontecimientos impidiendo que el *Huáscar* emplee su batería, por lo que Grau decide atacar con el espolón; al tercer espolonazo es hundido el buque enemigo. En su parte oficial el comandante Grau manifiesta, hablando de la *Esmeralda*, que “los abordó, a la vez que uno de sus oficiales y algunos de sus tripulantes perecieron víctimas de su temerario arrojo. Inmediatamente mandé a todas las embarcaciones del buque para salvar a [los naufragos] que fuesen recogidos 62, los únicos que habían sobrevivido a tan obstinada resistencia”. Más adelante informa que no puede “prescindir de llamar la atención de vuestra excelencia hacia la sensible pérdida del teniente segundo don Jorge Velarde para finiquitar el notable comportamiento y arrojo de este oficial, conservó su puesto en la cubierta al pie del pabellón, hasta ser víctima de su valor”. Fin de la cita. Fue nuestro primer héroe naval de esta infausta guerra.

La *Covadonga*, comandada por Condell de la Haza, sobrino del comandante general de Marina y primo de por lo menos diez oficiales retirados de la Marina peruana, navega pegada a la playa y traba combate con la *Independencia*. Según More da cuenta, “habían transcurrido más de tres horas de combate y a lo incierto de nuestros cañones por falta de ejercicio, pues toda la tripulación era nueva, y

al efecto que producía sobre la dotación de la fragata la fusilería enemiga por haberse estrechado la distancia, acometí con el espolón dos veces. La *Covadonga* se pegaba más a tierra; es en ese instante cuando tocaba con el ariete la *Covadonga*, se sintió un gran choque y quedó detenida la fragata". Este combate tiene su héroe en el alférez de fragata Guillermo García y García, recién se había incorporado a la Marina, después de doce años; era hermano de Aurelio, comandante de la corbeta *Unión*.

A bordo del monitor *Huáscar*, después del combate de Iquique, el Diario de Bitácora, día 21 de mayo, guardia de 4 a 6. "Continuamos en demanda del vapor *Covadonga* hasta las 4:45 que estimando el señor Comandante más oportuno dar socorro a la *Independencia*, que estaba varada, gobernamos en demanda de ella. Se encontraba con la proa al sur y completamente sumergida. Se le hizo señales de incendiar el buque y se mandó a recoger a los oficiales que se quedaron acompañando al señor Comandante. Una vez a bordo e incendiado el buque, gobernamos en demanda de Iquique, en cuyo fondeadero nos aguantamos, y en ese estado se entrega el cargo al señor Canseco. Firmado José Santillana".

Lamentablemente el Perú perdió su mejor y más moderno buque, el blindado *Independencia*, de dos mil toneladas. A partir de ese momento, su comandante el capitán de navío Juan Guillermo More, escribía y manifestó: "He perdido el buque que la Nación me confió, asumo la responsabilidad y pagaré con mi vida el desastre". El final no podría ser otro, sucumbiría heroicamente con la tripulación que lo siguió, junto con Bolognesi en el Morro de Arica, el 7 de junio de 1880.

Perdida la *Independencia*, el *Huáscar* quedó como el único buque para enfrentar a la flota chilena. Grau sabía que de los esfuerzos del *Huáscar* dependía el aplazamiento de la invasión chilena. Se multiplicaron el monitor y su tripulación y detuvieron por cinco meses la guerra terrestre. Del puerto de Pisagua Miguel Grau dirige un noble carta a la viuda de Arturo Prat, en la que califica a su esposo como digno y valeroso, disculpándose que las líneas van a causarle dolor, y deplora también el infausto acontecimiento y hace suyo el deber de enviar las prendas de su marido; remite como parte de las pertenencias la espada, que, como sabemos, es el bien máspreciado de los vencedores, donde el vencido trata con su vida que no caiga en poder del vencedor. Después del combate de Angamos, los oficiales que sobrevivieron arrojaron sus espadas al mar.

La señora Carmela de Prat recibió la espada y demás pertenencias, por medio de Manuela Cavero de Viel, cuñada de Grau, esposa del comandante del

buque chileno de guerra *Chacabuco*. Para terminar, he tomado el primer párrafo de un boletín de la Academia Chilena de Historia, que dice: “Chile y Grau en el recuerdo de la historia”, por Sergio Fernández Larraín, en el año 1959. Cito: “Nosotros los chilenos que supimos de su empuje y de su bravura, con respeto hemos seguido sus huellas, no para enfrentarles sino para enaltecerles, aquí en estas tierras y en estos mares donde él lo compartió con arrojo y nobleza. Es significativo destacar que el primero de los homenajes que se rindió en Chile [...] nació precisamente en raíz del infortunio y de la grandeza de alma de doña Carmela Carvajal de Prat, se refería a la carta de respuesta de Grau, la noble matrona viuda del héroe de la *Esmeralda*. Y es que Grau supo trocar el ardor del combate en humanidad y cortesía”.

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

Señor Presidente del Instituto de Estudios Histórico Marítimo, señor almirante Fernando Grau Umlauff, que nos ha ilustrado esta noche haciéndonos recordar, esa gesta heroica de Iquique, distinguidos miembros del Instituto, distinguidas damas que nos acompañan esta noche, señores oficiales almirantes, cadetes. En mi condición de director general de Capitanías y Guardacostas, representante del comandante general de la Marina, en primer lugar agradezco la invitación a esta reunión que nos convoca una vez más para recordar una gesta heroica, una gesta heroica porque en Iquique conjuga la nobleza del arte de la guerra y también la humanidad unidas ambas en una misma persona, en nuestro gran héroe el almirante Miguel Grau. Nosotros los que vestimos el uniforme somos totalmente conscientes de lo que significa ser herederos de esa ilustre estirpe de hombres que nos precedieron y entregaron lo mejor de sí para que el día de hoy nosotros tengamos la responsabilidad de conducir el quehacer institucional.

El alto mando naval el día de hoy, en esta época que nos toca vivir, somos totalmente conscientes de esta gran responsabilidad. A partir del 27 de enero, como todos sabemos, la historia del Perú inicia una nueva etapa y le ha tocado a la Marina de Guerra del Perú ejecutar en forma casi inmediata el fallo de La Haya. Fue en primer lugar la patrullera oceánica San Martín y después la patrullera marítima *Río Huarmey*, las unidades de nuestra Marina que ejercieron soberanía en el nuevo dominio marítimo incorporado ya al nuestro. Para nosotros, esta nueva etapa significa una tremenda responsabilidad porque nos toca ahora mantener nuestras capacidades operativas, mantener los valores institucionales siempre presentes, y siempre dignos.

¿Qué va a suceder en el futuro? Depende única y exclusivamente de nuestra capacidad de seguir generando los espacios de la sociedad peruana para que nuestra institución siga hacia adelante como corresponde, la herencia es algo que nos llena de orgullo y el futuro estoy seguro, nosotros los que venimos debemos de entregar a las generaciones que continuaran a ejercer una marina proyectada hacia el futuro, esa es la reflexión de Iquique. Estoy seguro que cada miembro de la tripulación de nuestros buques tanto del *Huáscar* como los miembros de las dotaciones a las que les tocó cumplir con su deber, fueron conscientes en ese momento de la tremenda responsabilidad que asumieron, y cumplieron como tuvieron que cumplir, simplemente con la satisfacción del deber cumplido, el de entregar su vida por la patria. Esa tremenda responsabilidad del comandante

Juan Guillermo More, quien a pesar de haber perdido su buque, sabía que tenía que seguir cumpliendo con su deber, y lo hizo. Esa es la gran enseñanza y eso para nosotros es una tremenda responsabilidad. Es por ello que estoy seguro que las generaciones futuras continuarán con ese legado. Muchas gracias por la invitación, señor Presidente, en nombre del Comandante General de la Marina.

Vicealmirante Jorge Ricardo Moscoso Flores

*Comandante en Jefe de la Armada Nacional
Comandante en Jefe de la Marina de Guerra y del 1.º
Escuadrón del Combate de Argemón*

Comandante en Jefe de la Armada Nacional

*Comandante en Jefe de la Armada Nacional
Comandante en Jefe de la Marina de Guerra y del 1.º
Escuadrón del Combate de Argemón*

*Comandante en Jefe de la Armada Nacional
Comandante en Jefe de la Marina de Guerra y del 1.º
Escuadrón del Combate de Argemón*

Comandante en Jefe de la Armada Nacional

*Ceremonia de Conmemoración del 193 Aniversario de la Creación de la Marina de Guerra y del 135 Aniversario del Combate de Angamos**

PALABRAS DEL SEÑOR PRESIDENTE

Señor vicealmirante Wladimiro Giovannini, jefe del Estado Mayor General de Marina, representante del comandante general de la Marina, señores exministros, excomandantes generales y exjefes de Estado Mayor General de Marina, señores miembros de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, presidentes y miembros de instituciones académicas y afines, señores oficiales superiores y subalternos, señores agregados navales y de defensa acreditados en el país de Marinas amigas, alumnos ganadores del XII Concurso de Historia, organizado por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú para los Liceos Navales, señores profesores de los Liceos Navales, señores padres de familia señoras y señores

Con profunda satisfacción es muy grato para mí hacerles llegar nuestro más cálido y afectuoso saludo en nombre del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú por acompañarnos esta noche en tan significativa fecha, en la cual celebramos un aniversario más de la Creación de la Marina de Guerra del Perú y del heroico Combate Naval de Angamos.

* Sesión solemne celebrada en el Centro Naval de San Borja, el 1 de octubre del 2014.

Los padres de la patria, con una visión de largo aliento, tuvieron a bien crear a los pocos días de declarada la Independencia del país, la Marina de Guerra del Perú, con el conocimiento y la visión que les daba saber que los mares tienen un proceso de integración, de unir a los pueblos, y que sirven para el progreso de las naciones mediante el intercambio cultural y comercial.

En fecha por azar especial, un 8 octubre también de 1879 se inmoló el más grande marino peruano y su figura fue reconocida en el mundo entero. Me refiero a Miguel Grau, el Caballero de los Mares, Peruano del Milenio, que murió con su corte de héroes defendiendo los sagrados intereses de la Nación, que no habían sido defendidos por quienes sustentaban los cargos públicos más importantes del país.

La historia, normalmente nos dice y nos enseña a través de los sucesos acaecidos, qué actos o cosas no deben repetirse, a fin de no cometer los mismos errores. Sin embargo, no es óbice para que se experimenten nuevos errores. Existe una especie de historia de amor y odio entre algunos pueblos sudamericanos, y entre esos estamos nosotros y nuestros vecinos del sur. Al final de cuentas, llegamos a la conclusión de que no es otra cosa más que intereses a futuro. No necesariamente intereses para crear el bienestar de sus pueblos, sino intereses para crear las riquezas de los dirigentes de los pueblos. Esta historia antigua de amor y odio, que viene desde los incas, quienes supieron ver que si proseguían más al sur del río Loa, no tenían absolutamente nada que ganar y sí mucho que perder, puesto que no había posibilidad de un intercambio cultural ni comercial que realizar, por eso dejaron su frontera en esa zona, el río Loa.

Posteriormente, con la Conquista, vuelve a presentarse el mismo problema entre Pizarro y Almagro, el conquistador conocido con sus seguidores como “los caballeros de la capa y de la espada”, sencillamente porque una capa servía para todos los almagristas.

Bueno, brevemente voy hacer una especie de brochazo histórico. Luego viene, durante la época republicana, la creación de la Confederación Perú-boliviana, la cual según Diego Portales era una amenaza latente y muy grande para la existencia de Chile. Yo, particularmente, pienso que nos hicieron un favor; es una cuestión de conceptos. Esta Confederación dio lugar a que Chile declarase la guerra a la Confederación mediante un ejemplo clásico de piratería: la captura de la flota peruana, la flota de la Confederación surta en la bahía del Callao. Posteriormente, viene el combate de Paucarpata, y esto también sirve para desterrar algunos mitos que deben ser puestos en conoci-

miento: en Paucarpata el jefe de la flota chilena, Blanco Encalada, se rindió sin disparar un solo tiro y firmó un tratado con las fuerzas peruanas, a fin de retirarse, de no continuar haciéndole la guerra a la Confederación. El dicho que se trae a colación es aquel que dice: “el ejército chileno jamás vencido”. Pero la realidad es que sí han sido vencidos en más de una oportunidad, y lo más grave, sin disparar un solo tiro, es decir, sin empeñar combate. Este tratado fue desconocido por Chile y es uno de los tantos tratados que nunca ha reconocido después de firmado.

En la época de 1864–66 viene al Perú la Expedición Científica y Diplomática enviada por la corona española, lo que se vio en su momento como un intento de España de recuperar todo o parte de sus colonias. Cuando se sabe que la flota hispana venía hacia Sudamérica, los chilenos buscan al Perú para hacer una alianza defensiva a la cual posteriormente se unen Bolivia y Ecuador.

La flota con la armada más grande existente y poderosa en ese momento era la peruana, que no dudó en aceptar ultimar esta alianza e ir hacia la zona de Abtao a defender los intereses de la alianza. En Abtao, el 7 de febrero ganamos la batalla y perdimos un buque, uno de los buques más poderosos que teníamos en ese momento, la fragata *Amazonas*, gracias a las maniobras realizadas por un práctico chileno que lo estaba guiando a puerto para entrar por los canales. Posteriormente, Valparaíso se declara ciudad abierta, y a pesar de ello, los españoles bombardean Valparaíso. De Valparaíso siguen al Callao, donde sucede lo que ya conocemos, el combate del 2 de Mayo de 1866, dirigido por José Gálvez; con una pléyade de peruanos, donde se logró vencer y hacer que se retirasen las fuerzas españolas, después de enterrar y curar a sus heridos en la Isla de San Lorenzo.

Viene después la que es conocida como la Guerra del Guano y el Salitre. Acá hay que hacer un pequeño paréntesis para saber que en el año 1872 Chile, que era una economía totalmente quebrada, obtiene un préstamo de 425 000 libras esterlinas que sirvieron para construir el *Blanco Encalada* y el *Cochrane* y además la corbeta *Magallanes*; ya comienzan a vislumbrarse los intereses de la pérdida Albión, tanto en el salitre como el guano, en competencia con alemanes, americanos y franceses y otros muchos intereses que había en el camino.

Viene la guerra, y al final todos sabemos que el Perú perdió, se firma el tratado de Ancón con un condicionamiento sobre las provincias de Tacna y Arica y Tarapacá. Chile nunca cumple esto y se vuelve a firmar el tratado de 1929, que en este momento está sobre el tapete. Y está sobre el tapete como una cuestión que, a mi juicio, no logro

entender perfectamente, a pesar de las muchas conversaciones que he tenido con una serie de eruditos sobre el tema. Como consecuencia de la guerra, el Perú pierde 210 millas del litoral y 86 500 km² de territorio continental. La explotación del salitre, sin considerar otras riquezas que se sacaron de este territorio en cuarenta años, representaba así como 58 mil millones de dólares en la actualidad, y donde además se desarrolla el emporio del cobre, riqueza de la que hoy hace uso Chile.

El problema con el tratado de 1929. Actualmente hemos salido de lo que se ha llamado la controversia marítima, cuya solución fue dada por la Corte Internacional de Justicia de La Haya dependiente de la ONU, y no es explicable, cómo así juristas de ese nivel, no logran entender que existe un tratado firmado y aceptado por ambos países, donde se establece específicamente cuál es el punto de inicio de la frontera terrestre de Perú con el mar y se van a la proyección del Hito número 1 hacia el mar, para crear la frontera marítima. Que esto ha dado lugar a que se forme entre estos puntos lo que se ha dado en llamar el Triangulo Terrestre, y que actualmente los chilenos califican como un incordio. Como no tenía yo el conocimiento exacto de lo que quería decir “incordio”, me fui al diccionario de la Real Academia Española, donde dice que “incordio” es persona incómoda, agobiante y muy molesta, así pues, nos quieren decir que los peruanos somos eso.

Por otro lado, el tratado de 1929 y el trazo de la frontera fue perfectamente establecido, definido y aceptado, firmado y posteriormente, los resultados fueron registrados en la ONU. No hay nada absolutamente nada que puedan reclamar; cualquier cosa no será sino lo que podríamos llamar sueños de opio. El Perú no tiene por qué aceptar ningún tipo de arbitraje; el arbitraje del que se hace mención en el tratado de 1929, si leemos perfectamente su contenido, es para que si en ese momento hubiera algún desacuerdo el árbitro nombrado, un representante del presidente de los Estados Unidos, estableciese cuál era el resultado del arbitraje; no es para ahora, no es para mañana, no hay necesidad de ningún arbitraje, no hay necesidad de ninguna vía, lo único que es necesario es que se limpie ese territorio de las minas que posiblemente pudieran haber y sea ocupado efectivamente por los peruanos

Agradezco mucho su atención y paso a presentar a nuestro orador principal.

Contralmirante José G. García Valdivieso

Discurso de Orden

DOCTOR

MIGUEL ÁNGEL RODRÍGUEZ MACKAY

*M*uchas gracias señor presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, contralmirante José Guillermo García Valdivieso, señor vicealmirante Wladimiro Giovannini y Freyre, jefe de Estado Mayor General de la Marina, señores altos oficiales almirantes, señores excomandantes generales de la Marina de Guerra del Perú, señores miembros del Consejo Directivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, miembros de número de nuestro Instituto, señores oficiales superiores señores académicos representantes y agregados de divisiones diplomáticas acreditadas en el Perú, señores cadetes de la Escuela Naval, suboficiales y técnicos, señoras y señores:

Yo quisiera, en primer lugar, expresarle a usted señor presidente que, efectivamente en la víspera me ha convocado para tan altísimo honor, una valla por cierto muy alta: suplir al señor vicealmirante Carlos Gamarra Elías que, por una circunstancia tan fortuita como lo es su estado de salud, no está con nosotros. Entonces, para mí es extraordinariamente un honor responder al llamado de nuestro señor presidente para compartir con ustedes algunos niveles de reflexión respecto de lo que significa, en el marco de su centésimo nonagésimo tercer aniversario, la Creación de la Marina de Guerra del Perú, y en su centésimo trigésimo quinto aniversario, el glorioso Combate Naval de Angamos del 8 de octubre de 1879. Haré algunas reflexiones, pero no me referiré, con la licencia de usted, señor presidente y de usted señor almirante, jefe del Estado Mayor General de la Marina, no me referiré orbitalmente a la naturaleza histórica del impacto que significó en la heredad nacional y en el consciente colectivo de los peruanos aquella gesta del 8 de octubre donde se inmola Miguel Grau Seminario, y junto con él, una pléyade de extraordinarios hombres y mujeres de la patria, en la mar y en la tierra, siempre fecundos en la defensa de la liberación nacional y donde el *Huáscar* ha aparecido inscrito en la memoria colectiva de los peruanos como uno de los más relevantes símbolos que debemos saber cuidar.

Por eso, mi homenaje a la impoluta Marina de Guerra del Perú y mi homenaje en esta fecha a la egregia figura del Peruano del Milenio, Miguel Grau Seminario, el verdadero constructor, lo hemos dicho aquí mismo en alguna otra oportunidad, del Derecho Internacional Humanitario.

Con esa licencia, señor presidente, voy a circunscribir el marco de mi presentación oral en el discurso de orden al asunto de la controversia jurídica de la delimitación marítima que EL Perú incoó ante la Corte Internacional de Justicia el 16 de enero del 2008 para que se pudiera lograr un arreglo pacífico con Chile, en el marco de la supranacionalidad jurisdiccional que es la Corte Internacional de Justicia, por la controversia surgida a propósito de un acto arbitrario de Chile de mantener un status quo de una delimitación marítima que no era una delimitación marítima, que por una praxis Chile asumía como tal, y que por tanto el Perú, en cumplimiento de las reglas del Derecho Internacional acudió a los mecanismos de asunción pacífica de las controversias y por esa razón llevamos a Chile, en función del Pacto de Bogotá del 30 de abril de 1948, para que en ese contexto y en ese marco de acuerdo al estatuto y al reglamento de la Corte fuera precisamente el máximo tribunal de las Naciones Unidas, el más ecuménico del sistema internacional como es la Corte Internacional de Justicia, emitiera su fallo.

Acudimos a este Tribunal, por el fallo de esta Corte, de carácter vinculante definitivo para siempre, para que pusiera fin al problema marítimo entre Perú y Chile, conforme estuviera signado en la demanda, en la memoria, en la réplica y en los alegatos que el Perú presentó sucesivamente ante la Corte, en expresión de la buena fe del Estado peruano. Señor presidente, este animus que debe gobernar la conducta internacional de un Estado fue una conducta internacional incólume en todo momento del respeto irrestricto de las normas jurídicas del Derecho Internacional.

El Perú ha dado un ejemplo, es un modelo junto a Chile, de lo que significa un arreglo pacífico, para contrarrestar las reglas del antiguo Derecho Internacional forjadas y monopolizadas por la dinámica del conflicto. A partir del siglo XX, y luego de la Segunda Guerra Mundial, la dinámica tiende a los arreglos pacíficos. Se los digo siempre a mis alumnos: Olvídense de la dinámica del conflicto, que fue la regla del sistema internacional por dos mil años. El sistema internacional está hoy en una dinámica establecida, gobernada por el principio de la paz, consagrado en la Carta de San Francisco de 1945, artículo 1, que dice que el objeto central del sistema internacional es el mantenimiento de la paz. Por eso fuimos a La Haya, y la carga de la paz supone además la buena fe, este fue el contexto de que el Perú se alzó para ir a la Corte Internacional de Justicia de La Haya y el Perú preparó un equipo, un equipo de abogados, de juristas especialistas, expertos de diversa índole para preparar estrategia.

Sin embargo, siempre dije que no era un equipo completo, que faltaron algunas importantes luces del derecho, luces del ámbito marítimo, técnicos especialis-

tas como sí había hecho Chile, porque cuando Chile asumió que esto era un asunto que debería involucrar toda la temática y la tónica del interés nacional chileno, Chile tuvo la ocasión de interpretar mejor que nadie a San Martín de Porres y juntó al perro, al gato y al ratón. Lo que a nosotros nos faltó fue la elevación, pero sin embargo fuimos adelante en un juicio en donde además advertimos en su momento públicamente: nada a escondidas; públicamente la necesidad de cerrar filas con la posición nacional y no encontrarán un solo discurso mío, una sola conferencia mía de las muchas que hemos dado por todo el Perú en los últimos ocho años, donde hallemos una posición contraria al interés nacional, porque correspondía a la majestad de ese Tribunal, y de ir a un juicio internacional de esta naturaleza. Y si acaso había en el camino una posición distinta, a puerta cerrada, como corresponde y como se lo dije en su momento a Eda Rivas la canciller de la República y a Rafael Roncagliolo, canciller de la República, cuando fui citado en el marco del grupo Basadre, para platicar sobre lo que significaba el reporte de La Haya.

Así correspondía, porque era la decencia de un juicio internacional y la mirada hacia fuera debía ser una única visión del Perú, lo cual hemos mantenido hasta el día 27 de enero del año próximo pasado, cuando la Corte Internacional de Justicia con Peter Tomka a la cabeza, emitió el fallo que, repito y reitero: vinculante, obligatorio, definitivo, inapelable para siempre, porque los fallos tienen la fuerza de la perpetuidad consagrada en los propios tratados, junto con la Convención de Viena de 1969, sobre las reglas de los derechos de los tratados. Que los imperativos categóricos de los fallos son obligatorios y se cumplen, nos gusten o no nos gusten. Por eso vino el fallo.

Y el momento de esta noche célebre, importante, en que rendimos homenaje a la figura de Miguel Grau, tengo que ser absolutamente coherente con mis principios, con los principios que aprendí desde niño de mis padres y que siempre vi en Miguel Grau: en decir la verdad, y la verdad no ofende. Como él siempre decía la verdad, es lo que nos da la libertad de decir siempre la verdad, estar en apertura y crear el conocimiento. Por eso es que yo voy a decir desde mi perspectiva, que siempre es personal, cuál es mi visión del resultado del fallo y lo que se viene. Y me felicito a priori, pensé que era el único peruano que públicamente ha salido a decir que el Perú no tiene por qué promover un arbitraje. Me felicito de que seamos ahora dos peruanos los que manifestemos que ya no hablemos más de la posibilidad de ir a un arbitraje.

Por eso, primero permítame con esta misma licencia, presidente, decir cuál es la naturaleza y el impacto que ha producido el fallo desde una perspectiva juri-

dica, porque si no comprendemos la naturaleza jurídica del fallo, y yo debo partir de una premisa y he calificado públicamente y lo seguiré haciendo, aun cuando algunos políticos se me acerquen y me digan que no es conveniente que lo diga. Pero yo seguiré diciendo que el fallo ha sido sindicado como la victoria jurídica para el Perú. Esa es mi premisa inicial, la victoria jurídica del Perú en la Corte Internacional de Justicia.

Pero es el significado y la connotación de lo que es la victoria jurídicas lo que voy a explicar ahora, para entender exactamente qué es lo que ha fallado la Corte Internacional de Justicia. Desde esa perspectiva, yo tengo que decir un par de cosas, presidente, y es que cuando se fue litigando el fallo de la corte estábamos en un canal de televisión, bueno, yo he salido en varios canales de televisión atentos tomando nota y con el fallo se dieron dos fenómenos: un cuestionamiento que llegó a diversas posiciones; aparecieron conceptos sobre del triángulo terrestre y sobre costa ceja: dos conceptos que terminaron por generar cierta polémica. Hasta el propio presidente de Chile, en ese momento Sebastián Piñera, había empezado a decir que el límite marítimo era el hito número 1.

Yo quiero decir aquí lo siguiente: todo el esfuerzo del equipo peruano de la delegación peruana ante la Corte Internacional de Justicia estuvo concentrado en decirle a la Corte cuál era, desde la perspectiva jurídica del Perú, el punto del inicio de la delimitación marítima. El Perú se esforzó en la demanda, en la memoria, en la réplica, en decir cuál era el punto de origen, según el Perú, de la delimitación marítima. Recuerdo mucho cuando el excanciller Luis Marchand Stens, que en paz descansa y quien habla, fuimos convocados por el presidente Humala, para que en el acuerdo, en el pacto entre Humala y García, fuesen Marchand y Rodríguez Mackay los que leyesen en la etapa secreta del proceso judicial; fuéramos los que leyesen el contenido escrito, que esto fuera en la cámara secreta, confidencial. Que leyésemos el contenido de la memoria, de la réplica, de la contramemoria, la dúplica. Y leímos. Y, cuando fuimos ante el mandatario que en ese momento era el presidente electo del Perú, me tocó a mí el honor de explicarle la naturaleza del contrato. Lo primero que le dije al presidente fue esto: Presidente, no me gusta nada la memoria, presidente me gusta mucho la réplica, presidente me es indiferente la contramemoria, presidente me preocupa la dúplica. Eso fue lo primero que le dije al presidente, y con unos mapas que llevamos, procedimos a explicarle todo el problema.

Y vino el fallo y la corte hizo una pregunta y respondió de esta manera: dijo así que el Estado peruano ha formulado y ha dicho en su demanda, memoria y

réplica, ha concentrado su energía jurídica en la delimitación marítima, porque para eso fuimos a La Haya; nunca fuimos para nada terrestre. Se ha concentrado, digo, en que esa delimitación debía ser a partir del punto Concordia, establecido en el Tratado de Lima de del 3 de junio de 1929. Pues el Perú está equivocado, esa fue la respuesta de la Corte, y que la línea media y que la línea equidistante debía partir del punto de Concordia, pues más equivocado el Perú; eso fue lo que dijo la Corte. Y enseguida dijo lo siguiente: Así que Chile sostiene y dice que el límite marítimo comienza en el hito número 1.

Como saben todos, el año 30, al siguiente de firmado el tratado, la comisión mixta peruano- chilena que se instala en Tacna hace una advertencia de gobiernos sobre la imposibilidad de fijar y colocar el mojón de cemento, el hito, en la orilla del mar en el punto Concordia, en el punto de la delimitación y esta colocación era la demarcación. Esa misma delegación le dice: Tenemos que colocarlos 264 metros tierra adentro para poder fijarlos, y los gobiernos de Perú y Chile estuvieron de acuerdo. Así se puso el mojón de cemento a 264,5 metros tierra adentro, el hito número 1. Y le dijo Chile a la Corte: Entonces tú dices que a partir de ese hito se trace el límite marítimo. Lo que la Corte le manifestó fue: Pues estás totalmente equivocado. La Corte no le había dado la razón ni al Perú ni a Chile; esto no lo dicen y hay que decirlo: la Corte se tiró abajo la tesis peruana total, y se tiró abajo la tesis chilena parcial.

La Corte manifestó enseguida lo siguiente: Sin embargo, debo decir que lo que el Perú me ha pedido es que yo diga dónde comienza el límite marítimo. Entonces yo, Corte de La Haya, establezco que el límite marítimo comienza en un punto siempre en la orilla del mar. Con esto trajo abajo la tesis chilena, porque cuando la Corte dice que “es un punto en la orilla del mar, un punto de intersección del paralelo geográfico que cruza el hito número 1” –por favor, que “cruza”, “pasa”–, nunca que se inicia en el hito número 1. Y la Corte dijo: un paralelo que pasa por el hito número 1 que se intercede y choca con la bajamar. ¡Qué barbaridad! Y en ese cruce, que siempre tenía que ser la orilla del mar, la Corte estableció –por favor, “estableció”– la delimitación marítima.

Entonces, el límite marítimo entre Perú y Chile, por primera vez de manera oficial, supranacionalmente, la Corte lo había fijado siempre en la orilla del mar, en el cruce de la proyección del paralelo que pasa por el hito número 1. Y ese hito no solamente va por el hito número 1, va dando la vuelta a la tierra porque es un paralelo, los paralelos dan vuelta a la tierra. Nunca dijo la Corte que el límite marítimo comenzaba tierra adentro, nunca pudo haber dicho lo que no existe. No

tengo ningún registro de todas las sentencias que he podido leer, porque somos serios para esto: no hay una sola sentencia de la Corte que diga que un límite marítimo comienza tierra adentro; es imposible.

El argumento peruano, que yo también dije y sostuve, era que el punto final terrestre, que el punto Concordia debía ser inicial marítimo, esa es la regla, así ha fallado la Corte en muchos casos. Pero como la Corte tiene el acto creativo como fuente del derecho internacional, puede salirse desde el puro derecho y crear derechos, y así lo dice la Corte. Por tanto, la consecuencia fue que la Corte había creado un nuevo límite para el Perú, y a partir del 7 de enero el Perú tiene dos límites marítimos: uno desde 1929, que es el límite terrestre en el punto Concordia; y otro el límite marítimo, 214 metros más arriba, en el punto de intersección establecido por la Corte Internacional de Justicia de La Haya. Dos puntos distintos: uno terrestre y otro frontera marítima, eso fue lo que la Corte estableció.

Esto significó varias cosas, la primera de ellas es que se había graficado y consumado más todavía la porción geométrica del triángulo terrestre. El triángulo terrestre jurídicamente no existe; nunca ha existido el triángulo terrestre. El triángulo terrestre, repito, como triángulo no existe jurídicamente, sin embargo, es una realidad geométrica que sí tenemos que contemplar desde una dinámica geopolítica y geodinámica, porque existe un vértice desde el punto Concordia. Otro que es el hito número 1, y otro vértice que es el límite marítimo establecido por la Corte: eso es el triángulo terrestre. En ese punto de la delimitación marítima fijado en la orilla del mar, la Corte había manifestado que la orientación del límite marítimo debía seguir la suerte del criterio del paralelo; eso fue lo que dijo la Corte.

Con ello la Corte le estaba dando la razón a Chile en el fallo marítimo, porque les acabo de decir hace un instante que no tiene nada que ver con el fallo terrestre, pero lo que les empiezo a decir ahora es marítimo, y entonces a partir del punto establecido en la orilla del mar, hacia el mar, una trayectoria paralela que pasa por el hito número 1. Esa trayectoria paralela hasta un punto situado a 80 millas marinas de distancia, es el atributo del estoppel, o la teoría de los actos propios de Chile. No es el documento peruano, esto tenemos que decirlo, porque si no lo decimos vamos a seguir en la pantomima nacional y es inaceptable y mucho menos en un centro histórico como este, que repito una vez más, tan impoluto como la propia Marina de Guerra del Perú, que está por encima por supuesto de las coyunturas de los acontecimientos inmediatos en la vida nacional. Por tanto, cuando la Corte dice que traza un paralelo de 80 millas, el criterio jurídico de la Corte fue de los actos propios. Es decir, para la Corte

se valoró más la conducta de los Estados, en realidad la conducta del Estado peruano.

¿Qué fue lo que dijo la Corte? La Corte dijo que hasta la milla 80 había conciencia colectiva pesquera de que las embarcaciones peruanas se pasaban del lado nuestro, cruzaban la raya paralela, eran detenidas llevados al puerto, capturaban las naves y pagábamos multa y ese pago continuo de multas para la Corte fue totalmente contundente dijo: Esta es una conducta que significa reconocimiento que estás en otro espacio de soberanía de otro Estado. Manuel Rodríguez Cuadros era vicecanciller el año 2001 y era García Sayán el Canciller. Yo no lo conocía en esa época cuando yo trabajaba en la Cancillería, como a los 17 años. A partir de ahora el Perú no paga más multas a Chile, porque seguíamos pagando multas. Desde el año 2001 el Perú no paga ninguna multa, no pagábamos ninguna multa a Chile y la Corte le dijo en el fallo: Perú, no seas vivo, no me interesa que hayas dejado de pagar las multas desde el año 2001, me interesan las multas que pagabas en los 50, 60, 70, 80 y 90: en acto propio relieves por su trascendencia en el tiempo y que hicimos como una medida para remediar lo que se ha hecho como conducta los años 50, 60, 70, 80 y 90. Esto que le estoy diciendo es puro derecho. Para la Corte aparecieron, como consecuencia de su fallo, los actos propios, la costumbre jurídica: para la Corte hubo una conducta.

¿Y qué más dijo la Corte? Voy a decir algo que no he dicho antes y recién lo estoy expresando estos días. Yo, que me he forjado en la Cancillería, en Torre Tagle, sin ser diplomático de carrera, tuve la suerte a los 17 años de pasar a Torre Tagle, a trabajar de mano a mano directamente con Gonzalo Fernández Puyo, Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, quien, juntamente con Armando Nieto y Luis Marchand Stens, promovieron mi candidatura para el ingreso al Instituto. Y con Juan Miguel Bákula, con ellos dos día a día trabajé mucho con ello; fue la suerte, el privilegio de trabajar con dos monstruos del Derecho Internacional y la Diplomacia peruana. Con el Embajador Bákula tenían diferencias. Decían: Este muchacho ya va a empezar otra vez. Porque yo tenía una posición; yo por ejemplo decía siempre que la declaración de Santiago debíamos tratarla como un tratado, considerarlo como un tratado, porque el objeto central era el acuerdo de los tres países: Perú, Chile y Ecuador debían tener 200 millas. Bákula decía: No, consideremos solamente que fue una declaración política. Yo insistía: Embajador, no lo voy hacer. Y él: No importa, no lo hagas. Así, pues, había diferencias. Manuel Rodríguez Cuadros también pensaba que era un tratado, algunos otros más también. Juan Miguel Bákula, que es uno de los mejores y más importantes memorias de Torre Tagle

—estuvimos cuando se le rindió homenaje en vida en diversas partes—, envió una nota, un memorándum al gobierno de Chile, el 23 de mayo de 1986 por intermedio del canciller Alan Wagner Tizón, en el primer gobierno de García. Cuando solamente era ministro del Servicio Diplomático, Alan Wagner tiene un encuentro —Bákula me contó— con Jaime del Valle y en ese encuentro con Jaime Del Valle le explicó todo el asunto bilateral, el punto de partida bilateral, porque el punto de partida bilateral lo había hecho mi maestro Alfonso Arias Schreiber en las Naciones Unidas el 25 de setiembre de 1980. Cuando le explica todo, Jaime del Valle se voltea y le dice: Bákula, embajador, hágame el favor de ponérmelo todo por escrito y se fue volando a la Embajada de Perú que presidía Luis Marchand Stens y redactó el famoso memorándum Bákula, que es lo que quiero decirles: la Corte fue categórica, lo que pasa es que no se ha dicho y yo comprendo que no se diga, pero aquí, así como en lo que estamos trabajando por escrito y extenso, tenemos que decir la verdad.

¿Qué dijo la Corte en su fallo? Dijo: Como instrumento es 52 y 54, no son claros y si fueran claros no habría objeto de un fallo, de una Controversia. Entonces, dijo la Corte: Asumo la existencia de un acuerdo tácito sobreentendido y me avalo, refuerzo mi tesis, no solamente en la práctica sino en el memorándum Bákula. Lo voy a leer, dice así: El Perú invita a Chile para alcanzar formal y definitivamente un acuerdo feliz, eso dice y está en el fallo, léanlo en el fallo. Allí dice claramente que lo que la Corte dijo era el memorándum Bákula: ha contribuido a fortalecer a terminar de creerse de ella misma que existió al acuerdo tácito, porque Bákula habla de un acto jurídico que tenga que ser formalizado y definitivo, lo cual hablaba de la preexistencia, porque nada que sea formal y definitivo puede comenzar de cero: ese fue el criterio de la Corte y lo tengo que decir. Lo cual no significa que Juan Miguel Bákula, que lo hizo además de muy buena fe, sea responsable. Juan Miguel Bákula es uno de los que mejor defendió la tesis de las 200 millas del Perú, háganme el favor. Todo eso fue el criterio jurídico de la Corte Internacional de Justicia de La Haya y amén de otros criterios de los que la Corte no mencionó públicamente nombres, pero que se refieren a trabajos escritos de peruanos que actuaron en paralelo —así digo en voz baja “paralelo”— y que está escrito en los libros de Derecho Internacional y ustedes lo saben.

Y viene el fallo. Y cuando llegó el fallo la Corte dijo: No tengo conciencia de que en los años 50, después de la línea 80, haya habido prácticas pesquera, entonces voy a privilegiar un método creativo que se llama el principio tierra dominio del mar que ustedes lo dominan y lo conocen, aquel principio que dice que basta

que el Estado sea costero, y según la forma de su costa se proyecta en su límite exterior hasta la milla 200, conforme a las reglas del Derecho Internacional vigente en la Convención del Mar del 10 de diciembre de 1982, aprobada en Monterrey-Jamaica. Entonces, este principio tierra dominio del mar ha permitido que el Estado peruano, desde la milla 80 la Corte trace una línea diagonal, y esa línea diagonal no estuvo en el criterio peruano, está en el criterio del Derecho Internacional, por eso es que la Corte ha emitido un fallo de ese paralelo de 200 millas: ya no existe más, Por eso he dicho y sigo insistiendo que es una victoria jurídica, aunque los políticos me siguen diciendo que no diga eso. ¡Qué barbaridad!, yo soy un profesor de Derecho Internacional, yo no soy un político, y la Corte cuando emite su fallo, en la segunda parte traza la diagonal, es extraordinariamente lúcida: ese trazo hacia abajo le permite al Perú ganar 21 000 kilómetros. Y hay aún quienes les han dicho a los tacneños que han perdido mar. Es una gran mentira, porque el paralelo de la 1 a la 80 sigue siendo el statu quo antes y después del fallo. Además, los peces que están encima y bajo el paralelo, no saben de límites, se mueven, nada más. Por tanto, no es como se ha dicho, que el Estado peruano ha sido derrotado, como algunos recalcitrantes han querido decir. Nosotros no somos fanáticos, somos racionales y decimos cuándo está bien y cuándo no.

Lo que les quiero decir es que la victoria del fallo no es del equipo de La Haya, eso es lo que les quiero decir: la victoria de La Haya es de la divina gracia del Derecho Internacional. Pero pudo haber sido mejor todavía si hubiéramos contemplado un criterio que no está en la memoria y que no está en la réplica: el criterio histórico. Quedó por desarrollar el aspecto histórico entre Perú y Chile, porque en los fallos que la Corte emitió, basados en otros fallos, incluso de delimitación marítima, la Corte se ha fijado siempre en la razón histórica, a lo cual nosotros no le habíamos dado fuerza en nuestra demanda.

Por ende, lo que quiero decir es que la Corte tenía que tomar conciencia de la dimensión geopolítica entre Perú y Chile —dimensión que no había antes de la guerra, porque no éramos vecinos— y, en consecuencia, por ser vecinos y por alcanzar un acuerdo dentro de esta estructura geopolítica, la Corte debió contemplar la dinámica de los justos. El criterio de los justos se construye desde lo histórico, y eso no tuvo el fallo. Si hubiera estado este persuadido, lo hubiéramos alcanzado por la línea media desde la milla 200, un par favorable para el Perú. Pero no estuvo.

Recientemente, en algunos artículos que he publicado en los medios, me he opuesto férreamente, fervientemente, primero, a la modificación de la Ley de Líneas de Base del Dominio Marítimo del Perú, la Ley de Líneas de Base N° 28621

del 3 de noviembre 2005, que Óscar Maúrtua envió al Congreso. Me opuse y conmigo se opuso un conjunto de notables hombres y mujeres. Nos opusimos a que se modificase, pero no nos hicieron caso. Yo recibí en mi despacho a tres congresistas, y cuando les expliqué, como lo voy hacer con ustedes, dijeron: Totalmente de acuerdo con usted, doctor, pero votaron por la modificación.



La Ley de Líneas de Base nunca establece delimitaciones marítimas; lo que hace es establecer los puntos a lo largo de toda la costa desde donde debe proyectarse 200 millas hacia el límite externo del estado costero; eso es todo. Ninguna Ley de Línea de Base delimita el mar en otros países, eso es mentira, mentira inmensa de lo que se ha dicho. Bueno, en la Ley de Líneas de Base N° 28621, el último punto se llama, mejor dicho, se llamaba, el punto 266 y tenía un nombre: "Límite Internacional Terrestre Perú Chile", este era su nombre. Y ese Límite Terrestre Internacional es exactamente el mismo punto Concordia. Cuando el Canciller Maúrtua, en su parte decía: Embajador, póngale coordenadas geográficas. Pero Mackay, problema de él, decía: ¿Cómo vamos a colocar las coordenadas? Eso no se puede. Y el otro insistía: Póngale, es que eso se hacen en otros países, póngale, porque usted no está hablando del punto Concordia, está hablando del punto 266 que tiene derecho nacional. Estamos hablando de una ley interna; no hay ley interna que pueda referirse a un pacto internacional, me está pidiendo tiempo pero tengo que terminar esta parte para terminar de leer y la Ley de Línea de Base en el punto 266 es una ley que consagraba un punto con coordenadas geográficas, que el punto Concordia, como punto Internacional, no las tiene; porque el punto Concordia no tiene coordenadas geográficas, solamente existen como Ley de Línea de Base.

El mismo día que se estableció la eliminación del punto 266, Chile se trajo abajo la tesis del Perú: ya no le interesaba el hito número 1, pasó a ser obsoleto en la doctrina chilena, y entonces, a partir de allí, más la aprobación de la cartografía marítima, Chile comenzó hablar de la inexistencia del punto Concordia. Ya no le interesa el hito número 1, ahora habla de la inexistencia del punto Concordia, porque si el hito, porque si el punto 266 es sustantivamente una incongruencia. Y Chile aprovechó las circunstancias y dijo: Si se hubieran mantenido como punto 266 cuando se aprueba la Ley de Línea de Base chilena nunca se opuso porque era Ley Nacional, pero como ya estaba eliminado el punto 266 y deja el punto Concordia en el tratado, yo por reserva noté la eliminación del punto 266, que eso me va bien, hago reserva de haber colocado en una cartografía marítima un punto terrestre, como es el punto Concordia, primera y esto es inédito en la historia de la cartografía marítima, pero se hizo. ¿Qué es lo que quiero decir con

esto? Es que al eliminar el punto 266 técnicamente es ir en contra del triángulo terrestre, porque entre el punto 265 Ag es el mismo punto de límite marítimo entre Perú y Chile. Y el punto 266, esa distancia de la costa Z, donde el agua chilena y la tierra es nuestra, hay una suerte de frontera natural que no hemos sabido privilegiar y se ha dicho que como el límite marítimo es el punto 265 y está más arriba, para qué necesitamos el punto 266. Yo dije, ¿quién ha dicho que la costa peruana termina en el límite del punto 265, quién ha dicho esto? Nosotros tenemos costa hasta el extremo 266, lo que pasa es que es una costa seca, pero tenemos costa y la hemos eliminado.

Con todo esto debo acabar diciendo lo siguiente: el Perú cumplió escrupulosamente un cronograma fijado el 6 de febrero en Santiago de Chile y el 25 de marzo en Lima. María Teresa Infante y Nico León Gallego, el embajador peruano, no el canciller sino el embajador jefe de frontera de límites, suscribieron el acta por la cual se ubicaba el punto de la delimitación establecida por la Corte, porque el trabajo técnico que se hizo, un trabajo de alto nivel, que he seguido muy de cerca, fijó la ubicación del punto establecido por la Corte conforme el mandato 196 de la Corte con todo eso ya y todo lo que haya podido pasar internamente, el Perú ha cumplido con todos.

El mismo 27 de enero dijimos públicamente que el Perú podía ya pescar en ese momento, y ante una pregunta en RPP: ¿El Perú puede salir a pescar o no, doctor Rodríguez Mackay, qué dice la Marina? —Que hagan lo que dice la Marina, porque ellos son los que más saben de la inmensa geopolítica de la frontera. Seamos prudentes; y vi un cronograma y fuimos prudentes; y llegó la firma del Acta, y hemos sido prudentes; hemos modificado la ley interna, y seguimos siendo prudentes. Y yo pregunto, el objeto central del país era que pescáramos, ¿cuándo vamos a empezar a pescar y qué ha hecho Chile para modificar sus leyes internas? Con todo esto, ahora, peruanos que incluso han participado en La Haya, ahora plantean activar el arbitraje. Señores, el arbitraje, está consagrado en el artículo 12 del tratado de 1929, donde dice claramente: “Ante la existencia de una controversia”, pero no existe controversia, esta, es una gran incongruencia. No existe entre Perú y Chile ninguna controversia terrestre; es una barbaridad del Derecho Internacional promover el arbitraje, porque se promueve si está insatisfecho y el Perú ha dicho siempre que el tratado de 1929 es absolutamente perpetuo. Considero que es un contrasentido con los intereses nacionales, promover el arbitraje. El Perú cree que ese arbitraje va a ser como el juicio de La Haya. Ese acápite del tratado solamente tiene un artículo, nada más que un artículo y ese arbitraje se llama arbitraje político, porque el actor visible que recibe los poderes

de las partes de los Estados Unidos de Norteamérica, y ya saben cuál fue el comportamiento en 1929 de Estados Unidos en el Perú. Los invito a leer un artículo mío que lleva por título: "Perú-Chile el arbitraje será político", en complemento al que saqué el viernes último en el periódico *Hildebrandt en sus Trece*.

Hay quienes quieren promover el arbitraje en el Perú. Por eso, presidente, yo le agradezco muchísimo la invitación, la oportunidad para expresarnos sobre este tema: lo decimos con verbo académico, lo decimos con objetividad. Y sigo diciendo que el Perú ha sido un modelo para el mundo entero al haberse circunscrito de manera pétrea frente a un fallo en lo que no nos ha quedado sino cumplir como corresponde el designio del sistema internacional.

La relación con Chile debe ser la mejor. Los fanáticos antichilenos, que se vayan. Lo hemos dicho siempre: con Chile tenemos una relación auspiciosa en el marco de la alianza del Pacífico, en la cuenca del Pacífico. Los dos somos parte de la fe en la alianza con Colombia y con México. Tenemos el Pacífico sur este, que fue un escenario de rencillas y resquemores durante el siglo pasado, que hoy recordamos como una efeméride nacional, como una fecha ilustre para todos los peruanos. Hoy debe ser el espacio vital para concentrar el punto de partida de dos países que miran el mundo de otra manera; donde sus sociedades deben tener fronteras vivas; donde los peruanos y chilenos converjan, así como se hizo con Ecuador y como se empieza hacer con Colombia: con fronteras vivas, con un plan binacional e integración. Esa debe ser la vida ecuménica entre Perú Chile.

Discurso de Clausura de la Ceremonia por el Jefe del Estado Mayor General de la Marina

Señor contralmirante José García Valdivieso, presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, doctor Miguel Rodríguez Mackay, Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, señores oficiales almirantes excomandantes generales de la Marina, señores presidentes representantes de institutos cívico patrióticos, señores oficiales almirantes, señores oficiales superiores, señores oficiales subalternos, señores cadetes, señores miembros de número integrantes del Consejo de la Junta Directiva del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, señores técnicos supervisores, técnicos, oficiales de mar, señores y señoras oficiales superiores y subalternos, distinguidas damas y caballeros:

Es para mí un motivo de especial significado representar a nuestra Marina de Guerra en esta sesión solemne, con ocasión de celebrar el centésimo nonagésimo tercer aniversario de la creación de la Marina y conmemorar el centésimo trigésimo quinto aniversario del glorioso Combate Naval de Angamos, expresándoles el saludo del señor almirante Carlos Tejada Mera, comandante general de la Marina, quien por razones de servicio no pudo estar presente el día de hoy.

Quisiera expresar mi felicitación al señor presidente del Instituto por la organización de esta tradicional y significativa ceremonia, al señor doctor Miguel Ángel Rodríguez Mackay, a cargo del discurso de orden por sus palabras, su contexto y su punto de vista que ponen en evidencia una situación por la que hemos transcurrido hace pocos meses y que ha marcado un antes y un después en nuestra historia.

Sin lugar a dudas, la historia es un componente fundamental del devenir de los pueblos, de las naciones, pues a través de ella es posible conocer el pasado, no solo los hechos, sino principalmente las circunstancias que los motivaron y a través del estudio serio, objetivo y apasionado, a la par de una adecuada comprensión, es posible construir un mejor futuro, propiciando la fortaleza de nuestro carácter nacional y evitando en lo posible cometer los errores de otras épocas. Ello le da el verdadero sentido a la historia, al esfuerzo de la investigación, recopilación y escritura.

Es así que el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, cumple un rol de la mayor importancia y es una institución estrechamente vinculada al

quehacer naval, siendo su amplia producción bibliográfica una muestra de su compromiso constante, silencioso, pero efectivo, que permite a todos los peruanos y al mundo en general acceder a una vasta colección de obras históricas, principalmente marítimas, que los trasladan a todas las épocas y permiten apreciar el significado e importancia que ha tenido, tiene y tendrá en el panorama nacional, el mar, ríos y lagos navegables, en nuestro pasado, en nuestro presente y en nuestro futuro. Asimismo, nos permite conocer con detalles aquellos pasajes de nuestra historia que han marcado nuestra memoria colectiva y nuestra conciencia patria y, sin lugar a dudas, el más bello capítulo fue escrito en la más práctica circunstancia como fue la Guerra con Chile, donde surgieron hombres de talla excepcional, héroes navales como Elías Aguirre, Diego Ferré, Enrique Palacios, José Melitón Rodríguez, Carlos De Los Heros entre otros, siendo nuestro gran almirante don Miguel Grau Seminario, quien mejor tuvo las cualidades y virtudes del hombre y marino de bien, que convertido en un ejemplo de líder y abnegación es un referente permanente que nos motiva a seguir su ejemplo, como lo han hecho muchos nuevos héroes del pasado reciente, que ofrendaron sus vidas en defensa de la seguridad interna de nuestra patria contra el enemigo artero y traidor, el terrorismo.

Señor contralmirante presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en representación del señor almirante comandante general de la Marina, permítame expresarle mi sincero agradecimiento por habernos permitido acompañarlos en este merecido homenaje a nuestra Marina de Guerra y a nuestro Gran Almirante don Miguel Grau Seminario y a la vez le expreso el reconocimiento de nuestra Institución por el constante esfuerzo que, pródigamente realizan apoyándonos en la consecución de objetivos institucionales, investigando, estudiando analizando y difundiendo el pasado histórico marítimo de nuestra patria, fomentando una sólida entidad nacional.

Le renuevo el compromiso de la Marina de Guerra de trabajar con el máximo esfuerzo y con la seguridad de que podemos seguir contando con el imprescindible y siempre oportuno aporte de todos ustedes en esta larga singladura.

De esta manera y con especial beneplácito, declaro clausurada la presente Sesión Solemne. Muchas gracias.

Vicealmirante Vladimiro Giovannini y Freyre

*Incorporación de Miembros
de Número*

Las Vías de Penetración hacia la Selva Central: Exploraciones Fluviales y la Participación de la Marina*

VICEALMIRANTE
CARLOS GAMARRA ELÍAS

PALABRAS DEL SEÑOR PRESIDENTE

Señor almirante jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, señor vicealmirante representante del señor comandante general de la Marina, distinguidos amigos, señoras y señores:

En mi calidad de presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y en nombre de la Asamblea General y el Comité Directivo, quiero darles la más cálida bienvenida esta noche en que vamos a tener la presentación del señor vicealmirante Carlos Enrique Gamarra Elías, que se va incorporar como Miembro de Número, y luego la presentación del último libro editado de la Segunda Parte de la *Historia Marítima del Perú: La República 1879 a 1883*, t. XI, v. 3, escrito por nuestro distinguido Miembro de Número el señor contralmirante Melitón Carvajal Pareja, que cierra la saga de la Guerra del Pacífico.

Asimismo, vamos a tener el privilegio de imponerle la medalla institucional como Miembro de Número Honorario al señor almirante José Cueto Aservi. Creo que puedo decirles con toda razón que, de mi parte, es un privilegio muy especial imponerle esta medalla al distinguido oficial y distinguido marino; y es especial

* Discurso leído en el acto académico celebrado en el Centro Naval de San Borja el 2 de diciembre del 2013.

por cuanto tuve la suerte de conocerlo cuando me desempeñaba como secretario académico de la Escuela Naval; nuestro amigo Pepe Cueto era cadete, estaba en los últimos años, bueno, excelente cadete, mejor oficial, digno representante de la actitud de nuestro Gran Almirante. Mis expresiones no son de desagravio, porque se desagravia a quien ha sido faltado; lamentablemente, para faltar el respeto también se necesita clase, calidad y educación; lo que se ha hablado hasta ahora no tienen nada de ello, solamente se han tejido una inmensa telaraña de mentiras para ver si todo se pierde en esa maraña. No olvidemos que nosotros siempre decimos, desde que nos inculcan nuestros primeros conocimientos en la Escuela Naval, que la mejor manera de evitar que se conozca algo es nombrando una serie de comisiones para investigar. Pepe, este no es un desagravio, es simplemente el reconocimiento a tu trayectoria personal y profesional; esperamos que sigas el mismo camino que te has trazado porque es la forma como haces brillar no solamente tu nombre, si no la Institución que te ha forjado por tantos años. Bien, la medalla del Instituto que usted ahora lleva, significa que a partir de la fecha es usted reconocido como Miembro de Número Honorario, por todos los méritos de su trayectoria.

Contralmirante José G. García Valdivieso

INTRODUCCIÓN

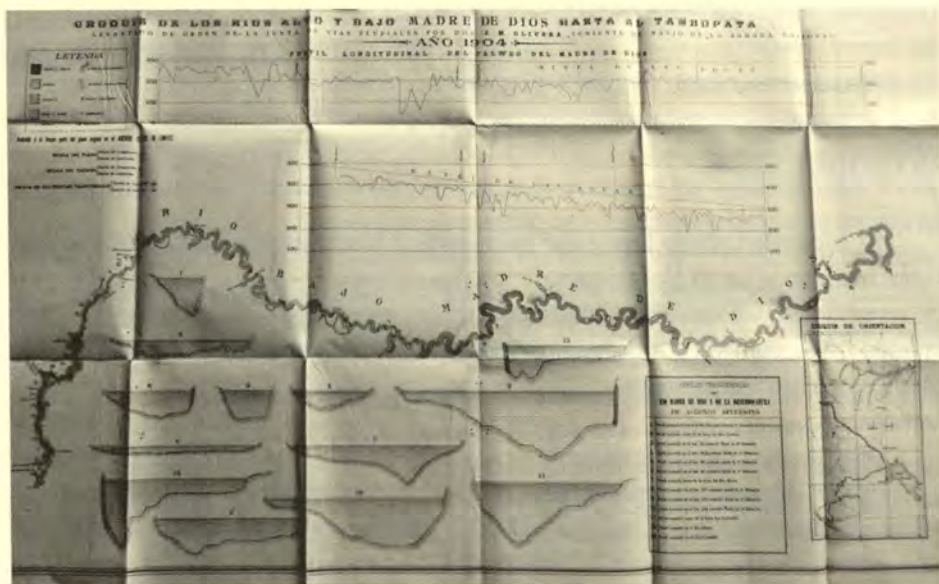
El presente trabajo busca dar respuestas a interrogantes sobre cómo se habrían realizados las exploraciones de los ríos amazónicos en los inicios del período republicano y cómo se elaboraron las descripciones geográficas de la Montaña cuando no se contaba con los instrumentos, equipos, herramientas, facilidades ni medios de apoyo adecuados.

Buscábamos responder a estas inquietudes cuando surcábamos el majestuoso y caudaloso Amazonas, deslumbrados por los extraordinarios paisajes del atardecer selvático, asombrados por lo cambiante de su curso; por la aparición y/o desaparición brusca de islas y bancos de sedimentos; por los peligros de las palizadas que arrastra en creciente y la habilidad y pericia de los “prácticos” para ubicar, aun en la noche más oscura, el canal de mayor profundidad para asegurar nuestra navegación.

Esas primeras experiencias y trabajos hidrográficos posteriores, nos condujeron a investigar y conocer cómo habrían sido las tareas de esos antiguos exploradores —muchos de ellos oficiales de Marina— en los desconocidos territorios amazónicos, surcando en frágiles canoas sus afluentes torrentosos y enfrentándose a la hostilidad de los indígenas, a la agreste vegetación y voraces insectos así como a las enfermedades endémicas que caracterizan nuestra Selva.

Esta búsqueda permitió confirmar que la Marina de Guerra, así como el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, han tratado de mantener a través del tiempo, el interés por el estudio de la Amazonía, por cuanto los marinos hemos estado ligados a cuanto ensayo de estudios hidrográficos y cartográficos se han realizado para lograr su mejor conocimiento, mantener la presencia del Estado, así como el control de las vías de comunicación y la defensa de su soberanía.

Muchos de estos esfuerzos han quedado plasmados en planos, mapas e informes, documentos de singular detalle considerando las dificultades que tuvieron que afrontar en materia de transporte, idoneidad de instrumentos y equipos de campo así como por la carencia de personal de apoyo, entre muchas otras deficiencias.



Al respecto, con ocasión de estudiar la factibilidad de la navegación del río Madre de Dios, revisamos los informes elaborados por la Junta de Vías Fluviales de principios del Siglo XX, encontrando con sorpresa y admiración que nuestras conclusiones no diferían, en esencia, de las de nuestros antecesores, ochenta años atrás.

De ahí la preocupación por intentar dar continuidad a las tareas emprendidas por reconocidos historiadores miembros del Instituto, como el doctor Fernando Romero Pintado, con la “Saga Nor Oriental”¹, y el doctor Raúl Palacios Rodríguez, con la “Exploración y Estudio de la Selva”², entre muchos otros, que se enfocan en la exploración de las vías de penetración, especialmente a la Selva Central; las tentativas de su colonización y el estudio de las vías de acceso a los ríos y cuál fue la participación de los marinos.

Dada la amplitud del espacio geográfico y del período de las exploraciones, hemos tratado de orientarnos al quehacer de la Junta de Vías Fluviales³, organismo que fuera creado a inicios del Siglo XX, por el presidente Eduardo López de Romaña con una clara noción geopolítica y visión geoestratégica del futuro del país. Noción geopolítica, porque entendió que a partir del conocimiento de la geografía de la selva se podrían adoptar las mejores decisiones políticas para su integración y porque se tuvo consciencia de que el desconocimiento de nuestra compleja geografía y de sus potencialidades, no permitía una adecuada planifi-

cación de la infraestructura para la comunicación, ni la ocupación racional del territorio, lo que conllevaba una deficiente administración del país.

El trabajo pretende interpretar, desde una perspectiva geohistórica –mediante la descripción de la geografía y el análisis de la evolución de la historia– la importancia que para el desarrollo del país habría tenido la Selva Central. Se trataba de una zona a la que, desde los inicios de la Colonia se pretendió ingresar, considerada como la vía de acceso desde Lima hacia el Atlántico. Una zona conceptuada como el centro geopolítico del país, razón por la cual, a inicios de la década de los años 80, se creó la “Ciudad Constitución”, como futuro centro de irradiación del desarrollo. Importante área del país, donde la Marina desde la Cuarta Zona Naval, contribuyó con gran sacrificio de su personal, a la Pacificación de territorios disputados por la subversión y que actualmente es zona y escenario de enfrentamientos con las huestes del narcoterrorismo, pero que sigue estando fuera del marco de los proyectos de integración y articulación regional, tan necesarios para alcanzar el desarrollo de la infraestructura física del Perú.

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LAS EXPLORACIONES

Al hablar de la exploración de la Amazonía, es preciso identificar tres etapas claramente diferenciadas: una primera, de impulso aventurero, en la que las exploraciones fueron motivadas por las ansias de encontrar riquezas y tesoros que se creía podría contener la región, cuando abundaron fábulas y leyendas como la de “El Dorado”, periodo relativamente corto al que siguió otro tipo de exploraciones, la de los padres misioneros que, en su tarea de evangelización, fueron penetrando esas desconocidas selvas.

Una segunda etapa, en la que se fue tratando de plasmar una mejor descripción de las regiones selváticas, buscando las alternativas de penetración para ampliar la presencia del Estado, aunando este esfuerzo de colonización con la evangelización, pero principalmente para la explotación comercial de sus recursos, en especial del caucho.

Y una tercera etapa, en la que se pretendió buscar cómo completar el conocimiento científico de la región; estudiándola con un carácter estadístico y topográfico, bajo aspectos geopolíticos y geoestratégicos; con una mejor visión de futuro pero en la que, como veremos, por el desorden y desconocimiento de nuestros organismos e instituciones, se duplicaron los esfuerzos, dejando de lado valiosísima información de nuestra realidad nacional.

DIMENSIÓN GEOGRÁFICA DEL ÁREA DEL ESTUDIO

Para dimensionar esta área de investigación, debemos comenzar por comentar que, si bien hoy la gran mayoría puede tener un conocimiento más o menos certero de lo que es y lo que representa la Amazonía, no se tenía esta visión a inicios de nuestra etapa republicana.

Hoy, conocemos que es una gigantesca depresión geológica, que ocupa el corazón del continente sudamericano y que tiene aproximadamente siete millones de kilómetros cuadrados (7 000 000 km²) –lo que equivaldría a casi la totalidad de la superficie que ocupan los países europeos–; que está compartida por Brasil, Surinam, Guyana, Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia, lo cual representa más del cuarenta por ciento del territorio de Sudamérica.

La Amazonía se encuentra flanqueada por el norte por el macizo de Guyana, por el noroeste y sur por la cordillera de los Andes, y por el sureste por el macizo brasilero, conformando un valle de vegetación tropical –se le considera como el “Gran Pulmón de la Humanidad”–, que cuenta con un gran sistema hidrográfico dominado por el río Amazonas: “el Río Mar”, que con sus numerosos afluentes, entre los que destacan el Marañón, Ucayali, Putumayo, Negro, Madeira y otros, constituye la red fluvial más extensa y caudalosa del mundo.

Dicha red, que posibilita la navegación fluvial como la casi única forma de transporte y comunicación en la Región, se ha convertido en un componente central de la identidad de los pueblos amazónicos, independientemente de las nacionalidades.

En nuestro caso, la Amazonía tiene un perímetro de 6 235 km –más del 60% del perímetro terrestre total– y cubre el 56.7% de la superficie total del territorio. Cinco veces mayor que la Costa y casi el doble que la Sierra. Su importancia no se limita a la riqueza de sus recursos ni a su diversidad biológica, sino también a sus importantes factores geopolíticos y geoestratégicos, ya que cuatro de nuestras cinco fronteras internacionales se ubican en esta Región.



A veces, para simplificar la descripción de la Montaña o Selva, como también se la conoce, se dice que es la región situada al este de la cordillera de los Andes, pero al hacerlo, no tomamos debida conciencia de que los Andes, como realidad geográfica, ejercen una influencia decisiva en muchos aspectos de nuestras vidas.

Ellos determinan la variada y compleja morfología de nuestro territorio y su clima, sus tipos de suelo y recursos naturales, pero principalmente, son los Andes los que rigen la conformación y distribución hidrográfica de nuestro territorio y, por ende han influenciado en la distribución y ocupación de la población así como en el desarrollo de sus actividades económicas.

Son la espina dorsal del país, que se eleva entre los desiertos del Pacífico, por un lado, y el inmenso llano forestal de la Amazonía por el otro; presenta en su recorrido desdoblamiento y divisiones: tres ramales paralelos que convergen en dos importantes nudos: el Nudo de Pasco y el Nudo de Vilcanota, los cuales determinan la forma y el curso de casi todos nuestros ríos.

Estos ramales tienen a su vez cadenas —occidentales, orientales y centrales— que en ciertos puntos han sido erosionadas transversalmente, formando los temidos “pongos” o cañones, cadenas que a la vez sirven de línea divisoria de aguas entre los ríos y le dan las características propias a nuestros valles interandinos.

Se pensaba que, si se pudiera navegar en los ríos amazónicos remontando esos valles, se podría alcanzar casi cualquier punto de nuestras serranías; ahora sabemos que esto no es factible por las condiciones y restricciones existentes; de no ser así, nuestra proyección hacia el Atlántico y desarrollo como país habría tenido otra historia. Nuestra Selva Baja esta cruzada por ríos caudalosos meándricos que la caracterizan, mientras que en la Ceja de Selva encontramos valles con paredes altísimas, donde los ríos siguen cursos muy sinuosos, a menudo encajonados en gargantas o “pongos”, con violentos rápidos que los hacen casi insalvables para la navegación.

Esta realidad de nuestra geografía central con la presencia de los Andes y el desconocimiento de lo que podría existir al otro lado, fue quizá uno de los principales motivos por los que los pobladores de los altos valles andinos vivieron aislados del resto del mundo durante siglos enteros, en muchos casos aislados incluso entre ellos mismos, sin tener plena conciencia de lo que sucedía al otro lado de la Montaña.

Si nos ubicamos sobre el Nudo de Vilcanota y bajamos hacia el norte, nos encontraremos con el valle del río Urubamba; y si lo hacemos hacia el oeste, entre los cerros del Cusco y la cordillera de Ayacucho, podremos observar el río Apurímac, que corre por un estrecho valle en forma casi paralela al Urubamba. El río Apurímac toma, después de varios kilómetros en que serpentea entre montañas, el nombre de río Ene, el cual al unirse con el Perené, da formación al río Tambo que, con el Urubamba, crean el gran Ucayali.

Desde el Nudo de Pasco, veremos que en la vertiente opuesta a la que dan origen al río Mantaro y a los ríos Chanchamayo y Paucartambo, formadores del Perené, nacen dos de los ríos más importantes de la cuenca Amazónica: el Huallaga, que se encauza entre la Cordillera Oriental y Central, y el Marañón, que se desliza entre la Cordillera Central y la Occidental. Ambos ríos, en su recorrido se van orientando hacia el norte, para terminar girando luego al este y, ya unidos como el gran Marañón, confluir, pocos kilómetros después cerca de Nauta, con el Ucayali, formando el Amazonas, el “Río Mar”.

Esta breve descripción geográfica explicada muy sucintamente, es fácil de conocer y entender hoy con base en los estudios, exploraciones, levantamientos y mapeos que se desarrollan con el apoyo de modernas tecnologías y equipos pero no lo fue así en nuestro Antiguo Perú.

INTENTOS DE PENETRACIÓN A LA SELVA

Los pueblos nativos de la Selva se establecieron primero en el curso medio del Amazonas, y se fueron luego desplazando río arriba, desde los llanos inundables hasta los límites de las altas montañas, donde se encontraron con las fortificaciones que habían construido los pueblos de los valles interandinos. Estos se habían asentado en lugares estratégicamente situados —en la cima de las montañas— con fortificaciones para controlar sus territorios y contrarrestar cualquier posible incursión desde la Selva.

De los que ocuparon las zonas de la Sierra Central aledaña a la Selva, se destacan los Wari y los Chancas, quienes ocuparon las actuales provincias de Huanata, La Mar, Lucanas Cangallo y Víctor Fajardo del departamento de Ayacucho; las provincias de Castrovirreyna y Angaraes, del departamento de Huancavelica y parte de la provincia de Andahuaylas, del departamento de Apurímac. Una gran área, de más de 30 mil km², que coincidentemente casi se corresponde con lo que hoy representa el área bajo responsabilidad de las Fuerzas Armadas en las tareas de lucha contra el narcoterrorismo, en el VRAEM

Los Incas, al igual que las civilizaciones que les precedieron, nunca pudieron dominar la región amazónica, debido no solo a la dificultad de acceso sino por el espíritu guerrero de las tribus con que se enfrentaron, en especial los ashánincas. El Antisuyo, la división política más pequeña del Imperio Inca, se ubicaba al sur de la Selva Central; y comprendía parte de la Ceja de Montaña de las cuencas del Urubamba y del Madre de Dios, territorios destinados especialmente para la siembra de la coca.

SITUACIÓN DURANTE LA CONQUISTA

Antes de la llegada de los conquistadores, ya se contaban leyendas y mitos de los territorios amazónicos, que impulsaron el espíritu de aventura para emprender su exploración, dadas las expectativas que habían generado en Europa. Esas

exploraciones tuvieron frentes de acceso a la selva totalmente diferentes, los que podemos resumir en:

Frente del extremo norte.- Expedición organizada en el Cusco por Gonzalo Pizarro acompañado de Francisco de Orellana (1541), quien saliendo de Quito, utilizó el curso del río Coca, afluente del Napo. Orellana pidió a Pizarro que le permitiera descender por el río Coca; entró en el río Napo y, continuando su curso, hasta su confluencia con el Amazonas, el 12 de febrero de 1542, y, a través de este, al Océano Atlántico. La conmoción del viaje incitó a la realización de nuevas exploraciones, pues se creía que era la vía más conveniente para alcanzar el centro del Continente.

Setenta años después, el Capitán Vaca de Vega (1616) trató de encontrar otra ruta de acceso desde el norte, saliendo de Loja y empleando la vía de Jaén. Llegó hasta el río Marañón, cruzando el Pongo de Manseriche y finalizando su viaje en el Amazonas.

En 1637, el capitán Pedro Texeira, representando al Imperio de Portugal, realizó la travesía inversa a la de Orellana. Ingresó del Atlántico al Amazonas, surcando hasta la boca del Napo y por este el río Coca, hasta el poblado de Quito. Esta noticia generó una gran inquietud en España por los peligros que traería esta vía de comunicación de llegar a ser utilizada por ingleses y holandeses.

Frente del norte centro.- Expedición organizada por Pedro de Ursúa con Lope de Aguirre (1560), quienes en busca del país de Omagua, bajaron desde Moyobamba al río Huallaga; para ello construyeron tres bergantines y se arriesgaron en atravesar los pongos, alcanzando el Marañón y Amazonas. No se conoce de otros intentos de penetración hacia la Selva usando rutas que partieran desde el centro del territorio peruano.

DURANTE EL VIRREINATO

Con la desilusión de no haber encontrado riquezas, los gobiernos fueron siendo absorbidos por los acontecimientos políticos que se suscitaban en territorios conocidos, dejando de preocuparse de explorar la Hoya Amazónica. Esa tarea quedó como reto para los misioneros –principalmente jesuitas y franciscanos–, quienes en el desarrollo de la evangelización, fueron dejando relatos de

sus viajes, muchas de las veces con croquis de las áreas en las que incursionaban. Toda esta información ayudaría posteriormente a una mejor comprensión de la geografía de la región amazónica en general⁴.

El centro de los misioneros jesuitas fue Quito, desde donde emprendieron la tarea de cristianizar las tribus de los ríos Napo, Amazonas, Bajo Ucayali y Marañón. Los franciscanos tuvieron como punto inicial de apoyo el Convento de la orden en Huánuco —fundado en 1580—, desde donde penetraron la cuenca del Huallaga, profundizando luego su misión al Ucayali y afluentes;

Ellos fueron los primeros que exploraron los cerros de la Sal y fundaron varios pueblos en los valles de Chanchamayo, Paucartambo y Perené; realizaron las primeras exploraciones al Ene, Tambo y Alto Ucayali, para tratar de asegurar sus rutas de penetración. Para 1712, ya habían abierto un camino de Huánuco al Pozuzo, e iniciado la evangelización de nativos a lo largo de los ríos Palcazu y Pachitea.

Con el establecimiento de las misiones vinieron la ocupación territorial y el asentamiento de poblaciones de españoles y mestizos, lo que fue cambiando el hábitat y forma de vida del indígena; de pescador, cazador y recolector, pasó a convertirse en agricultor. Los indígenas, que inicialmente se habían aproximado a la civilización en búsqueda de artículos antes desconocidos, como hachas, machetes, cuchillos de metal, agujas, lienzos, espejos, etc., de los que había carecido anteriormente. En su encuentro con la civilización blanca se vieron afectados por enfermedades antes desconocidas, que diezmaron su poblaciones —principalmente por la viruela— por lo que, poco a poco, el concepto de civilización occidental lo fue asociando con la imagen de la muerte y buscó evitar su ingreso a sus territorios.

Quizá por dicha razón, nuestra Selva Central —ubicada en los departamentos de Junín, Pasco y Ucayali, con elevaciones de entre los 1 000 y 2 000 metros de altitud, y delimitada por los ríos Pichis y Pachitea por el norte, Tambo y Perené por el sur; el Ucayali por el Este, y por la Cordillera de la Andes por el Oeste— nunca se llegó a conocer debidamente, pese a los denodados esfuerzos de los misioneros. Se fue estableciendo una suerte de “frontera”, en la que diversas tribus, en particular la de los asháninca, se resistían a la invasión de quienes, desde Lima y Huancayo, iban penetrando, fundando monasterios y conventos, y apoyando la creación de nuevos asentamientos.

En 1737 se da una clara expresión de esa rebeldía: *Porque ustedes nos están matando todos los días, con sus sermones y catecismos, robándonos nuestra libertad*⁵. Esa libertad, a la que se referían los indígenas, era la libertad de practicar sus creencias, en especial la poligamia y en particular en rechazo a la destrucción que dejaban a su paso los aventureros en sus bosques; la concepción del mundo español les era inaceptable.

Los intentos de penetración a la Selva Central terminan abruptamente con la rebelión de Juan Santos Atahualpa (1742), cuando con sus huestes hace retroceder a los españoles y fija los límites de la civilización a solo cincuenta leguas⁶ de Lima. El poblado de Chanchamayo, con las haciendas y misiones abandonadas, quedó bajo el control territorial de los indígenas y no fue hasta bien avanzada la época republicana que se retomaría el proceso de ocupación de esa importante zona de nuestra Selva Central.

Es oportuno mencionar la importancia geoestratégica que tiene esta amplia zona, —en cuyo seno se ubica el Gran Pajonal—, y que está atravesada por los afluentes del río Pachitea, del Tambo y del Ucayali. Una zona de características especiales, con una geografía montañosa desigual, con ríos de cabecera sinuosos y torrentosos, donde la navegación presenta muchas restricciones; una zona aun no conocida del todo, pero donde, coincidentemente, se produjeron la gran rebelión de José Santos Atahualpa, los primeros levantamientos de la guerrilla en los años sesentas, así como los duros enfrentamientos entre las huestes de Sendero Luminoso y del MRTA disputándose el control, en los años 80.

En esa Zona operaron nuestras fuerzas del orden por la pacificación, en los años noventa; y es el ámbito de responsabilidad de la Cuarta Zona Naval, donde hoy actúan las Fuerzas de Operaciones Especiales, la Infantería de Marina y el Componente Naval, en la lucha contra el narcotráfico y terrorismo.

Retornando a la historia, cabe señalar que mientras en la Selva Central se ofrecía una permanente hostilidad a la penetración de misioneros y colonos, en la Selva Nor-Oriental, el sistema de penetración implantado con mucho esfuerzo por los jesuitas, se había ido desmoronando al haber sido expulsado estos por el Gobierno de Madrid, en 1769. Ello ocasionó el aprovechamiento de comerciantes inescrupulosos que comenzaron a abusar de las nuevas necesidades y hábitos de consumo de los nativos, y contribuyó al rechazo del hombre blanco que continuaba penetrando en sus tierras:

El comercio se hace en pequeñas canoas, como si fuesen tiendas o tabernas fluctuantes, los regatones se burlan la sencillez de los indios, los embrutecen y con toda suerte de malversaciones, y fraudes los ahuyentan de los poblados.

Fue en este difícil marco social en el que —al igual que lo que sucede hoy en día con las comunidades nativas de la Selva, principalmente, por el rechazo al ingreso de actividades extractivas que no respetan el medio ambiente, contaminando los bosques y las agua— a inicios del siglo XIX, se comienza a efectuar con un carácter más científico, diversas exploraciones para buscar posibles rutas de penetración y vías de acceso que permitieran la comunicación e integración de esos territorios.

Dentro de estas exploraciones, las principales fueron:

- La del Barón Alexander Von Humboldt, quién en 1802 utilizó la ruta del Camayo Huancabamba y llegó navegando hasta la desembocadura del Marañón, realizando en el trayecto observaciones astronómicas y determinando las gradientes de los ríos.
- Ese año se publica el “Mapa del Perú”, documento cartográfico dedicado al Rey Carlos IV de España, elaborado por Francisco Carrascón, prelado de la Iglesia del Cuzco, mapa que mostraba una información muy general de la conformación de la Hoya Amazónica, señalando la presencia del río Beni y del Ucayali, este último consignado como el “Gran Apurímac”, que se unía con otro caudaloso —el Marañón— para formar el Amazonas.
- En 1808, otro padre franciscano, Ramón Bousquet, navegó por el río Santa Ana o Urubamba, llamado también Vilcomayo y exploró los ríos Apurímac y Mantaro, levantando valiosos croquis del viaje. Años después, en 1847, este misionero, acompañando la expedición del francés Conde de Castelnau, perdería la vida en sucesos que fueron narrados por el capitán de fragata Francisco Carrasco, responsable de la parte peruana de dicha expedición, como detallaremos más adelante.
- Ese mismo año se reabren las misiones de montaña de Tarma y Jauja, que habían sido cerradas luego de la insurrección de Juan Santos Atahualpa, y se crea el Fuerte de Chanchamayo como punto de defensa de la frontera del Virreinato contra los ataques de los nativos. Desde su centro de operaciones, el Colegio de Propaganda Fide de Santa Rosa de Ocopa, los misioneros franciscanos Manuel Plaza y Alonso Carvallo (1816) exploran el curso del Tambo, tratando de abrir un nuevo camino entre Ocopa y dicho río; se orientan

a dar posiciones verdaderas de los accidentes geográficos, e identificar los principales tributarios del Ucayali.

- Por esos años, el Gobierno Central ya tenía muy clara la importancia del reconocimiento hidrográfico que venían desarrollando los misioneros en la Selva Central, pues gracias al resultado de esas exploraciones —en las que muchos habían ofrendado sus vidas— fue posible ir corrigiendo una serie de errores en los apuntes y gráficos vigentes; con lo que la geografía elemental se iba aclarando a la vez que surgía la necesidad de colonizar esas tierras:

SITUACIÓN EN LOS ALBORES DE LA REPÚBLICA

En lo que a alcance territorial se refiere, continuábamos con una escasa articulación del territorio y con pocos caminos para dominar nuestra difícil geografía. Las ciudades —muchas ubicadas en la Montaña— estaban separadas por grandes distancias, lo que difícilmente nos permitía llevar una vida común. Éramos un proyecto de Nación, el funcionamiento y apoyo administrativo, relativamente eficiente existente durante el periodo colonial, se había esfumado por la desorganización con la que se fue creando el nuevo Estado.

El tratar de consolidar y forjar una nueva nacionalidad fueron tareas casi imposibles; solo entre 1821 y 1840 se llegaron a dar hasta cinco Constituciones, (1823, 1826, 1828, 1834 y 1839) y en ese desorden los sucesivos gobernantes hicieron lo fácil: continuar aprovechándose de los misioneros para intentar consolidar la presencia del Estado en la Amazonía. Hasta entonces, la comunicación entre Lima y el Amazonas se hacía principalmente por las rutas de penetración trazadas por los primeros misioneros pero estas, no necesariamente tenían relación con las que debieran unir los puntos que geoestratégicamente deberían estar unidos para atender las necesidades de desarrollo comercial y/o el control político de la República.

Hemos mencionado que la ruta de penetración del norte había sido descuidada desde la expulsión de los jesuitas y por la hostilidad de los indígenas; sin embargo, los comerciantes de Moyobamba, por necesidades económicas, se veían en la obligación de conectarse con el Brasil; y teniendo en cuenta que la navegación en el Huallaga, aguas arriba del Pongo de Aguirre, siempre había presentado dificultades por los malos pasos y los rápidos, buscaban una ruta que les permitiera llegar cerca de la confluencia del Paranapura y del Cachiayiro, porque desde allí,

el río Huallaga no ofrece mayores peligros y se alcanza sin problemas al Marañón, el Amazonas y al Brasil.

Fue así que, para afirmar esta ruta, se funda en 1822 el poblado de Balsapuerto en la margen izquierda del Cachiayiro, para transportar sus mercancías desde el Brasil, por la vía Amazonas-Huallaga-Paranapura y Balsapuerto, hasta Moyobamba⁷. En 1827, el teniente de la Armada británica, Henry Lester Maw realiza un viaje similar, del Pacífico al Atlántico, utilizando la misma vía del Marañón.

En general, existía ya preocupación por la Selva; si bien por Ley del 21 de noviembre de 1832, bajo el gobierno del mariscal Agustín Gamarra, se habían dictado diversas medidas: *para desarrollar la Amazonía en el Noreste, con el objetivo de establecer un astillero en el punto más conveniente de la confluencia del Ucayali con el Marañón, de proteger el aumento de la población; reducir la vida de las tribus errantes y facilitar el desarrollo de la Región amazónica*; por diversas razones no se había dado cumplimiento a este anhelo, y se fueron produciendo avances y contramarchas en el manejo gubernamental del tema amazónico⁸. Por un lado, las preocupaciones se centralizaron en la apertura de nuevos caminos y rutas de navegación para facilitar la ocupación del territorio y detener la penetración brasileña⁹, pero por otro, en el manejo del tema de la colonización, se tuvieron muchos contratiempos.

Al principio, la colonización había sido motivada principalmente por inquietudes románticas y de aventura, después por necesidades económicas y de proyección geopolítica: *la selva es la tierra del porvenir y si el Perú había de llegar a ser un gran país, su pueblo tendría que irse a vivir a los llanos orientales, transmutando las florestas en plantaciones*¹⁰.

En el tema de colonizar, los gobiernos continuaron con el mismo criterio del régimen colonial; el colono debía trabajar mano a mano con el misionero pero, en esta dualidad, se generaban tensiones. Si bien por un lado se consideraba legítimo extender las doctrinas y principios religiosos dentro del marco de los avances de la colonización, este proceso implicaba disponer de las tierras que eran ocupadas por los nativos, bajo el pretexto de que se atraía a dichos *salvajes de las montaña a la vida civilizada*. Dado que la actividad de uno afectaba necesariamente los intereses del otro, en este proceso de colonización se fueron generando actitudes irreconciliables, pese a lo cual, los sucesivos gobiernos continuaron emitiendo normas destinadas a promover la colonización de la Montaña, así como a estudiar la facilitación de la navegación en los ríos amazónicos. Dentro de estas normas

podríamos señalar:

- La Ley de 21 de noviembre de 1832, que concedía a los nuevos pobladores, la propiedad de los terrenos que hubieren poseído y el privilegio de no pagar contribución alguna.
- La Ley de 24 de mayo de 1845, que ordenaba la apertura de los caminos del Pozuzo al Mairo y otros puntos de los ríos navegables, a los centros de poblaciones inmediatas.
- La Ley de 17 de noviembre de 1849, por la que se autorizaban concesiones y franquicias a los que condujesen colonos al Amazonas y Loreto, obligándose al Gobierno a pagar los pasajes y otros gravámenes.
- La Ley de 20 de noviembre de 1852, que concedía que los frutos y mercaderías que se importasen y exportasen por los puertos designados a la navegación fluvial, no estarían sujetos a derechos fiscales.
- La Ley de 6 de octubre de 1853, que reafirmaba la concesión de terrenos a los colonos que se establecieran en la región amazónica, así como el pago de primas a las naves que los condujeran.

Un importante factor de apoyo fueron las demandas de estudiar la navegabilidad de los ríos que permitieran acceder a territorios entonces desconocidos. Inquietudes como la presentada por la Junta Departamental de Junín que, en 1831, solicitó al Gobierno se estudiara y trabajara el cauce del río Huallaga, con la finalidad de facilitar su navegación —coincidiendo con los intereses de Moyobamba— porque, con dicha tarea se daría una salida natural a la región del Centro del país hacia el Atlántico, empleando como ruta de penetración la vía: Trujillo-Cajamarca-Chachapoyas-Cachiyacu, el río Paranapura, el Huallaga, el Marañón y el Amazonas.

Por otra parte, desde Santa Rosa de Ocopa, los Padres de las Misiones del Colegio de Propaganda de la Fide, continuaban explorando rutas para conocer todos los afluentes del Ucayali. En 1833, se publica el Mapa de las Misiones del Ucayali con el curso de este río según las observaciones hechas de 1811 al 1818 durante las expediciones que se hicieran para abrir la comunicación del río Tambo.

También aparece el interés de algunas potencias en el conocimiento de los recursos y potencialidades de nuestros territorios amazónicos. Las autoridades del Imperio Británico ordenan en 1834 al teniente William Smith para que, acompañado de Frederick Lowe, ambos de la dotación del H.M.S. *Samarang* se des-

embarquen y procedan a estudiar la navegación de los ríos Mairo, Pachitea, el curso del Ucayali y del Amazonas, hasta el Atlántico. Se consideraba que la vía de Huánuco al Mairo para la comunicación con el Ucayali, por medio del Pachitea y sus afluentes, Palcazu y Pichis, era la mejor ruta pues permitía abrir la navegación de Chanchamayo y por el Perené. Esta vía sería por muchos años la principal ruta de penetración no sólo hacia la Selva Central, sino la utilizada normalmente para conectar Lima con Iquitos, tanto, que fue empleada en 1932, durante el conflicto con Colombia, por las tropas peruanas.

Los tenientes Smith y Lowe –acompañados del teniente de Marina Ramón Azcárate y el sargento mayor Pedro Beltrán– siguieron la ruta de Lima a Cerro de Pasco, el Paso de la Viuda, Huánuco y el Pozuzo, para buscar alcanzar el río Pachitea, pretendiendo llegar al Ucayali. Debido a grandes dificultades en el acceso por el Pachitea, se vieron obligados a regresar hasta Huánuco, y continuar viaje por la vía del Huallaga, Marañón y Amazonas.

Años después, en 1847, el Gobierno peruano comienza a organizar otras expediciones con interés más científico y para abrir nuevos cauces al comercio internacional. Se promueve una Comisión, a la que encarga el estudio del Perú Oriental, oportunidad en que la Marina de Guerra comienza su participación oficial en la exploración de la Selva, pues se encarga al capitán de fragata Francisco Carrasco¹¹, la responsabilidad de la Comisión Peruana asociada a la Expedición Científica Francesa del naturalista don Francisco de la Porte, Conde de Castelnau. El capitán de fragata Francisco Carrasco estuvo acompañado en esa exploración por el alférez de fragata José Becerra.

La Comisión partió del Cusco y recorrió los ríos Santa Ana (Urubamba), el Ucayali y el Amazonas, en un viaje lleno de dificultades y trances de peligro. Carrasco narra en su Informe¹² que se presentaron muchos incidentes en algunas jornadas, especialmente en el Urubamba; de su lectura, podemos comprender lo que significaba en esos tiempos los trabajos de levantamientos de información de esos cursos:

Día 26, En la noche anterior se llenó de agua una canoa, se rompió las cuerdas con que estaba asegurada y arrastrada por la corriente, se perdieron en el río un cajón con efectos de Don Lorenzo Saint-Cricq y otro de mi propiedad... La ribera en la que nos hallábamos era tan inaccesible como la anterior, así que tuvimos que volvernos al lado opuesto, navegando el espacio que mediaba entre

la mencionada cascada y la que faltaba vencer. A poco de haber avanzado como cien varas, arrebató un remolino a la canoa que transportaba al religioso, (Padre Ramón Bousquet) al Ayudante Becerra y a mí. Sumergiéndola de tal modo que no podía gobernarse.

Los remeros tomaron el último recurso de echarse al río, con el intento de remolcar la canoa para liberarnos de caer en la cascada mas, no encontrando ya piso tuvieron que desistir y ocuparse de sí mismos para salvar sus vidas.

Los que estábamos próximos a ser víctimas no nos quedó otro remedio que seguir el ejemplo de los bogadores, a pesar de tener que atravesar no corta distancia, decididos a perecer nadando antes que caer en el principio inevitable a que era arrastrada por la impetuosa corriente nuestra frágil embarcación. El religioso Bousquet, que presenciaba nuestra final resolución, sin considerar sus débiles fuerzas, no trepidó en imitarnos pero el infortunado no hizo más que abrir sus sepulcro porque luego desapareció...

La canoa se encontró una milla debajo del Sintuline, volcada y rajada por el asiento; por consiguiente desaparecieron nuestros equipajes y los instrumentos geográficos que recibí para las operaciones que me encomendaron... quedé reducido a la ropa que me cubría y con el único consuelo de haber librado del naufragio los cuadernos que ahora me permiten publicar los resultados de la expedición, al haber adoptado la precaución de amarrármelos al cuerpo. El Oficial Becerra tuvo el tino de asegurar en la boca el cuaderno en que venía anotando los rumbos y distancias sin el cual no habría podido formarse el plano de los ríos navegables.

Día 27ª Los bogadores abandonaron las canoas al río por no ser posible pasarlas de otro modo...encontramos cascadas más peligrosas... en la segunda cascada una de las canoas estuvo sumergida como cuatro minutos al cabo de los cuales fue expelida por la corriente a una altura de seis varas...

Podemos entender los problemas que tuvieron que afrontar así como el esmero y preocupación en la protección y cuidado de los equipos e instrumentos, así como de los datos que habían ido recolectando en su aventura.

Mientras tanto, en la Selva Central se había recuperado la Montaña de Chanchamayo y se construía el Fuerte de San Ramón, en la confluencia del río Chanchamayo con el Tulumayo, formándose la colonia de San Ramón (1847) —la colo-

nia de la Merced lo haría en 1869— dándose así inicio, nuevamente, a la apertura hacia la Selva. El Fuerte de San Ramón, que servía de defensa contra la invasión de los “salvajes”, había quedado como límite fronterizo entre la civilización, que avanzaba por el continuo progreso de la población de Tarma, y las haciendas que deseaban extender sus cultivos hacia el interior de la región a las tierras habitadas por los considerados “bárbaros e infieles”.

También el Gobierno de los Estados Unidos de América mostraba su interés en conocer el potencial minero, de comercio, navegación e interconexión fluvial del Centro del país para lo cual, comisionó a los tenientes William Lewis Herndon y Lardner Gibbson, para que se internasen en las Montañas del Perú, (1851-1852). Herndon lo hace ingresando por la vía de Tarma-Chanchamayo, hacia el Ucayali y el Amazonas, realizando cálculos astronómicos de coordenadas y alturas de puntos notables; a Gibbson le toca explorar la cuenca del río Madre de Dios y salir por el Mamoré y el Madeira al Amazonas.

Para 1853, de acuerdo con la política del Estado peruano de promoción de la colonización con inmigrantes europeos, un grupo de familias alemanas y austriacas llega al Perú y sale del Callao para desembarcar en Huanchaco y, por las serranías de Trujillo, internarse por tortuosos caminos hacia la ceja de Selva, donde finalmente se asientan en el valle del Pozuzo. Si bien el Gobierno se había comprometido a entregarles hachas, lampas, machetes y azadones para labrar esas tierras, la realidad fue que se encontraron faltos de cualquier tipo de apoyo y en un territorio desamparado; sin ningún tipo de camino o carretera que los uniera con mercados donde poder ofrecer su producción.

Algo parecido sucedió con Chanchamayo, donde una colonia italiana —que luego pasó a ser influenciada por franceses, teniendo a Tarma como su cabecera— fue asentando las bases de una floreciente economía cafetalera y de ron de caña, con serias limitaciones para alcanzar los niveles de prosperidad esperados, pues carecían de vías de comunicación con el Oriente, bien por la vía del Ucayali o con alguno de sus afluentes navegables, para poder exportar sus productos hacia Europa, vía el Brasil.

Durante toda esa década continuaron expediciones desde Cerro de Pasco a las montañas de Huancabamba, por el Pozuzo y el Mairo, buscando encontrar el camino más corto entre Huánuco y Puerto Mairo, pues era conocido que desde este puerto se bajaba por unas horas en canoa hasta el Pichis y ya en el Pachitea, luego de seis días de navegación diurna, se llegaba al Ucayali y, en siete días más, a Iquitos.

En ese tiempo, en el Congreso de la República se debatía sobre la necesidad de mirar hacia la Amazonía. En 1861, el diputado José Pezet hizo un balance de la política de colonización peruana¹³, señalando *que por Ley de 21 de noviembre de 1832 se había mandado establecer un astillero en la confluencia del Ucayali con el Marañón y posteriormente, se habían dictado diferentes disposiciones para el desarrollo de las riquezas de la Selva pero que no se habían tomado las acciones pertinentes, por lo cual recomendaba al Congreso –con un claro concepto geopolítico– lo siguiente:*

Para sustentar la soberanía peruana en la Selva y poner un dique a toda idea de anexión y ambición extranjera, se requiere establecer colonias militares y civiles, desde Tabatinga hasta Moyobamba, a corta distancia unas de otras, en los sitios que más se presten a formar poblaciones y chacras o haciendas y con todos los recursos para descuajar el monte construir casa formar familias cultivar la tierra y defenderla.

Pezet pedía: establecer dos líneas de vapores peruanos que, partiendo de Pará, subieran por el Amazonas y todos los demás ríos navegables, comprando para esto dos vapores aparentes para la navegación y estableciendo un astillero y una fundición que compongan las piezas de las máquinas de los buques y que sirva también para la construcción de máquinas de vapor si la industria necesita de ese auxilio. Con esas facilidades, los colonos tendrían facilidad para exportar sus productos y el Estado podría cesar el contrato de transporte que celebró con una empresa brasileña, que cuesta al estado la subvención de 10 000 soles anuales.

Fue entonces que el presidente Ramón Castilla, basándose en la incumplida Ley del 21 Noviembre 1832, crea el Departamento de Loreto (1861) y encarga la construcción de las naves que en enero de 1864, arribarían a Iquitos –un pequeño caserío donde se habían instalado en 1841, colonos sobrevivientes de los ataques de los huambisas en Borja– las embarcaciones *Morona, Pastaza, Napo y Putumayo*, con el material para la construcción de la Factoría Naval, a bordo del bergantín *Próspero*. Con ello se formaría la Marina Fluvial del Perú, dando así inicio a la navegación comercial y a la exploración sistemática de la Amazonía, mediante la realización de estudios estadísticos, topográficos e hidrográficos.

Muchos de estos estudios tuvieron como fuente de consulta el *Atlas del Perú* publicado en 1862 por el esfuerzo inicial de Mateo Paz Soldán, quien tuvo a su cargo la descripción de la geografía temática y que fue continuado, a su muerte, por su hermano Mariano Felipe Paz Soldán, quien amplió la parte de geografía física y política.

Este *Atlas*, basado en mapas y cartas de diversos trabajos, algunos inéditos, consolidaban la Carta General del Perú, con mapas de los departamentos, planos de las capitales, proyectos de ferrocarriles y algunas cartas de geografía física. Fue un gran primer esfuerzo, pero adolecía de observaciones astronómicas y de trabajos geodésicos.

Para entonces ya era preocupación de muchas autoridades y particulares el encontrar la mejor forma de anexas integralmente a la economía nacional, y por lo tanto al comercio exterior, esa enorme Región Amazónica que comprendía más de la mitad del Perú. Se comenzaba a tener la certeza de que la explotación de la Selva solo podría ser eficaz cuando estuviese mejor vinculada al resto del Perú y al mundo, y para ello se propiciaban dos soluciones:

- a. unirlos con el océano Atlántico por la vía natural por el río, o,
- b. unirlos con el Pacífico, por la vía artificial más difícil, pero mucho más corta de la Cordillera. Pareciera que esta segunda solución fue la preferida, porque la Selva quedaría unida a las demás regiones del Perú y sus productos podrían llegar a la Costa, a menor distancia de los probables mercados extranjeros.

Para 1866, poco después de que la Provincia Litoral de Loreto pasara a la categoría de Departamento¹⁴, ya se daba una intensa actividad de exploración por parte de los oficiales de Marina destacados a la Montaña y empeñados en realizar la navegación a vapor en todos los ríos: *Todos los jóvenes marinos establecidos en el Apostadero de Iquitos, se disputaban la gloria de dirigir o hacer parte de penosas expediciones*, escribiría el italiano Antonio Raimondi.

Al respecto, precisar que la navegación con propulsión a vapor exigía entonces disponer de nuevas estructuras de apoyo logístico y la obligación de comisionar brigadas en avanzada para ir colectando la leña necesaria para la combustión a lo largo de las rutas previstas. Para ello, se contrataban peones a lo largo de la ruta prevista para preparar las “rajas” de leña, que eran compradas a los colonos asentados en las riberas.

Aquí, es interesante conocer los comentarios del teniente de Artillería Marina Luis Sandi, quien fue encargado de adelantarse en reconocer el Ucayali y preparar la leña al paso futuro del vapor *Putumayo*; el que, a cargo del teniente Adrián Vargas, tendría al año siguiente, la misión de explorar la ruta del Pachitea, del Pichis y del Palcazu.

En la edición del diario *El Peruano* del viernes 9 de febrero de 1866, se hace público los alcances y resultados del viaje de reconocimiento del Teniente Sandi, del que extraemos los siguientes párrafos:

Al poco momento de bajada por el Amazonas, llegué a la boca del Ucayali y comencé a surcar este caudaloso río, cuidando de hacerlo por la margen derecha, por ser muy expuesto hacerlo por la izquierda a consecuencia de esta toda ella habitada por infieles Mayurunas, que atacan a los pasajeros y les dan muerte segura con unas lanzas de chonta que ellos mismos fabrican...

La necesidad que había de que en este punto se preparara la leña, me hizo resolver a pagar por adelantado el valor de 4,000 rajas, después de amonestar a los indios a que volvieran a su trabajo...

Sandi también informa sobre los resultados de sus reconocimientos hidrográficos: *no han faltado personas que me han advertido que en verano, el vapor no podría atravesar esta parte por la poca profundidad que tiene el agua pero lo he examinado y he hallado que sin dificultad alguna puede pasar no solo el vapor Putumayo sino el Pastaza o Morona en cualquiera estación, teniendo cuidado en la fuerza del verano de transitar siguiendo el canal del río.*

De su pormenorizado y amplio informe, nos llama la atención el cuestionamiento que se hace a la labor de los misioneros y de cómo estos venían influenciando sobre los *indígenas infieles*, en contra de la presencia del hombre blanco: *Conforme iba aumentando el número de comerciantes aumentaba también disgusto de los Padres y so pretexto que aquellos introducían el desorden en el pueblo comenzaron a desplegar la mayor hostilidad contra ellos... que no consintieran ningún blanco en el pueblo, que los iban a arrojar a palos, que con el tiempo los habían de despojar de sus casas, les habían de quitar a sus mugeres y a sus hijos y los habían de tener en calidad de esclavos... A mi poco entender, la existencia de los Padres en el Ucayali tienen un fin distinto al que se cree y es un obstáculo para el desarrollo y el progreso de esos lugares.*

El teniente Sandi estableció que el punto más alto a surcar sería la boca del Pachitea, en donde dejó la última provisión de leña, mencionando que más arriba era territorio desconocido, despoblado y con menos agua en el río, concluyendo que: *El Pachitea, lo mismo que el Ucayali es rico en producciones naturales y está llamado a prosperar si se establece la navegación fluvial¹⁵.*

Con base en estos antecedentes, meses después, en junio de 1866, la *Putumayo*, bajo el mando del teniente Adrián Vargas, partió de Iquitos para explorar la ruta del Pachitea y del Pichis, territorios a los que los franciscanos aconsejaban no ingresar por presencia de tribus indígenas muy violentas, que amenazaban con quitar la vida al que entrase, así como por las dificultades que se presentaban en cursos de caños angostos, llenos de palos caídos y de malezas, que los caracterizaban.

La *Putumayo*, luego de surcar el Ucayali hasta el Pachitea, ingresó hacia el Pichis, donde sufrió serias averías a causa de las palizadas, por lo que se vieron obligados a encostarla para efectuar reparaciones.

El día 14 de agosto, estando ausente el teniente Adrián Vargas, quien había bajado al Pachitea en busca de víveres, dejando a los oficiales Juan Antonio Távara y Alberto West a cargo de la compostura de la unidad, estos acudieron a los llamados que desde las orillas les hacían unos nativos cashibos. Llegaron en la canoa y con engaños fueron internados en el monte, en un lugar conocido después como “Chonta Isla”, donde fueron atacados a flechazos y muertos. El teniente Vargas tuvo que retornar con estas terribles noticias a Iquitos.

Meses después, bajo el contexto de una “Expedición de Castigo”, pero siempre en el interés de confirmar la viabilidad de la ruta de interconexión al Chanchamayo, conforme lo registra el diario *El Peruano*, en su edición de 11 de 1867, bajo el título de “Exploración de los Ríos Ucayali, Pachitea y Palcazu, en su Informe elevado al ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina por el prefecto de Loreto don Benito Arana, quien fuera acompañado de los tenientes de Marina Eduardo Raygada, Federico Delgado, David Gutiérrez, Ruperto Gutiérrez y el alférez de fragata don Manuel Francisco Dávila, una expedición emprende viaje para surcar el Pachitea, y Palcazu y llegar hasta el Mairo, informando:

...he alcanzado Puerto Mairo después de una penosa navegación de cincuenta días, sembrada de peligros y dificultades de todo género y poco menos que insuperables con los vapores nacionales: Morona, Napo y Putumayo; el primero de 600 toneladas y los últimos de 150 cada uno, hasta donde las aguas del Palcazu son navegables, esto es hasta la reunión de este río con el Mayro y, transportándose por tierra desde este punto, distante diez leguas de la colonia alemana del Pozuzo, a esta capital por la vía de Huánuco.

Me ha asistido el propósito de consignar, la naturaleza y condiciones de los ríos que conducen al punto indicado –al que bautiza como Puerto Prado– en la boca del Mayro, de los recursos con que puede contarse en todo el trayecto y trazar la ruta que debe seguirse a través de dichos ríos que, si bien no son desconocidos por los pocos que los han visitado en pequeñas embarcaciones, en ligeras canoas de un palmo de calado sin apreciar su profundidad, su corriente ni otras circunstancias, preciso de saber si admiten o no buques de proporciones adecuadas para hacer provechosa la navegación. Está pues demostrado que pueden penetrar embarcaciones de 500 y más toneladas, siempre que participen de una construcción adecuada.

Guiado por este propósito, he sido prolijo en referirme a cuanto me ha parecido conducente a dar a conocer su rapidez, su fondo, anchura de diversos canales y los incidentes que la adquisición de combustible y de los víveres necesarios, durante la travesía, que se prolongó hasta cincuenta días, por menester de las precauciones que la prudencia aconsejaba adoptar en ríos inexplorados por embarcaciones mayores y a vapor como porque se emprendió sobre los salvajes que habían devorado a los jóvenes marinos Távara y West. ...durante esta expedición se mantuvieron encuentros durante más de cinco horas contra los infieles cashibos, en las márgenes del Pachitea.

Termina recomendando Arana, lo siguiente:

1. *Que una comisión científica y competente practique en la estación de verano por los meses de junio a agosto, un reconocimiento hidrográfico de los ríos que, como acabo de expresarlo, he examinado de una manera práctica solamente y en la estación de invierno; determine geográficamente los puntos precisos de esos lugares y haga estudios y apreciaciones;*
2. *Que las construcciones de los vapores se realicen con condiciones adecuadas, de las que carecen tanto el Morona, que cala 7 a 8 pies y que tiene demasía longitud, como el Napo y Putumayo, que son sumamente angostos de construcción débil y sin el poder necesario de máquinas, que solo tiene la fuerza de 25 caballos. Los vapores deben ser chatos, calar solamente tres pies longitud de 100 pies y la fuerza de cien caballos para vencer la corriente de 5 1/2 millas que tiene en su mayor parte estos ríos y;*
3. *Mejorar la comunicación por tierra del Pozuzo al Mayro. Logrados estos tres objetivos, el departamento de Junín como la provincia de Huánuco serán centros de grandes desarrollo.*

A su retorno, el Congreso de la República les confirió la Medalla de Honor, en recompensa de los servicios que habían prestado a la causa de la civilización y del progreso por su viaje exploratorio de los ríos Pachitea, Palcazu y Mairo¹⁶, *...comunicando así el centro de la república con el mar Atlántico y abriendo un porvenir lisonjero al comercio de esa parte de la República y a la agricultura de esa comarcas se sirva concederle el premio y honores que tenga a bien y que se ha hecho acreedor el mencionado funcionario.*

Ese mismo año, por decreto de fecha 25 de mayo de 1867, se crea la Comisión Hidrográfica a cargo de almirante John Tucker¹⁷, con el encargo de dar situación a los poblados de la Selva y realizar diversas exploraciones fluviales. Sobre el particular, el Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú ha colaborado en la publicación en el año 2010, del libro de David P. Werlich, *John R. Tucker, Almirante del Amazonas*, documento que brinda una gran cantidad de referencias bibliográficas para continuar investigando sobre el quehacer de esa primera Comisión Hidrográfica que, al parecer, tuvo muchas dificultades en su relacionamiento con los oficiales del Apostadero Naval de Iquitos. Le tocó al mismo teniente Adrián Vargas, recoger en la boca del Pachitea a la Comisión Hidrográfica, cuando esta hizo su primer ingreso a la Selva, debiendo de destacar que en los primeros viajes de esa Comisión, participaron el cirujano Santiago Távara, interesado en conocer los sucesos que habían ocasionado la muerte de su hermano, así el como joven alférez de fragata Leoncio Prado, hijo del entonces presidente de la República.

La Comisión Hidrográfica realizó diversos trabajos, explorando casi todos los afluentes navegables del Amazonas, sobre todo en el reconocimiento de la ruta del Pachitea y el Pichis, habiendo llegando a solo 16 leguas¹⁸ de la confluencia del Paucartambo y Chanchamayo. Esta Comisión trabajó hasta el año 1874, habiendo procesado a escala 1¹/₂ millas y en formatos de 30"x15", los siguientes planos¹⁹:

1. Plano del Amazonas hasta Borja, escala 1" cada 2 millas; alcance 82 millas, 47 del Itaya y 7 del Pastaza.
2. Plano del Yaraví, hasta la confluencia del Yacarana y Yacarina, alcance 200 millas.
3. Plano del Nanay, alcance de 160 millas
4. Plano del Tigre, hasta 111 millas arriba de la boca
5. Plano del Huallaga, hasta el caserío de Rumi-Callirina, alcance de 169 millas

6. Plano del Morona, alcance 37 millas
7. Plano del Potro, hasta el término de su navegación
8. Plano el Ucayali, hasta la confluencia del Tambo con el Urubamba, 885 millas.
9. Plano del Pachitea, hasta la confluencia del Pichis con Palcazu, 191 millas del Pachitea.
10. Plano del Palcazu hasta Puerto Mairo, con 85 millas del Pichi,
11. Un plano general del Amazonas y afluentes, escala una pulgada/ diez millas, con el total de 2945 millas reconocidas por la Comisión Hidrográfica.

Si bien figura que las autoridades peruanas acusaron recibo de estos documentos, pese a reiteradas acciones de búsqueda, en el Perú como en los Estados Unidos de América, no ha sido posible recuperar estos valiosos planos, esgrimiéndose entre otras razones, el desorden administrativo durante la ocupación de Lima en 1881, así como por las difíciles relaciones sostenidas en los últimos años entre el presidente de la Comisión y algunas de nuestras autoridades.

Con mayores recursos por la explotación del guano, el Gobierno comienza a impulsar los estudios de geografía, botánica y mineralogía; entre estos se destacan los realizados por Antonio Raimondi, quien recorrió diversos lugares recopilando muestras y datos, a la vez que realizando mediciones de longitud, latitud, alturas y registro de variaciones climáticas. Raimondi, en uno de sus viajes, coincidió con la Comisión Hidrográfica de Tucker y también tuvo la oportunidad de reconocer la confluencia de los ríos Mantaro y Apurímac, área donde actualmente el Estado enfrenta el narcoterrorismo y que ya entonces era reconocida como muy accidentada, de difícil acceso y donde se sembraba, ancestralmente la coca: *...atravesé, siguiendo la vertiente oriental de las elevadas cadenas de cerros que parten longitudinalmente a dicha provincia continuando por las poblaciones... El camino que conduce desde la población de Huanta a la región de la Montaña donde se cultiva la coca es muy quebrado, fértil y silvestre; esta región de los bosques se halla separada de Huanta por elevadas cadenas de cerros.*

Las demandas de vías de penetración hacia la Selva Central se hacían mayores; por ello, don José Aza, diputado por Tarma, presenta en 1868, un proyecto de ley para establecer a la brevedad posible la navegación por los ríos Tambo y Perené, hasta el punto más próximo al Puente San Ramón, en Chanchamayo y a

la vez posibilitar lo mismo para los ríos Urubamba y Apurímac, a fin de dar comunicación directa con el Atlántico a los departamentos del Cuzco y Ayacucho. En los considerandos del proyecto, expresa lo siguiente:

Son pues incalculables dichas ventajas que reportarían a la nación y lo que adelantaría su comercio, agricultura e ilustración los ricos y poblados departamentos de Junín, Ayacucho, y el Cuzco. Aislado hoy del país se verían transformados en centros de civilización y de progreso comunicándose entre sí y con una fácil y natural salida al Atlántico, exportarían sus productos al extranjero y con el adelanto de sus industrias serían un centro de concurrencia. Particularmente la navegación por el Chanchamayo, a sesenta leguas de la capital, abrirían un camino más seguro y directo a Europa si, como es probable dentro de poco las vías férreas hacen desaparecer la distancia que nos separa del departamento de Junín.

Hubo más iniciativas de incentivo a la navegación fluvial y establecimiento de infraestructuras para facilitar el comercio en la zona de San Ramón y Chanchamayo, como la que se presenta a la Comisión de Obras Públicas del Congreso sobre Navegación en los Ríos Perené, Urubamba y Apurímac²⁰, y que propone, entre otras cosas, la creación de una Junta Directiva de Navegación Fluvial y la creación de un establecimiento en la confluencia del Tambo y Urubamba²¹:

Que la navegación fluvial, especialmente la del interior es indispensable para el adelantamiento y prosperidad de la República; Que las exploraciones hasta hoy practicadas manifiestan que, a no muy largas distancias de la capital de la República y de la del departamento del Cuzco pueden darse principio a tan importante obra.

Artículo 1ro. *Autorízase al Poder Ejecutivo, primero, para que establezca a la brevedad posible la navegación por los ríos Tambo y Perené hasta el punto más próximo al puente de San Ramón en Chanchamayo. Segundo, para que establezca, igualmente, la de los ríos Urubamba y Apurímac a fin de dar comunicación directa con el Atlántico a los departamentos del Cuzco y Ayacucho.*

Artículo 2do. *Para dar a las mencionadas exploraciones una base segura y hacerlas más expeditas, primero se formará un establecimiento fluvial en la confluencia de los ríos Tambo y Perené o la del Tambo con el Ucayali proveyéndola de todos los aparatos, instrumentos y útiles necesarios, que se pedirán a la factoría de Iquitos a fin que se hagan oportunamente todas las reparaciones que requieran las embarcaciones destinadas a la navegación de dichos ríos.*

Segundo. Se nombrará por el Supremo Gobierno una comisión compuesta por tres individuos, que se titulará Junta Directiva de Navegación Fluvial la que acordará y expedirá las órdenes que juzgue más convenientes al éxito de las exploraciones...

Vemos pues que con una clara visión estratégica, se comenzaba a conceptualizar que la exportación de materias primas y la construcción de caminos, eran dos de las principales vías para el progreso económico del país. Para entonces, la mayor parte de la comunicación territorial dependía de los caminos de herradura, pues se contaba con una sola línea férrea de 25 kilómetros que iba de Lima al Callao, otra al balneario de Chorrillos y, la línea férrea que unía Tacna con Arica, nada más. Fue el presidente Manuel Pardo y Lavalle, quien, consciente de que la carencia de vías de comunicación era uno de los grandes problemas del Perú, trató de orientar las inversiones de los ingentes recursos provenientes del guano, para la construcción de nuevas vías férreas, en especial las que tenían como destino final la Selva:

- Para la primera, se planificó que partiera de Paita, pasara por Piura y Jaén hasta alcanzar el río Marañón, en un punto desde donde fuera navegable por buques de vapor; este trazo se inspiraba en la vieja idea de un ferrocarril de la Costa a Iquitos: Hoy, parte de esta ruta está incorporada al Eje Paita-Yurimaguas; Yurimaguas-Iquitos.
- Otra, con al que se pretendía enlazar Lambayeque con Eten y Ferreñafe, Pacasmayo, Cajamarca y el Marañón; se dio inicio a la misma pero nunca llegó a Cajamarca.
- La actual vía del centro, que saliendo del Callao, atraviesa por el río Rímac hasta La Oroya, con un ramal a Cerro de Pasco y otro a Jauja y Huancayo. El tramo planificado para que descendiera desde Cerro de Pasco al río Pachitea, afluente del Ucayali, nunca fue ejecutado.
- Para más adelante, el Gobierno planteaba unir esas líneas transversales con vías férreas longitudinales, por ejemplo la vía Huancayo-Ayacucho, y la vía Juliaca-Cusco-Ayacucho. (Posteriormente se construiría la vía Mollendo-Arequipa-Puno-Cusco).

Lamentablemente, este gran objetivo estratégico se fue desarrollando en forma muy incompleta por intereses contrarios, especialmente políticos, sin embargo, en la década de 1868 a 1878, se logró tender más de mil quinientos kilómetros de líneas férreas²².

Retornando al tema de las exploraciones, debemos hacer un reconocimiento al aporte del ingeniero José Benigno Samanez Ocampo, quien entre 1883-1884, siendo prefecto de Ayacucho, exploró con detalle los ríos Apurímac, Ene, Tambo y Urubamba; buscando la vía de comunicación más efectiva para la salida del interior del país al Ucayali, por intermedio del Apurímac. Si bien no se enfrascó en la ruta del Pichis, esa alternativa del Pichis, Palcazu y Pachitea, como vía de comunicación hacia Loreto, no solo era de interés de los peruanos, según a lo informado en 1884, por el vicecónsul de Francia en el Callao a su Ministerio de Relaciones Exteriores:

Existe en el territorio peruano una región que está llamada a un gran porvenir comercial, la Hoya del Amazonas²³. Los medios de comunicación entre las costas del Perú y la Hoya Amazónica son muy imperfectos y rudimentarios. En cuanto a las vías de penetración, existen tres vías principales:

La primera, al norte del país y la más frecuentada atraviesa, los departamentos de Trujillo, Cajamarca, Chachapoyas y Loreto. El recorrido por tierra termina en el puerto de Yurimaguas, es la ruta frecuentada por empleados del Gobierno para alcanzar Iquitos, a través de navegación vapor. Duración estimada: 45 días).

La segunda, atraviesa los departamentos centrales de Junín y Huánuco y alcanza al río Huallaga donde comienza la navegación fluvial en canoa, en el puerto de Tingo María, a 40 leguas de Huánuco. El lecho del río tiene una fuerte pendiente sembrada de peligros. No es navegable sino en ciertos meses del año, tan rápido como es el viaje de bajada lo es de lento de surcada. En el Pongo de Aguirre terminan los peligros y un poco más bajo se encuentran el puerto de Yurimaguas, punto de partida de navegación a vapor.

La tercera vía, pasa por los departamentos de Arequipa, Puno y Cuzco y penetra en la región del Ucayali por el tributario de ese río conocido como Vilcamayo, Urubamba o Santa Ana. La navegación comienza en el río Urubamba, en un punto conocido como Echárte, a cuarenta leguas del Cuzco, ofreciendo tantos peligros sino más que el río Huallaga.

Además de estas vías principales, se han abierto algunos senderos que acortan las interminables distancias, especialmente la que partiendo de Huánuco atraviesa la colonia alemana de Pozuzo y llega al Puerto de Mairo, situado en las confluencias de los ríos Palcazu y Pozuzo que, uniéndose más abajo el río Pichis dan nacimiento al Pachitea afluente importante del Ucayali.

Respecto de las exportaciones a Europa desde Iquitos, menciona: *Estos resultados dan una leve idea de los que podrán ser obtenidos cuando el departamento de Loreto, casi desierto, aun sea colonizado, cuando los inmensos territorios que separan el Amazonas de la Cordillera se abran al comercio, cuando en fin, el rey de los ríos o sus afluentes, se comuniquen por una vía directa a la capital del Perú*²⁴.

La visión geopolítica del francés Olivier Irдинаire también era compartida por otros como Carlos Ackerman²⁵, alemán de nacimiento y vecino del Cusco, quien insistía con un proyecto presentado en 1878 para abrir un camino en La Convención, el mismo que incluía una red de transporte fluvial que surcara los ríos Urubamba, Tambo, Ucayali y otros afluentes del Amazonas. Solicitaba para ello, la concesión de terrenos con el fin de establecer colonias e industrias, construir caminos, tranvías y ferrocarriles, formar puertos fluviales e iniciar la navegación fluvial en los ríos Urubamba, Ucayali y Amazonas y afluentes; a cambio, pedía la cesión de terrenos y el derecho de explotarlos, así como de cobrar peajes: *abrir en esas regiones un camino que, presentando facilidades al comercio diera pronta y segura salida a las múltiples riquezas acumuladas en ellas por la mano pródiga de la naturaleza*²⁶.

Otras iniciativas, aunadas al empleo del ferrocarril, fueron las presentadas por los diputados Bambarén y Pinzas (1887), recomendando el tendido de una línea férrea entre Puerto Salvación (origen del Río Pachitea) en Huánuco y Chanchamayo; así como la iniciativa del diputado Federico Ríos (1889) para construir caminos en las montañas del Urubamba, con el objetivo de abrir una vía fluvial que comunicara el Oriente peruano con el Atlántico, con lo cual se desligaría al comercio nacional de la tutela ejercida por la vías marítimas de Magallanes y Panamá. Una temprana visión de la unión de las Cuencas del Orinoco, Amazonas y del Paraná-Paraguay-de la Plata²⁷.

Pero quizá entre los mejores concebidos, estuvo el proyecto presentado por Federico Blume (1887), quien planteó para estimular la inmigración y la agricultura en dirección al Pachitea, construir un ferrocarril entre Chanchamayo y Tarma, ampliándolo luego hasta la Oroya, con lo que se agilizarían las comunicaciones y la reducción de los fletes, de 70 soles de plata a 8 u 9 soles, la tonelada. En Chanchamayo ya había para entonces una importante colonia francesa, dedicada al cultivo de la caña de azúcar y producción de ron. Blume, planteaba costear las obras con parte de las rentas municipales producidas por el comercio de aguardientes —dichas rentas se habían utilizado para costear la

construcción de caminos de herradura— y recomendaba que no se continuara construyendo caminos de herradura, que luego desaparecían en épocas de lluvia, sino ferrocarriles. La iniciativa de Blume fue trabada, como muchas otras, por los intereses en privilegiar los caminos de herradura antes que el tendido de vías férreas.

Cabe mencionar también los trabajos de la Comisión Especial de Exploración de Loreto, creada por Ley del 4 de noviembre de 1887, viajes en el que participaron el capitán de fragata Enrique Espinar y el teniente 2do. Carlos Barandiarán. Así mismo, que en el mismo año, el Padre Bernardino Gonzales, exploró los caminos que conducían al Palcazu, levantando planos topográficos de las zonas de Chanchamayo, Cerro de la Sal, Paucartambo, Pozuzo y los ríos Pichis y Palcazu. Se tenía entonces plena conciencia de que, sin caminos cómodos y seguros, que proporcionasen fácil salida a los productos de la Selva, muchas poblaciones se tendrían que ver condenadas a la inacción comercial, dado que por las dificultades topográficas especialmente en la Selva central que eran casi insuperables, se imposibilitaba la explotación y producción de valiosos recursos, pero se pensaba que con la sola presencia de nuevos inmigrantes europeos, esos problemas se solucionarían.

Para atraer esa inmigración europea, se comenzaba a difundir en Europa, a través de libros auspiciados por el Congreso, algunas condiciones ideales de nuestro país, adjuntando: *datos precisos y nociones claras de la topografía, hidrografía y variadas riquezas con que la naturaleza ha favorecido a los habitantes del viejo mundo, para que, sintiendo la falta de espacio a su actividad e iniciativa, ansían fecundar con sus trabajo regiones que, aunque distantes, son menos ingratas a las que habitan*²⁸.

Fue en esos años, en momentos en que por las dificultades señaladas, la agricultura no era considerada como una actividad que pudiera conducir por sí misma a la riqueza, pese a que los cultivos del tabaco, del café, de la caña y del cacao daban buenos resultados, por el alto costo de los fletes en proporción con el valor de la producción, que la industria extractiva del látex de la goma, el “caucho”, fue la gran alternativa y la solución económica para los colonos de la Selva.

IMPORTANCIA DEL “CAUCHO” EN EL IMPULSO DE LAS NUEVAS EXPLORACIONES

Si bien el matemático, naturalista y geógrafo francés Charles-Marie de La Condamine, en su expedición a América del Sur había recorrido el Amazonas, y enviado muestra de las gomas silvestres, “caucho”, a París en el 1745, la importancia que se le había dado a este recurso en Europa había sido nula. Fue recién en las últimas décadas del siglo XIX, cuando como resultado de la Revolución Industrial, el uso del caucho se generalizó debido especialmente a su demanda para la producción de impermeables, de neumáticos para vehículos²⁹, entre otros usos, es que se comenzó a industrializar el látex de la goma, “jebe” o “shiringa”, látex que era producido de tres especies arbóreas (*Hevea Basilienses*, *Hebe Guyanensis* y *Catilloa elástica*) localizadas en las inmensas florestas del Perú y del Brasil.

Se volvió a explorar la Selva, primero en la búsqueda de más bosques del árbol de la goma, luego, para tratar de acortar distancias en su transporte al mercado. Una gran oleada de aventureros fue invadiendo, primero las zonas adyacentes al río Amazonas, después la región central del Alto Yaraví y Alto Purús y, por último, hacia el Sur, las partes bajas y altas del Ucayali.

El caucho se convirtió en el nuevo “Dorado”, provocando una corriente inmigratoria de nacionales y europeos, quienes acudieron en canoas y botes a vapor, generando nuevamente conflictos con las poblaciones nativas, que fueron diezmadas por más enfermedades y por los maltratos en acciones que se conocen como las “correrías”. Se apoderaron de las márgenes de los ríos, privando a los nativos de sus tierras; el “cauchero, aventurero, nómada, temerario, explorador, atrevido, capaz de vivir a expensas de la selva, con solo su machete, su escopeta y su hacha”³⁰ entró en conflicto con el nativo.

La exportación del caucho fue en progresivo aumento, alcanzando en 1910, una cifra aproximada de 4 500 000 k. Según datos registrados por la Oficina de Aduanas en Iquitos, en 1897 llegó a representar el 9.3% de las exportaciones totales del Perú, en los primeros años del siglo XX subió al 11% (1903), al 16% en (1906) y por último al 21,7% en (1907). El año 1911 marcó el comienzo de su decadencia.

El interés en la Selva había vuelto a surgir, se retomaba la aspiración del camino al Pichis por lo que, con resolución de fecha 26 de abril de 1892, Remigio Morales Bermúdez dispone que el camino de Chanchamayo se prolongue desde

IMPORTANCIA DEL “CAUCHO” EN EL IMPULSO DE LAS NUEVAS EXPLORACIONES

Si bien el matemático, naturalista y geógrafo francés Charles-Marie de La Condamine, en su expedición a América del Sur había recorrido el Amazonas, y enviado muestra de las gomas silvestres, “caucho”, a París en el 1745, la importancia que se le había dado a este recurso en Europa había sido nula. Fue recién en las últimas décadas del siglo XIX, cuando como resultado de la Revolución Industrial, el uso del caucho se generalizó debido especialmente a su demanda para la producción de impermeables, de neumáticos para vehículos²⁹, entre otros usos, es que se comenzó a industrializar el látex de la goma, “jebe” o “shiringa”, látex que era producido de tres especies arbóreas (*Hevea Basilienses*, *Hebe Guyanensis* y *Catilloa elástica*) localizadas en las inmensas florestas del Perú y del Brasil.

Se volvió a explorar la Selva, primero en la búsqueda de más bosques del árbol de la goma, luego, para tratar de acortar distancias en su transporte al mercado. Una gran oleada de aventureros fue invadiendo, primero las zonas adyacentes al río Amazonas, después la región central del Alto Yaraví y Alto Purús y, por último, hacia el Sur, las partes bajas y altas del Ucayali.

El caucho se convirtió en el nuevo “Dorado”, provocando una corriente inmigratoria de nacionales y europeos, quienes acudieron en canoas y botes a vapor, generando nuevamente conflictos con las poblaciones nativas, que fueron diezmadas por más enfermedades y por los maltratos en acciones que se conocen como las “correrías”. Se apoderaron de las márgenes de los ríos, privando a los nativos de sus tierras; el “cauchero, aventurero, nómada, temerario, explorador, atrevido, capaz de vivir a expensas de la selva, con solo su machete, su escopeta y su hacha”³⁰ entró en conflicto con el nativo.

La exportación del caucho fue en progresivo aumento, alcanzando en 1910, una cifra aproximada de 4 500 000 k. Según datos registrados por la Oficina de Aduanas en Iquitos, en 1897 llegó a representar el 9.3% de las exportaciones totales del Perú, en los primeros años del siglo XX subió al 11% (1903), al 16% en (1906) y por último al 21,7% en (1907). El año 1911 marcó el comienzo de su decadencia.

El interés en la Selva había vuelto a surgir, se retomaba la aspiración del camino al Pichis por lo que, con resolución de fecha 26 de abril de 1892, Remigio Morales Bermúdez dispone que el camino de Chanchamayo se prolongue desde

La Merced hasta un punto navegable del Pichis, porque era indispensable prolongar el camino hasta el río Azupizú, inicio del Pichis y establecer un servicio regular de navegación entre ese puerto y la Boca del Pachitea, donde arribaban cada mes los vapores que efectuaba la ruta regular a Iquitos.

Por otro lado, el Urubamba era el punto que conectaba las ricas zonas joberas y caucheras del Centro y del Sur, pues se habían descubierto grandes bosques de árboles de caucho y jebe en los territorios del Madre de Dios, especialmente en los ríos Manu, Tahuamanu, Las Piedras y Los Amigos, lo que había puesto esa zona como un gran objetivo de los caucheros. Pero el acceso al Madre de Dios resultaba muy difícil, así como transportar los productos a los mercados europeos. El camino hacia el Cusco o Arequipa era excesivamente largo y no se había descubierto aún la ruta por el río Madre de Dios hasta el Madeira y el río Negro, para llegar a Manaos y al océano Atlántico a través del río Amazonas. Había un interés en conectar la Hoya del Madre de Dios con el Ucayali, pues así también se evitaría la fuga del caucho peruano hacia Bolivia, por donde se evadían impuestos.

La ambición comercial hacía que se buscaran nuevas vías de comunicación a bosques vírgenes donde extraer el precioso producto, y ríos que favorecieran el transporte del mismo hasta el puerto de Iquitos, donde se podían embarcar con destino a Europa y otros mercados. Era importante establecer una ruta practicable que comunicara los departamentos de Loreto y Madre de Dios. Una parte de este trayecto se podía efectuar por río, entrando por el Ucayali hasta sus nacientes en la unión del río Tambo y el río Urubamba. Desde ahí, sin embargo, la ruta se tornaba más problemática, pues no se conocía la forma de pasar, desde algún afluente del Urubamba, a algunos del Purús o del Madre de Dios y la construcción de una carretera era inviable.

En esas circunstancias, Carlos Fermín Fitzcarrald, el mayor cauchero peruano, emprendió la búsqueda del varadero que sirviese de comunicación entre esas dos cuencas. Su propósito era establecer mejores relaciones comerciales con empresarios brasileros y bolivianos —quienes tuvieron el proyecto de crear la República del Acre— y sacar las gomas que se extraían del Ucayali, por dichos territorios, sin tener que depender de la autorización de la Aduana de Iquitos.

En 1893, Fitzcarrald buscó localizar ese “varadero”³¹ del que tenía vagas noticias por los nativos que lo acompañaban en esas exploraciones. Fue así, que encontró el que lleva su nombre, de una extensión de once kilómetros y medio, que se inicia en la margen derecha del río Serjali, afluente de la margen izquierda

del Mishagua, cuenca del Ucayali, a 332 metros sobre el nivel del mar y concluye en el Caspajali, afluente del Alto Manu, cuenca del Madre de Dios, a 352 metros sobre el nivel del mar. Con ello posibilitó, la interconexión del Urubamba con el Madre de Dios, quedando abierto el comercio del caucho.

El proyecto de Fitzcarrald, incorporaba el concepto multimodal, no sólo por la interconexión terrestre, construyendo una carretera y un ferrocarril –de manera similar al proyecto de construcción de un ferrocarril para unir las márgenes de los ríos Madeira y Mamoré– sino también por el estudio de la construcción de esclusas, para salvar las diferencia de nivel entre los dos ríos, y poder unir así las cuencas³².

LA JUNTA DE VÍAS FLUVIALES

A fines del Siglo XIX, en pleno apogeo del caucho, el Gobierno peruano retomó el impulso de consolidar una ruta de penetración a Selva Central, siempre por la vía del Pachitea, y sería don Eduardo López de Romaña, presidente de la República, quien, por decreto de 22 de abril de 1901, constituyó la “Junta de Vías Fluviales”, con el encargo del envío de expediciones a la región Oriental con fines de estudio y exploración.

Se destacaron dentro de esta organización, el doctor Eleodoro Romero, quien la presidiera inicialmente, el coronel Ernesto de La Combe, el doctor José Pardo, el ingeniero José Balta, y el capitán de navío Federico Rincón, entre otros. De 1901 a 1903, ejerció su presidencia, el doctor Eleodoro Romero, actuando dentro una de las Vocalías el capitán de navío Federico Rincón. De 1903 a 1904, actuó como presidente el doctor Telémaco Orihuela, siendo vocales el capitán de navío Pedro Rodríguez Salazar y capitán de navío Federico Rincón.

En las comisiones de exploración encargadas por la Junta de Vías Fluviales, actuaron destacados oficiales de Marina, quienes desempeñaron en forma brillante, con criterio científico y sistemático, las diversas exploraciones y estudios geográficos que les fueron encargados, habiendo recorrido en estos viajes las regiones del Alto Ucayali, Urubamba, Tambo y Madre de Dios, incluyendo a los ríos Perené, Pachitea y Pichis, reforzando con este actuar, la importancia que se tenía, bajo un criterio geoestratégico del acceso a la Selva Central.

Entre los diversos temas que fueran sujetos de estudios científicos y sistemáticos en estas exploraciones se tienen los siguientes:

Descripción general del territorio, demarcación territorial, eclesiásticas, político administrativa y militar naval.

- Geognosia y geología de los terrenos,
- Climatología,
- Producciones,
- Reino animal,
- Reino vegetal,
- Reino mineral,
- Tribus aborígenes,
- Clasificación de los habitantes de las selvas: estaturas, nomadismo, nacimientos, mortalidad, idiomas, escrituras, religión cultura, creencias, etc.,
- Alimentación,
- Adornos y armas,
- Vestimentas,
- Utensilios y herramientas,
- Ríos,
- Navegación, embarcaciones,
- Comercio y agricultura,
- Industrias, ganaderías,
- Explotación de la Selva,
- Colonización,
- Consejos higiénicos,
- Misiones,
- Instalaciones públicas,
- Vías de comunicación, etc.,

- Confección de planos,
- Confección de cuadros,
- Fletes, cálculos y propuestas de interconexión.

Por esos años, las vías de comunicación y penetración conocidas eran:

Por el Norte:

1. Paita, Piura, Morropón, Salitral, Huancabamaba, Jaén, Bellavista, el Imasa, Nieva, Pongo de Manseriche, Marañón e Iquitos.
2. Pacasmayo, Salaverry, Cajamarca, Chachapoyas, Moyobamba, Balsapuerto, Yurimaguas, el Huallaga, Marañón, Amazonas e Iquitos.

Por el Centro:

1. Lima, por La Oroya, Chanchamayo, el Pichis, el Pachitea, Ucayali Amazonas e Iquitos.
2. Huánuco, el Pozuzo, el Mairo, el Palcazu, el Pachitea, el Ucayali el Amazonas e Iquitos.

Por el Sur:

1. Cusco, Pongo de Mainique, Urubamba, Ucayali, Amazonas e Iquitos
2. Ayacucho, Tambo, Ucayali, Amazonas e Iquitos

Entre las vías de comunicación que conducían a nuestra Selva se tenían:

1. Chachapoyas a Moyobamba
2. Tarma al Pichis
3. Huánuco al Mairo
4. Huancayo a Pangoa

5. Ayacucho al Apurímac
6. Tirapata al Tambopata
7. Santa Rosa a San Gabán
8. Sandía al Tambopata
9. Quiaca al Tambopata
10. Santa Ana al Urubamba
11. Paucartambo al Cosñipata
12. Cerro de Pasco al Pozuzo
13. Cerro de Pasco al Palcazu
14. Tarma al Perené
15. Huánuco al Huallaga
16. Olmos al Marañón
17. Huancabamaba al Marañón
18. Tayabamba al Marañón y Huallaga
19. Huari al Monzón
20. Tayacaja al Mantaro

Las principales expediciones realizadas por la Junta de Vías Fluviales fueron:

- Al Istmo de Fitzcarrald, Ing. La Combe, acompañado por el alférez de fragata José Olivera, en 1901.
- Al Tambopata y Madre de Dios, Ing. Villalta con el alférez de fragata Germán Stiglich, 1902.
- Al Bajo Inambari, por el Ing. César Cipriani, 1903
- Al Alto Ucayali, Pachitea y el Istmo de Fitzcarrald, por el alférez de fragata Germán Stiglich, 1903.

Las exploraciones organizadas por la Junta lograron una descripción general de los ríos, elaborando planos que muestran las divagaciones y rumbos generales; trazos de perfiles transversales, naturaleza de los lechos y riberas; medidas de las corrientes, ubicación de “malos pasos”; anchura, longitud y variedad de sus fondos, etc., para concluir con determinar las condiciones de navegabilidad que les rodeaban, el modo de como navegar con embarcaciones a vapor y, cuál el tipo apropiado de embarcación para cada vía explorada así como la relación de los istmos y varaderos que era necesario interconectar para una mejor comunicación.

Del análisis de estos documentos resalta lo pormenorizado de cada informe; donde se precisan una serie de datos como la meteorología, con cuadros detallados de observaciones diarias y horarias explicando la climatología completa; así como fijando, en cada ruta, los lugares en que existía la madera apropiada para el combustible.

En el caso del informe de Germán Stiglich Álvarez, incluido en la publicación, “Últimas Exploraciones Ordenadas por la Junta de Vías Fluviales a los Ríos Ucayali, Madre de Dios, Paucartambo y Urubamba”³³, que fuera elevado siendo teniente segundo, hay muchos aspectos que resaltar. Por ejemplo, cuando se enfoca en las tareas que corresponde realizar a los Marineros:

...siempre ha sido advertida en nuestra montaña la falta de jóvenes experimentados i sufridos que puedan con garantía hacer estudios de los ríos en lo relativo a su navegabilidad i demás condiciones. La hidrografía, hasta hoy, solo se ha estudiado a grandes rasgos. Apenas si se tienen ligeros datos, cursos generales, situaciones aproximadas, perfiles deficientes. Son los marinos quienes con el doble coeficiente de su honor militar i de su desinterés, pueden verificar lo que los ingenieros no pueden hacer. Los marinos han sido los primeros en todas las naciones en señalar los límites de la navegación i los primeros en navegar los ríos con embarcaciones a vapor³⁴.

Los marinos que son quienes han abierto al comercio las puertas de nuestros ríos orientales deben dedicarse a explorar i probar la navegación de multitud de afluentes, caños, lagunas i sacaritas no solo con lanchas de calados diversos i en épocas determinadas sino también con canoas de manera que se puedan establecer las relaciones de comunicación recíprocas entre los varaderos diversos, cabeceras de los ríos i los centros políticos i comerciales

Los equipos de trabajo que integraban estas comisiones no eran numerosos, todo lo contrario; y, en este caso en particular de 1903, estaba constituido por:

| | |
|--------------------|------------------|
| Alférez de fragata | Germán Stiglich |
| Fotógrafo | Carlos Kruse |
| Ayudante | Juan Hidalgo |
| Práctico | Nicolás Tutusima |
| Práctico | Martín Rodríguez |
| Cocinero | Martín Astete |
| Mitayero | Alcibíades Piro |
| Mitayero | Calixto Piro |

Para las faenas extraordinarias, se contrataban gente a jornal según las condiciones que se iban encontrando sobre la ruta. Al referirse a los medios de transportes, menciona que este se efectuaba en tren, en bestias fletadas, canoas, lanchas, y mercantes a vapor:

Como embarcaciones se usan balsas, canoas, monterías, gariteas, botes i lanchas, solo las últimas (lanchas) son aplicables a la navegación de los grandes ríos, pues las demás se usan para los ríos de cabecera... la ventaja de los vapores de rueda en popa, es que se facilita la compostura de su propulsor, mientas que en los de hélice o turbina como están bajo el casco, se requiere de varadura.

Las canoas, se construían de un solo tronco, normalmente de cedro, con dimensiones ordinarias de hasta doce “varas” —una vara equivale a casi tres pies— de largo por una de ancho. Las balsas se empleaban mayormente para cruzar por los pongos, se construían de madera topa, amarrando los palos unos a otros con cordeles llamados *tamish*. Algunas balsas tenían 12 “varas” de largo x 10 de ancho, con unos 15 palos cada una. En surcada se navegaba cerca de las riberas, aplicando para impulsar la canoa, las tanganas —varas largas de caña—; donde no se podía surcar o remar, se jalaba la embarcación con un cordel desde tierra.

Para la navegación a vapor, en los informes se indicaban los lugares escogidos para cortar leñas, normalmente caparina, quinilla, remo-caspi, o pona; *maderas que dan un gran poder calorífico en razón de ser muy resinosas i de arder en rajas recién cortas o como se dice en estado de leña verde lo cual constituye para los leñateros de una lancha una gran economía de trabajo, pues no necesitan estar secándola primero al calor de los calderos.*

En cuanto a los instrumentos y equipos, se indican los siguientes:

1. Cronómetro marino de Bliss
2. Cronómetro Victoria de Bolsillo
3. Sextante marino para determinación de latitudes, indicando que le permitía mejor uso que los teodolitos o taquímetros para efectuar mediciones,
4. Horizonte artificial de mercurio
5. Barómetro Fortín, acondicionado para viaje, para la determinación de alturas sobre el nivel del mar *que dio excelentes resultados pese a los cambios severos de temperaturas y alturas durante el viaje, los problemas que se dieron fueron en especial con el personal de indígenas que consideraban que el barómetro era una ametralladora o un fusil, y que les podía hacer daño.*
6. Aneroide de Salmoiragui
7. Brújula marina acimutal, que se utilizaba en las lanchas y canoas
8. Brújula inglesa de esfera movable
9. Odómetro
10. Grafómetro de anteojo, para observaciones magnéticas
11. Psicrómetro
12. Termómetro de máxima y mínima
13. Hidro termógrafo
14. Escandallos
15. Corredera automática
16. Corredera manual

Hacemos esfuerzo para tratar de comprender, lo que habría significado para estos hombres el cuidado de sus delicados instrumentos y equipos por las difíciles condiciones de transporte y almacenamiento, habiendo tenido que contratar jornaleros especiales con el único objeto de llevarlos a mano, alternándose en el transporte para que no se dañaran: *coloqué la caja guarda cronómetro dentro de otra caja provista de 16 resortes a fin de que las menores sacudidas o trepidaciones que experimentase fuesen compensadas i contrabalanceadas mientras durase su transporte a mano por el camino entre la Oroya i puerto Yessup o el varadero de Fitzcarrald.*

En cuanto a las mediciones para calcular y determinar las coordenadas geográficas de los puntos principales, de las desembocaduras de los afluentes de importancia y de los accidentes naturales, se mencionan en diversos informes de la Junta de Vías Fluviales, que se atendieron procedimientos del mayor cuidado en busca de la exactitud; generalmente se utilizó el *método práctico para obtener las longitudes de exactitud aceptable, a falta de telégrafo, que consiste en determinar la diferencia de hora en cada uno de los puntos desconocidos al punto de partida y volver a éste, cerrando así al regreso el circuito de observaciones al mismo punto inicial.*

Comenta Stiglich: *Las posiciones geográficas de los puntos más o menos importantes han sido determinados por geógrafos i exploradores con suma lijereza en cuanto a longitudes.*

Respecto del cálculo de las longitudes, los valores se dan con relación al Meridiano de Greenwich para lo cual se solía tomar como estaciones iniciales de referencia, la longitud de la Torre Sur de la Catedral de Lima ($77^{\circ} 02' 39''$ W), coordenada que había sido determinada por la Comisión Davis de la Armada norteamericana, comparándola con la Longitud del Callao o la de Arica; esto, a diferencia de los trabajos realizados por la Comisión Hidrográfica y en especial las coordenadas de muchos de los accidentes geográficos de la Selva determinados por el ingeniero Arturo Wertheman³⁵, quien en sus cálculos de coordenadas refiere las Longitudes al Meridiano de París.

77 09' 30" O. de Greenwich, que corresponden a 79 29' 39" O. de París

La determinación de las horas en cada lugar fueron por observación de alturas correspondientes de Sol y al estudio de la marcha del Cronómetro Bliss, *efectuando una serie de compensaciones de estos errores posibles, tantos cuanto mayor han sido estudiadas la marcha del cronometro.*

El cálculo de las Latitudes se realizaba por observación de alturas meridianas de las estrellas. En cada uno de los puntos de estación, se observaban estrellas al Norte y al Sur, *procurando las de culminación aproximadamente iguales, de manera que los promedios son muy aceptables*; sin embargo, a lo largo de las narraciones del viaje, se hacen patenten las dificultades que representaban diariamente las condiciones del tiempo, especialmente la alta humedad y las lluvias, en estas mediciones.

Los planos se levantaron a escalas exactas, con abundancia en detalles se consignaban las elevaciones *—con anotaciones de aneroide se han llevado acabo con*

toda puntualidad habiendo hecho comparaciones a un barómetro de mercurio ante si después de las salidas— y también la naturaleza de las márgenes de los ríos.

Los ríos explorados eran navegados principalmente de bajada, pero en algunas partes de surcada, utilizando la brújula acimutal para registrar los rumbos, para la determinación de las distancias se medía, con un cronómetro, el tiempo que transcurría en que pasara la eslora de la canoa por un punto fijo de la margen de surcada:

pues, es bien sabido, es que un río se remonta pegado a una margen donde la corriente tiene su mínimo. Durante las navegaciones se medían la profundidad empleado un escandallo así como para conocer la naturaleza del lecho (corre por lecho de cascajo, arena i lodo glutinoso).

También observamos el detalle en la descripción típica del canal, de manera muy similar, pero ampliada, a como se realizaban hasta no hace mucho las Cartas de Practicaje de nuestros ríos:

Se sigue el N. 80 E. i S. 80 E. durante 510 metros, dejando una playa alta a la derecha y una laguna, según parece, pues el monte está quemado o raquíutico en algo como derrame o rebase. Continúa la vuelta por el N.10 E., N. 35 O. i N. 80 E. durante 970 metros, i por otros 760 metros al N.35 O., N. 10 E. i N. 80 E. para deshacer la vuela dada. Para llegar a la desembocadura del Azupizú hai que avanzar todavía 2,610 metros con rumbos sucesivos N. 60 E., N. 40 E. y N. 10 E.

Respecto de la precisión, se indica que las medidas para determinar la distancia recorrida en cada rumbo *las he efectuado con todo celo i su aproximación es mui aceptable para un trabajo preliminar como el mio en que no contaba con instrumentos de precisión ni con ayudante para trabajo de campo. Puedo aventurar a decir que la aproximación en distancia es de 10%. El ancho del río ha sido medido cuando menos tres veces al día en circunstancia normales.*

Los dibujos y croquis de los cursos de los ríos explorados fueron realizados por estas Comisiones a una escala grande, con el objeto de que se apreciase mejor la configuración de los mismos; con cortes de perfiles longitudinales del *talweg* y de perfiles transversales, los que se determinaban antes y después de las confluencias de ríos y, en las desembocaduras para deducir los volúmenes de agua que aportaban.

Igualmente, estos informes contienen una descripción pormenorizada de cada uno de los afluentes explorados y sobre como navegarlos, puntualizando sobre los accidentes que se iban encontrando en su recorrido; por ejemplo:

...después viene una gran muyuna con unos 80 metros de radio i por cuya margen izquierda se ve al Pachitea ir aguas arriba mientras que por la derecha el río va aguas abajo. Se necesita para esto de un buen práctico que conozca a ojo a primer golpe de vista el potencial lado manejable así como o el momento oportuno para i sitio para tomar el remolino.

El río corre entre cerros de 20 i 150 metros de alto con márgenes acantiladas que descubren terrenos gredosos o la peña i con solo 150 metros de ancho se comprende que tenga gran fondo i al mismo tiempo gran corriente...

Hay que considerar que los ríos bajan o suben indiscutiblemente 15 i más metros según las crecientes... de ahí que cuando se diga hasta donde se llegó, es importante conocer que ha sido en crecientes.

Como resultado de todas estas exploraciones, encomendadas por la Junta de Vías Fluviales, se confeccionaron diversos cuadros con datos de distancias y tiempos de navegación, resultados que se pueden contrastar con los publicados en los Derroteros con base de los levantamientos de Cartas de Practicaje que ha venido realizando el Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía, destacando el prolijo trabajo de esa Comisión.

Respecto del tema principal que nos interesa, la vía de penetración hacia la Selva Central, que siguiendo por el valle de Oxapampa llegar hasta el Pozuzo y de allí, sigue la navegación por el Palcazu, el Pachitea y finalmente al Ucayali, corresponde brindar previamente una breve descripción de esas vías, antes de comentar sobre las conclusiones y recomendaciones elevadas por la Comisión del teniente segundo Germán Stiglich, a la Junta de Vías Fluviales, de la exploración encomendada.

El río Pachitea está considerado como uno de los principales afluentes del Ucayali; nace de la confluencia de las aguas del Pichis y del Palcazu en Puerto Victoria y de ahí hasta su desembocadura en el límite de los departamentos de Huánuco y Ucayali, discurre sobre las llanuras del Gran Pajonal, en dirección S.O. y N.E., con presencia de muchos meandros³⁶. Su cauce es encajonado, con

anchos variables de entre 150 y 500 metros. La velocidad de la corriente oscila entre 4 y 5 nudos, aumentando en los rápidos hasta más de 6 nudos. El fondo en su desembocadura al Ucayali es arenoso, el resto está constituido mayormente de cascajo y piedra.

A 36 millas de su desembocadura en el Ucayali, sobre su margen izquierda se encuentra el antiguo asiento petrolero de Ganso Azul, hasta donde se puede surcar en vaciantes con 5 pies de calado.

El río Pichis se forma de la confluencia del Nazarategui y el Azupizú, y tiene una longitud estimada de 120³⁷ km. Es un río encajonado y profundo que en “creciente” es navegado por embarcaciones de hasta 6 u 8 pies de calado hasta Puerto Bermúdez³⁸, ubicado muy cerca de la confluencia de los ríos que lo forman.

Aguas arriba, en la boca del Azupizú, se encontraba ubicado antiguamente Puerto Pardo y, aproximadamente a 14,6 km de éste, el importante Puerto Yessup, paso obligado para quienes transitaban la ruta de Lima a Iquitos. La duración de estos viajes dependía de las facilidades, de embarcaciones y bestias, que encontraban al llegar a Yessup, pues de no coincidir en fechas con viajeros en rutas contrarias, las esperas podrían durar varias semanas ya que no existía una frecuencia de tránsito.

El río Palcazu nace con el nombre de Huancabamba, al Este de Huánuco toma el nombre de Pozuzo, a partir del poblado del mismo nombre y desde su confluencia con el Mairo –en Puerto Mairo, antiguamente conocido como Puerto Prado o Puerto Castilla– recibe el nombre de Palcazu. Desde Puerto Mairo, sigue un curso sinuoso en dirección Este y va al encuentro del Pichis, en las cercanías de Puerto Victoria.

Es un río sumamente torrencioso, incluso en “vaciante”, haciéndose difícil surcarlo hasta en canoas. El lecho del río está sembrado de palos y el canal varía con mucha frecuencia.

El encargo recibido de la Junta de Vías Fluviales, para Germán Stiglich, fue explorar la factibilidad de la vía Huánuco-Mairo-Palcazu, partiendo de La Oroya o, desde Cerro de Pasco y, siguiendo por el valle de Oxapampa, llegar al Pozuzo, –lugar ocupado por la colonia alemana– de allí seguir al Mairo por el camino que estaba construyendo dicha colonia y luego, de navegar por el Palcazu y el

Pachitea, “zona de gomales” hasta llegar al Ucayali. La Comisión Hidrográfica de Tucker había hecho la ruta inversa en 1873, pero en lugar de ingresar al Pozuzo por la ruta del Palcazu, había optado por surcar el Pichis, alcanzando solo unos pocos kilómetros arriba del Azupizú.

ASPECTOS MÁS RESALTANTES DEL INFORME

- a. Stiglich inicializa su informe ponderando la importancia geopolítica que para el desarrollo del país, tenía la Selva Central y en la necesidad de su articulación con el resto de regiones, puntualizando sobre la ubicación del Ucayali, lo siguiente:

Esta porción del Perú, llamada por sus cercanías a la vía férrea central, a tomar el más vigoroso impulso tiene la situación más favorable para recibir el gran ferrocarril que desde Lima vaya al Ucayali. Posee ríos hermosos como son el Pachitea i el Huallaga, con sus afluentes más útiles y el Alto Ucayali, por su margen izquierda con el Tambo al Ene i al caprichoso Mantaro, es el departamento más favorable para la colonización y obras férreas, etc. El Ucayali es la vena es la continuación del gran río, por él, entrara la luz i la especulación futura.

- b. También, establece la prioridad en importancia de la navegación del Pichis por sobre la ruta del Palcazu:

Hoy más que nunca el camino al Pichis de existir... Lo malo de la ruta está en que el Gobierno no la sostiene. Debe hacerse lo posible por que una compañía extranjera seria la explote y conserve, introduciendo colonos extranjeros y peruanos. Como zona valiosa lo es más el Pichis que el Palcazu y el Perené”

- c. Respecto de la navegación en el Pichis y su principal afluente, el Azupizú, concluye en la relación que existe entre este río y el Perené y lo conveniente que sería construir un camino de interconexión entre las respectivas cuencas:

Hasta Puerto Pardo las lanchas con cuatro pies de calado i en crecientes normales llegan sin novedad, de manera que Puerto Pardo puede ser el término de dos caminos que sigan ambas márgenes del Azupizú.

El plano de este río, Azupizú, a escala 1/185,200 hace ver la relación que existe y el camino desde Puerto Wertherman hasta Puerto Pardo.

Respecto de la mejor ubicación de instalaciones portuarias en la ruta:

Recomienda se tome mayor interés en desarrollar las facilidades portuarias en puerto San Lorenzo (actualmente Sargento Lorenzo, en la boca del afluente del mismo nombre sobre el río Pichis) antes que en Puerto Victoria, (que está ubicado en la confluencia del Pichis y Palcazu) por las mejores condiciones y adecuación de los terrenos para colonización.

Así mismo, va corrigiendo las distancias entre puntos:

Desde el Azupizú, [el Pichis] no tiene 90 millas de largo [166 k] sino 91 km según mis mediciones. Tucker y todos los que lo han plagiado dan siempre valores muy mayores para todas las distancias en todos los ríos que han explorado.

Creemos importante tratar de identificar el porqué de las gruesas diferencias de datos entre las fuentes y creemos que se debió a que con frecuencia se surcaba un afluente asumiendo por error que era otro. Esto por errores en la determinación de las longitudes y por distorsión de las escalas de los croquis y mapas disponibles, etc. Por ejemplo, la Comisión de la Junta de Vías Fluviales consignó el río Palcazu como el Pachitea, a partir de la unión del Pozuzo con el Palcazu, en Puerto Mairo y, no como se conoce actualmente, pues se mantiene como Palcazu hasta Puerto Victoria donde, al unirse con el Pichis, recién toma el nombre de Pachitea.

De ahí que, cuando Stiglich describe al Pachitea menciona: *En cuanto a las condiciones de navegabilidad se precisa que es un río muy torrencioso pero que en época de aguas es i con las pequeñas crecientes es navegable en todo su curso hasta el Pozuzo.* Es obvio que se estaba refiriendo al Palcazu.

La longitud del Pachitea como se ve es de solo 128 millas i media geográficas, según mi itinerario i no comprendo cómo Tucker le ha dado valor sobre 190 millas. El verdadero resultado se tendrá cuando con paciencia se haga un estudio de este río. Parece que Tucker ingreso por el Pichis y no por el Palcazu tratando de alcanzar lo más próximo del Pozuzo.

Ochenta años después de esta exploración y para evaluar las posibilidades de salida vía fluvial de los productos del centro geopolítico del país, hacia el Pachitea-Ucayali y al Amazonas, en marzo de 1982, se encarga a la Marina de Guerra, la exploración entre Puerto Victoria hasta la futura "Ciudad

Constitución”, a ubicarse en el centro del “Proyecto Especial de Desarrollo Pichis-Palcazu” en las provincias de Oxapampa, Pachitea y Coronel Portillo.

Esta exploración ejecutada por una Comisión a bordo del BAP *Stiglich*, arrojó como resultado que en épocas de aguas altas “crecientes”, era posible llegar hasta las inmediaciones de “Ciudad Constitución” con convoyes de hasta 10 pies de calado pero, no mayores de 70 metros de eslora; esto, siempre y cuando cuenten con potencia de empuje para vencer la velocidad de las corrientes que pueden llegar alcanzar cerca de los 10 nudos en ciertos estrechamientos.

Dos años después, el 20 de mayo de 1984, el arquitecto Fernando Belaúnde Terry, funda Ciudad Constitución, sobre la margen derecha del río Palcazu (Pachitea, según *Stiglich*), ubicado dieciocho kilómetros aguas arriba de su confluencia con el Pichis, en terrenos de topografía casi llana, aptos para la actividad agropecuaria y forestal, en el corazón de la Selva Central. Ciudad Constitución, está ubicada en el punto intermedio entre Puerto Bermúdez y Puerto Inca, en el centro del Perú, punto de unión de Huánuco, Cerro de Pasco y conceptuada en ser el eje geopolítico del Perú.

Por circunstancias conocidas, hacia finales de los años ochenta e inicios de los noventa, las provincias de Chanchamayo, Satipo y Oxapampa fueron declaradas en Estado de Emergencia debido a la presencia de contingentes subversivos del Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA) y del Partido Comunista del Perú-Sendero Luminoso. Las tareas de Pacificación y el descuido en las inversiones del Estado, motivaron que nada de lo planeado sobre Ciudad Constitución se haya realizado y hoy reina un gran desorden y el área se ha convertido en una zona de fuerte presencia del narcotráfico donde, posiblemente, en el futuro tendrán que actuar los miembros de las Fuerzas del Orden.

- d. El Informe de la junta de Vías Fluviales también contiene descripciones detalladas de los afluentes del río Tambo, de la zona que hoy se conoce cómo el “VRAEM”, aportando en cada caso con una detallada descripción sobre las condiciones de navegación y las dificultades que se pueden esperar³⁹.

El Mantaro no es nada navegable, no recomendable ni con condiciones para colonizar i la agricultura...

- *El Ene tiene una recorrida de 115 millas, corre como el Pachitea encajonado en dirección NO, es muy superior al Perené aunque cuando al desembocar al*

Tambo se estrecha. Puede ser navegado con lanchas de hasta 1 1/2 pie de calado y bajado en canoas en media creciente durante 18 horas útiles de navegación.

- *El Tambo, que siempre fue temido por la presencia de los campos (ashánincas) desde su boca se aprecian la antigua cadena de los Antis, su boca dista 200 millas del Pachitea. Tiene un recorrido de 90 millas y al formar el Ucayali al unirse con el Urubamba tiene 450 metros de ancho en unos o lecho a diferencia del Urubamba que presenta cuatro lechos. El Tambo es muy correntoso.*
 - *El Urubamba tiene aproximadamente 125 rápidos, 30 cascadas peligrosas a la navegación y 40 islas habitables. El río Urubamba casi siempre ha sido recorrido por exploradores que han presentado croquis fundados en datos erróneos, el mejor es el que pertenece al C. de F. Francisco Carrasco, desde la boca del Tambo hasta el Mishagua tiene 183 km y 300 metros de longitud, posee doce correntadas notables, cuatro de ellas tienen hasta 10, 12 y 14 millas de velocidad al medio del canal.*
- e. En cuanto a los aspectos relacionados con el mejor acceso a la Selva Central y los trazos de las vías alternas, el Informe concluye que *es mejor el que va desde Cerro de Pasco hasta el mejor punto navegable del Pachitea o del Pichis*; indica que se podría hacer al Pachitea (¿Palcazu?) pero recomienda que los esfuerzos deberían enfocarse hacia otro punto —uno totalmente distinto— hacia donde hasta entonces era un incipiente caserío, Pucallpa, sobre el Ucayali:

Si el ferrocarril del Cerro de Pasco estuviese en condiciones de prolongarse, diría que tiene dos puntos para elegir: 1° Baños, y 2 San Lorenzo; con el primero se está en el gran punto término de la navegación franca del Pachitea, con dos pies i con el segundo término de la navegación el Pichis con 1 ½ pie.

De la divisoria Ucayali-Huallaga se tendría en línea recta hasta Baños, 137 millas geográficas, incrementando un 60% para el desarrollo de la línea, se tendrían 219 millas o 406 km. de línea férrea por construir, tengamos en cuenta que las pendientes son mínimas en relación a Lima-La Oroya.

Hecha esta evaluación, la Comisión recomienda a la Junta que se adopte la vía de Pucallpa sobre cualquier otra: *Pero, es preferible llevar de una vez el ferrocarril hasta el Bajo Ucayali. No vale la pena abandonar la divisoria Ucayali-Huallaga para dirigirse a Baños cuando, con un paso más se puede llegar a Pucallpa, en el mismo y hermoso Bajo Ucayali...*

Partiendo de Pucallpa, va al encuentro de la divisoria Ucayali Huallaga que doi como apropiada para tender el ferrocarril al Bajo Ucayali, por ser una gran pampa que se tiende por más de cincuenta millas como ha quedado comprobado por los residentes de Pucallpa, un plano inclinado por lo menos de 1%.

En el caso de ir de Cerro de Pasco al Bajo Ucayali habría que construir 100 km más de línea pero en cambio se tendría que toda lancha podría llegar en todo tiempo con calados de tres pies.

Medio siglo después de estas recomendaciones, durante el gobierno del general Manuel A. Odría, se comenzaron los trabajos de tendido de los rieles para la construcción del ferrocarril Tambo del Sol-Pucallpa, un proyecto que atrajo la presencia de colonos en las márgenes de los ríos Palcazu, Pichis, Azupizú y Pachitea, con miras de asentarse al paso de las vías férreas, pero al poco tiempo de iniciarse los trabajos desde Pucallpa se dejaron de lado estas inversiones.

- f. Otro tema es ver cómo se planteaba la necesidad de construir una amplia red de vías férreas que posibiliten interconectar todo el Perú por el camino de la Ceja de Selva y reflexionando sobre la conveniencia y ventajas del tren sobre la carretera:

...dedíquense los esfuerzos a que sea ferrocarril, no camino carretero, jamás de herradura, siempre por la divisoria...

Sería sumamente barata la conservación, por cuanto se tomaría la parte meridianamente alta del ramal oriental de los Andes i este es un terreno donde jamás hai menor derrumbe ni puede haberlo, mientras que el terreno de las laderas es sumamente tendido y peligroso.

Cuando la locomotora, partiendo del Cuzco asome sucesivamente por los varaderos orientales i extraiga de cada uno de los ríos la savia rica de sus selvas; cuando llegue a Canchaguayo i cruce un puente para dirigirse al Huallaga, cruce otro para ir al Marañón, otro más al pongo de Manseriche; para esto, habría que cruzar el Pongo de Canchaguayo, por un puente de 300 metros, el de Aguirre de 80 metros, y el de Manseriche de 100 metros.

Con esto, se tendría otros 600 km más de línea hasta Manseriche i se dominaría también el Huallaga como el Marañón.

No debemos asustarnos de la magnitud ni creer imposibles los 1 200 o 1 800 km ensayemos, hagamos saber nuestros deseos en Europa o Norte América convenzamos a los capitalistas expliquémosles sin retóricas i el ferrocarril vendrá.

Esa visión geoestratégica de la articulación del país, comenzó hacerse realidad —no a través de vía férrea como la propuesta, sino por carretera— a partir del primer gobierno del Arq. Fernando Belaúnde Terry con la construcción de la Marginal de la Selva, hoy la “Longitudinal de la Selva”⁴⁰, que parte de Chinchipe en la frontera con Ecuador en el Norte, y proyectaba llegar hasta el río Heath, en el departamento de Madre de Dios, en el Sur.

Llama la atención cómo casi parecen coincidir los trazos de tendido de una vía férrea, propuestos a inicios del Siglo XX por esta Comisión a la Junta de Vías Fluviales y el de Longitudinal de la Selva. Nos preguntamos si se habrían tomado en consideración estas importantes contribuciones; de haber sido así, por qué no se tomaron otros aspectos igual de importantes, como la extensión de la vía a Pucallpa, por ejemplo.

El presidente Fernando Belaunde insistió, en su segundo gobierno, en la necesidad de incorporar a la economía nacional actividades a desarrollar en la Selva Central, para lo cual impulsó el desarrollo del “Proyecto Especial Pichis-Palcazu”. Se planteó entonces habilitar una serie de vías de acceso a la zona pero fue muy poco lo que se avanzó. Es recién con la construcción del camino de penetración a Iscozacín, que se pretende integrar al valle del Palcazu con nuestra red vial. Esa carretera afirmada deberá continuar por el Norte hasta el centro poblado de Puerto Mairo, en la unión del Pozuzo con el Mairo, cerca de Ciudad Constitución, pero esto no está considerado como prioridad.

Una de las conclusiones y recomendaciones a destacar del Informe de Stiglich es la referida a la necesidad de la integración sudamericana por la vía de la interconexión fluvial y terrestre con ferrocarril, a lo largo de la Selva y que, ese esfuerzo debería ser compartido por Brasil Bolivia y Ecuador, lo cual permitiría “la gran integración Panamericana”:

Que un ferrocarril en estas mismas condiciones domina cuatro rios, los mayores de América, reconocidamente ricos en productos i activa explotación... Cruzaría por varaderos donde obligadamente se formarían

grandes poblaciones accesibles a los comerciantes de cualquier río, atravesarían terrenos favorables a la construcción económica de la línea.

Cuando un pasajero recorra Sudamérica por su interior i contemple tantas riquezas admire la facilidad para tender líneas de ferrocarril i las ventas o rendimientos de estas, veremos que del centro a la Costa entera la civilización. Ya no estaremos atentos a nuestra aduanas costeras, nuestra montaña más que cualquiera otra será la preferida.

El Brasil tenderá ramales que, tomando las divisorias salgan al encuentro del ferrocarril inter continental. Bolivia y Ecuador harán lo mismo que todos los de todo Sudamérica,...todas las riquezas, veremos pasar por nuestro territorio... La emulación debe guiarnos para la construcción del ferrocarril panamericano.

COMENTARIOS SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DEL GRAN FERROCARRIL PANAMERICANO

Como hemos mencionado, nuestra Longitudinal de la Selva es parte de ambicioso proyecto que nació como un acuerdo de integración internacional –“la gran integración panamericana”, como diría Stiglich”– entre Colombia, Perú, Ecuador y Bolivia, en 1963, para unir la región de Arauca, en la frontera entre Colombia y Venezuela, con el terminal ferroviario de Santa Cruz en Bolivia. De los 5 584 km de extensión proyectados 1 320 le corresponderían a Colombia; 860 km a Ecuador; 950 a Bolivia y 2 454 km al Perú.

Si bien cada país fue avanzando de manera individual en el aspecto carretero, fue muy claro que, para revertir el déficit de infraestructura física, se requeriría de otras iniciativas por lo que bajo el liderazgo de Brasil y con apoyo de organismos internacionales, se fueron sistematizando estas ideas y conllevaron a la creación de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur (IIRSA). El IIRSA es resultado de la decisión asumida en la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno realizada en Brasilia en el año 2000, e involucra a los doce países de América del Sur.

El IIRSA ha proyectado nueve Ejes de Integración y Desarrollo que permitirán la unión de los diferentes espacios del continente sudamericano, para

lo cual se ha realizado un análisis de infraestructura vial, energética, de telecomunicaciones y de formación de capital humano en cada país, incorporando en las soluciones, las ventajas comparativas de las redes de transporte de vía fluvial existentes.

El Perú participa en cuatro de estos ejes:

| |
|--|
| Carretera Paita-Yurimaguas, Hidrovía Huallaga, Puertos y Centros Logísticos de Paita, Yurimaguas y de Iquitos |
| Carretera Lima-Tingo María-Pucallpa, Puerto y Centro Logístico de Pucallpa y modernización del Puerto del Callao |
| Carretera Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca / Inambari-Cusco |
| Puente sobre el Río Acre |

Podemos comprobar que aún hoy no se tiene una clara visión de la necesidad de la integración de nuestra Selva Central ni del potencial que representa para el desarrollo del país.

En ninguno de los proyectos de la IIRSA, ni en los considerados en estudio por el MTC, se vislumbra alguna iniciativa orientada a lograr la integración de esa importante zona –que comprende los valles de los ríos Pichis, Palcazu, y Pachitea; Mantaro, Perené, Apurímac, Ene y Tambo– mediante construcciones de infraestructuras físicas y/o mejoramiento de las vías fluviales pese a que, por su ubicación estratégica y potencialidad, históricamente ha ameritado la presentación de diversas iniciativas y proyectos, tanto de particulares como de autoridades, con la finalidad de que se priorice su estudio y viabilidad. Continuamos dejando en el olvido territorios donde el abandono y la desidia de las Autoridades están siendo reemplazados por otro tipo de elementos, con intereses económicos e ideológicos, conscientes o no, han identificado que esa área conforman el *Hinterland* del Perú, donde se han hecho fuertes disputando su control con el Estado.

CONCLUSIONES

Hace más de 110 años que distinguidos oficiales de nuestra Marina, participaron en las comisiones designadas por la Junta de Vías Fluviales para explorar

rutas de penetración hacia la Selva, que permitiera identificar las vías más convenientes para el desarrollo del de esa Región y del país.

Todos ellos coincidieron en una visión estratégica que señalaba que solo mediante la articulación territorial –longitudinal y transversal– del país se lograría promover el desarrollo de nuestro territorio y superar la dinámica costera sobre la cual se venía desarrollado el Perú desde el inicio de la República.

Esa visión fue plasmada en recomendaciones concretas, elevadas a los gobernantes de entonces a través de la Junta de Vías Fluviales pero, como muchos otros proyectos, no habrían sido tenidos en consideración; al igual que en muchas otras ocasiones, hoy sufrimos las consecuencias de la desidia de quienes, que con estrechez de visión, solo trabajan para el corto plazo, incrementando el número de las grandes “oportunidades perdidas” del país.

Pero esto no debe ser una excusa para detenernos; estamos convencidos de que nos toca la tarea de rescatar estos y tantos otros estupendos informes similares, elaborados por los marinos que nos antecedieron.

No podemos permitir que sigan estos valiosos documentos escondidos y deteriorándose en los archivos, sin dárseles el valor que corresponde, no solo bajo un concepto histórico.

Tenemos la obligación de rescatar valiosas cartas, mapas e informes de viajes con detallados datos, no solo para reeditarlos, sino principalmente para contrastarlos con los actuales y contribuir, en las medidas de las posibilidades, a mejorar los estudios de viabilidad de integración de esas y otras importantes zonas de nuestra Amazonía.

En este reto, creemos que le compete al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, recomendar propuestas de alternativas a los Planes Estratégicos Nacionales, en especial para la integración del centro geopolítico que representa la Selva Central, con el resto del país y de la Amazonía, en general, puesto que esta representa más del 60% de nuestro territorio terrestre.

En ello, debemos tener claro que ese desarrollo tendrá que estar condicionado a la conformación de escenarios de integración, sobre la base de criterios de un ordenamiento territorial, que permitan una dinámica social, económica y

ambiental, hacia un desarrollo sostenible, donde las vías de comunicación sean soluciones y no problemas, y que posibiliten el empleo adecuado de todos nuestros recursos estratégicos, buscando la complementariedad de nuestros intereses con los de los países vecinos.

La Marina de Guerra debe volver la vista al Llano Amazónico. Somos conscientes de que, con base en grandes esfuerzos económicos se vienen recuperando las capacidades de nuestra Fuerza Naval de la Amazonía pero eso no bastará si no tenemos una visión clara de cuál deberá ser la presencia naval en la Amazonía al Siglo XXII.

Debemos proyectarnos cien años y, con prospectiva, conocer la probabilidad de los escenarios en los se deberá ejercer un efectivo control en todos y cada uno de los afluentes de nuestros principales ríos navegables.

Cuáles, y cómo serán afectadas las áreas de influencia de la Selva con la implementación y puesta en operación del IIRSA, cuando se logre el ansiado sueño sudamericano de la interconexión de las cuencas, cuando el transporte multimodal sea una realidad y el comercio con Ecuador, Colombia, Brasil y Bolivia se incremente a través de las vías interiores de Sudamérica.

Dónde deberán estar ubicadas la infraestructura naval de apoyo, las bases y estaciones que den soporte a nuestras diversas unidades, y medios de transporte dentro de un proceso de apertura de nuevas vías de integración con el Ecuador, como son la del Napo, Morona y Pastaza. Y, ¿cómo influirá la presencia de medios de Brasil en las rutas de interconexión?

Por todo ello, debemos estar listos a colaborar, a través de recomendaciones de políticas y estrategias, a buscar el cómo armonizar las disímiles propuestas de los gobiernos regionales, en el destino de sus inversiones en las construcción de infraestructuras que deben buscar integrarse con los ejes de la IIRSA. Recomendaciones concretas sobre cómo optimizar y viabilizar los proyectos de interconexión fluvial con proyectos multipropósito que involucren la navegación fluvial, generación de energía, desarrollo agrícola y forestal, etc.

Debemos coadyuvar para que a través de un proceso de transformación de los ríos amazónicos a hidrovías fluviales —mediante la dotación de buenas referencias cartográficas, de señalización y balizaje así como alternativas de eliminación de los malos pasos, mantenimiento de cauces y un buen sistema de ayudas a la navegación—

se facilite la articulación de la infraestructura física nacional, de manera que formen parte de una agenda consensuada, que pueda ser impulsada por todas las autoridades.

Por último, señalar la oportunidad de rendir homenaje y reconocer la labor de tantos jefes y oficiales de Marina que, desde hace casi dos siglos, han venido aportando con alto nivel de profesionalismo, sacrificio familiar y personal, al mejor conocimiento de la geografía del Oriente peruano. En este ánimo, permítaseme no tratar de individualizarlos, por el riesgo que implicaría dejar de mencionar a alguno de ellos, quizá aún desconocido.

NOTAS

1. *Historia Marítima del Perú, La República 1850 a 1870*, Tomo VIII Volumen III, 1985 Capítulo XIV La saga nororiental.
2. *Historia Marítima del Perú, La República 1884 a 1906*, Tomo XII Volumen 1, 1990. Capítulo IV, Exploración y Estudio de la Selva.
3. La Junta de Vías Fluviales fue continuadora de la Comisión Hidrográfica de 1867; de la Sociedad Geográfica de Lima y precursora de la Comisión Hidrográfica de 1903.
4. Fue justamente un sacerdote, el Padre Acuña quien descubrió el paso natural que une las aguas del río Orinoco y las del río Negro, afluente principal del Amazonas, el conocido Paso del Casiquiare.
5. El indígena Torote al moribundo Fray Manuel Bajo como respuesta por qué de su rebelión.
6. Una legua equivalente a casi 5 km.
7. Esta misma ruta, en el tiempo ha venido siendo empleada con serios altibajos por falta de infraestructura, caminos y portuarias, y actualmente es parte del proyecto una importante ruta dentro de la IIRSA, dentro del Eje: Paita-Yurimaguas, Huallaga, Marañón y Amazonas con el Brasil.
8. Esta ha sido una línea consistente de vacilaciones, desde los remotos orígenes del mismo descubrimiento del Amazonas y que ha reaparecido con intermitencia en la política peruana, casos como el de La Marginal de la Selva, por ejemplo.
9. En 1841, se habían otorgado las concesiones de navegación exclusivas en el Amazonas al brasilero Pereyra.
10. García Calderón, *Le Perou Contemporain*, Paris 1907, p. 234.
11. Año 1846.
12. *Geografía del Perú*, volumen. III, Antonio Raimondi, p. 164.
13. Lima Abril 10 de 1861, Expediente 66.
14. Por decreto supremo de 7 de febrero de 1866. El Departamento Marítimo Militar de Loreto

tenía jurisdicción sobre todas las riberas del Amazonas y sus afluentes, comprendidos entre los límites del Perú con el Imperio de Brasil y los de las demás repúblicas vecinas.

15. Iquitos 1865, Luis Sandi, *El Peruano*.
16. Expediente 69. Comisión de premio al Ministerio de Guerra y Marina, 4 julio de 1867.
17. Héroe de la Marina Confederada de los Estados Unidos, a quien el Gobierno trajo inicialmente al Perú para que asumiera el mando de la planeada expedición punitiva a las Filipinas, contra la Corona Española, luego del 2 de mayo de 1866.
18. La legua francesa medía 4,44 km (4 440 m), la legua de posta medía 4,00 km y la legua marina 5 555 km equivalentes a 1/20 parte de un grado).
19. Los documentos fueron entregados a la Legación del Perú en Washington en julio de 1877. Romero Pintado, Fernando, *La Saga Nororiental*,
20. 14 enero de 1868. Expediente 71. Aprobado Bernales, Echenique, Chaves. Comisión de Redacción del Congreso.
21. Justamente en Atalaya, donde la Marina de Guerra ha reforzado, a partir de 2012 su Establecimiento Naval.
22. Nuestra red ferroviaria no solo no registra un mayor desarrollo, sino que al contrario, ha ido decreciendo. Según datos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, MTC, a 1964, el Perú tenía 42 líneas férreas que sumaban 4 257 kilómetros; al 2007 solo teníamos ocho líneas con una longitud de 2 021 kilómetros. Dentro de los proyectos que maneja actualmente el MTC, existe una sola la propuesta de construcción de vías férreas, de 1 480 km de longitud que uniría las zonas mineras de Ayacucho, Apurímac y el Cusco, desde el puerto de San Juan de Marcona.
23. Carta del Viceconsulado de Francia en el Callao, 26 enero de 1884.
24. *Del Pacífico al Atlántico y otros escritos*, Olivier Irđinaire, *Monumenta Amazónica*, CETA/ IFEA, 1998 Iquitos, p. 204.
25. Carlos Ackerman 29 de agosto de 1888, a la Comisión de Obras Publicas Exp. 80.
26. Pablo Macera *Parlamento y Sociedad* p. 106.
27. Proyecto que trató de renovar el Presidente Belaunde en la exploración hasta Puerto Venado, en Venezuela, a través del Casiquiare con los buques *Amazonas*, *Stiglich*, y *Pucallpa*.
28. *La Gran Región de los Bosques y ríos Peruanos Navegables*, obra de Carlos Fry, 1889-1890 Exp. 89. Congreso Nacional 24 octubre de 1890, autorizando su publicación.
29. En 1839 Charles Goodyear había creado el proceso de vulcanización; en 1847 el escocés Robert Thompson patentó la llanta neumática en Francia, posteriormente los EE.UU., en 1891.
30. José Pareja Paz Soldán, *Geografía del Perú*, Tomo II, p. 77.
31. Camino terrestre que comunica dos ríos que se desplazan paralelamente, o también dos puntos de un mismo río que ha efectuado una curva en "U". Su importancia se vio relevada durante la llamada época del caucho, pues durante ella los varaderos fueron intensamente utilizados.
32. A fines del año 1983, la Marina de Guerra, en cumplimiento a las iniciativas del entonces

Presidente Fernando Belaunde, para impulsar la navegación y el desarrollo de la Amazonía Peruana, realizó una expedición con apoyo del BAP *Stiglich* al Alto Urubamba, tratando de reeditar los de Fitzcarrald, pero solo se llegó hasta el Mishagua. Del otro lado, una brigada hidrográfica surcaba el Madre de Dios y el Manu para encontrarse ambas en el Istmo. Esta exploración se vio imposibilitada de lograr sus objetivos, debido a la permanente hostilidad de los nativos que ocupan esas tierras, quienes aún parecieran tener vívido el recuerdo de los maltratos a que fueron sometidos sus antepasados durante el auge del caucho.

33. Carta al presidente de la Junta de Vías Fluviales, de fecha 23 agosto de 1904.
34. Últimas Exploraciones Ordenadas por la Junta de Vías Fluviales a los ríos Ucayali, Madre de Dios, Paucartambo y Urubamba. Informe de los señores Stiglich, Von Hassel, Olivera y Ontaneda, Lima, Perú, 1907, p. 111.
35. Integrante de la Comisión Hidrográfica creada en 1867.
36. La Junta de Vías Fluviales le asigna una longitud de 190 millas hasta su desembocadura.
37. La Junta de Vías Fluviales le asigna una longitud de 91 km desde el Azupizú.
38. En 1982, el BAP *Stiglich* con 4 pies de calado llegó hasta Puerto Bermúdez, no sin antes tener que vencer varios malos pasos, donde la velocidad de la corriente alcanzó los 7 nudos. Tuvo que permanecer en Puerto Bermúdez, por casi 5 semanas sin poder moverse por encontrarse varado; solo pudo salir aprovechando del repunte de las aguas, fenómeno conocido por los lugareños como “playa Pichana”.
39. Las características de ríos son las mismas con las que hoy operan nuestras Fuerzas y el Componente Naval para el control fluvial en la lucha contra el narcoterrorismo, en el seno de la Cuarta Zona Naval.
40. La Vía Marginal de la Selva se denomina Longitudinal de la Selva y lleva la nomenclatura de Ruta Nacional PE-5, conforme al Decreto Supremo N° 044-2008-MTC del 27 de Noviembre de 2008.

Discurso de recepción por la doctora Hilda Elías de Zevallos

El discurso de Orden que acabamos de escuchar y que oficializa al Sr. Vicealmirante Carlos Gamarra, como nuevo Miembro de Número, nos ha brindado un panorama detallista y agudo de las peculiaridades de la selva amazónica.

Ha comentado con acierto, las exploraciones efectuadas en sus ríos y las características de sus desplazamientos, así como los esfuerzos por dejar constancia de planos, mapas, rutas, peligros y factibilidad de navegación. Todo ello con un espíritu enaltecedor: el hacer efectiva la integridad del país.

Se ha enfocado, asimismo, en la actuación de la Junta de Vías Fluviales, en los inicios del siglo XX, la que realiza su trabajo, como lo afirma, “con clara noción geopolítica y geoestratégica”.

La preocupación esencial del trabajo, está interesada en la selva central, “centro geopolítico del país y centro de irradiación del desarrollo”. Identifica las diversas etapas de las exploraciones al oriente, comentando las efectuadas por los primeros conquistadores europeos, luego los misioneros y, por particulares y el Estado después.

Resalta la complejidad de los Andes y su perturbadora morfología que ha dejado su impronta en “la distribución hidrográfica y en la ocupación de la población”.

En los intentos de penetración a la selva, no hubo un pueblo inca que la dominara. Pero sí podemos reconocer algunos avances, como sostiene el Dr. Porras Barrenechea –1961– “que la selva quedó para el imperio incaico, como una región de rebeldía y castigo... allí se refugiaron las tribus descontentas... también aquellos que fueron vencidos por los españoles penetraron a las selvas de Vilcabamba. Los incas entraron a la región amazónica por el río Huallaga y por el Madre de Dios. Huellas de caminos incaicos se hallaron en estas zonas”. Y recordemos que “el Inca Yupanqui, llegó al río Madre de Dios, entonces llamado Amarumayo en 1450” –Faura, 1964.

Durante la Conquista, nos evidencia el expositor las incursiones de Orellana (1541), la de Vaca de Vega (1616) y la de Pedro Texeira (1637), quienes salen al Amazonas partiendo de la selva norte. Y las de Ursúa y Lope de Aguirre, quienes alcanzan el mismo río, partiendo de Moyobamba. (1560) Estos conquistadores

vienen de recorrer las selvas de Centro América, de modo que podían presumir a lo que se enfrentaban.

Durante el virreinato, la hoya amazónica fue recorrida por las órdenes religiosas, para cumplir con su misión evangelizadora. Los franciscanos, mercedarios y jesuitas, elaboraron informes y croquis de sus viajes. Fueron “los franciscanos quienes penetraron a la cuenca del Huallaga, partiendo desde Huánuco, en 1580”.

Según el padre Villiger, –1979–, investigador de la obra misionera, los franciscanos se establecieron en Concepción desde 1548 y, desde allí iban a adoctrinar a las montañas de Pangoa y de Gran Pajonal. También reconoce a los mercedarios padres Troilo y Martin, quienes llegan en 1567 al río Madre de Dios y fundan la localidad de Bierzo a orillas del río Tono. “Hasta este río habían llegado las huestes de Yahuar Huaca, río conocido entonces como Tune” –Faura, 1964.

Como nos indica el almirante Gamarra, las misiones franciscanas se movilizaron por los valles de Chanchamayo, Paucartambo, Perené, Ene, Tambo y Alto Ucayali, realizando peligrosos recorridos, por territorios desconocidos y donde a cada paso exponían sus vidas. Uno de estos valientes soldados de Cristo, el padre Samuel Fritz, es reconocido por el Dr. Avencio Villarejo –1966– sacerdote agustino y doctor en Geografía, “como el más grande hombre amazónico... fundador de Yurimaguas el año 1713... dejó el primer y magnífico mapa del Marañón-Amazonas en 1707, cuyas nacientes ubicó en la laguna de Lauricocha. Y, aún más, el padre Fritz viajó hasta el Pará, para presentar sus quejas a las autoridades portuguesas, por las expediciones, que en busca de esclavos, realizaban los “bandeirantes” portugueses, dentro del territorio de la monarquía española. A su retorno se traslada a Lima y da cuenta de los hechos al virrey Conde de la Moncloa. Actuaba el misionero, en defensa de los derechos adquiridos por la Bula de Alejandro VI y del Tratado de Tordesillas”.

Las órdenes misioneras nos han dejado los testimonios de todos sus viajes, de sus investigaciones y observaciones. Fundan pueblos, iglesias, caminos. Introducen la agricultura y ganadería, establecen escuelas; redactan cuadernillos de los diversos dialectos que conocen, tratados de flora, fauna, geografía, etc. En fin, todos sus avances están plasmados por “el sacrificio de 470 religiosos, muertos trágicamente y con la sangre de 146 mártires” –Villarejo–.

He resaltado la actividad de los misioneros, considerando que actuaron en situaciones inéditas, durísimas, encomendados solo a la voluntad divina y que

abrieron las sendas para ser usadas después, por quienes buscaban reconocer el territorio nacional.

Siguiendo el discurso del almirante Gamarra, fue la gran sublevación de Juan Santos Atahualpa en 1742, la que detuvo todo el avance de la expansión virreinal y el de las Misiones. Se abandona Chanchamayo y la selva central queda fuera del control del estado español. Allí es donde va a iniciarse posteriormente, el accionar de Sendero luminoso y del MRTA, lo que obliga a replegarse a las poblaciones y a la inacción del gobierno central.

Entrando al siglo XIX, van a producirse nuevos avances en las exploraciones, tanto por parte del Estado, como de los misioneros y de los comerciantes. El nororiente peruano tiende la mano al comercio vía Brasil. Sin embargo la actividad voraz de los comerciantes y de colonos inescrupulosos, afecta el accionar de los nativos, generando "actitudes irreconciliables" con éstos. Había que encontrar mecanismos de conciliación y esta responsabilidad la asumen los gobiernos "para integrar la Amazonía con el país".

El gobierno del mariscal Gamarra (1829-33) favorece la colonización, en especial la del N.E. amazónico.

Con el presidente Echenique (1851-55), llegan alemanes a la colonia del Pozuzo y, la marina fluvial recibe a la fragata *Amazonas*.

El presidente Castilla, en su segundo gobierno, crea la Provincia litoral de Loreto, con su capital Moyobamba, en el año 1857, dándosele el rango de Departamento fluvial y militar. Encarga la construcción, en Inglaterra de 4 vapores especiales para el transporte fluvial amazónico.

Pero, la necesidad de seguir investigando la navegabilidad de los ríos y su conexión con la sierra y costa, sigue siendo una permanente preocupación del Estado y de inversionistas extranjeros.

Marinos europeos y norteamericanos buscan las mejores rutas transversales en la selva central y sur, en estas incursiones reciben la asesoría de nuestros marinos. De sus demandantes jornadas da cuenta el almirante Gamarra. El centro de salida es el Apostadero Naval de Iquitos. Nos comenta acerca de las actividades de la Comisión Hidrográfica creada en 1867. Se tiene como objetivo vital sacar

del aislamiento a los departamentos de Junín, Ayacucho y Cusco. Incluso se pretende la construcción de vías férreas a la selva, como sucedió con la iniciativa del presidente Manuel Pardo, en 1872, la que no se logró concretar.

Nueva etapa se marca con la explotación del caucho. Inmigrantes extranjeros junto con peruanos se hallan inmersos en estas aventuras tan rentables como peligrosas y dramáticas.

Esta actividad comercial pone en evidencia “la falta de rutas seguras y cortas para la salida del caucho”. Era necesaria la construcción de vías tanto en la zona central de Chanchamayo a La Merced, como en el sur, del Cusco a Madre de Dios. En la búsqueda de estas rutas, “el año 1893, Fermin Fitzcarrald, encuentra el paso o varadero que permite la conexión del río Urubamba con el Madre de Dios, quedando facilitado el comercio del caucho en esa zona”.

En el siglo XX, el año 1901, se crea la Junta de Vías fluviales “para consolidar una ruta de penetración a la Selva Central”. En sus diversas comisiones actúan destacados Oficiales de Marina, de los que nuestro expositor nos ofrece las peculiaridades de sus trabajos, comentando con acierto los informes.

El interés en prolongar la vía férrea desde Cerro de Pasco a la selva, se convierte nuevamente en una necesidad.

Es conveniente recordar que el año 1906, el presidente Pardo, nombra una Junta Consultiva del Ferrocarril al Oriente, para ver la factibilidad de una línea férrea del Huallaga al Ucayali y otra, para unir Tingo María y Pucallpa. La expedición, encargada al ingeniero sueco Gustav Forselius, informó que “la pendiente para un ferrocarril es fortísima”-M. de Fomento 1938. Al año siguiente el ingeniero norteamericano R. B. Huffmann, parte de Goyllarisquisga y, después de un arduo recorrido, llega a Pucallpa, atravesando la pampa del Sacramento. Recomienda la construcción de varios túneles. El presidente Leguía aprobó “como preliminares” estos estudios el año 1910.

El año 1933, el presidente Benavides, impulsa los estudios para cruzar la cordillera Azul, pero con una carretera. El informe final elaborado por los ingenieros Dimas Villavicencio y Eduardo Habich, no resultó decisivo. Nuevamente el año 1937, se entrega Instrucciones al ingeniero Federico Pimentel para “la apertura de una trocha desde el río Tulumayo a la cordillera Azul”. En el informe de esta

comisión se hace hincapié “en que el río que corta a la cordillera es un afluente del Ucayali y que permite el paso de una carretera a 420 msnm. Fue la misma ruta seguida por el padre Abad el año 1757”.- M. de Fomento 1938. Fue esta carretera la que entró en operaciones en 1940 y tiene 770 km. de longitud.

Conviene recordar que en el Boletín N°1 del Ministerio de Fomento, la Dirección de Caminos y ferrocarriles publica el año 1938, todos los estudios y exploraciones efectuadas en la Cordillera Azul, entre los ríos Huallaga y Ucayali, para la construcción de la carretera Lima-Huánuco-Pucallpa, desde el año 1906, con detalladísimos croquis, perfiles y mapas.

La fundación de la ciudad Constitución en 1984, por el presidente Belaunde, abrió posibilidades geopolíticas muy importantes. El almirante Gamarra señala que al encontrarse al centro del país y ser punto de unión entre Huánuco y Pasco, ofrecía inmejorables condiciones, tal como la exploración del BAP *Stiglich*, dos años antes, lo había confirmado.

Respecto a la posibilidad de integrar Sudamérica amazónica, por vías fluvial, terrestre y férrea, hubo un planteamiento el año 2000 que propuso la integración de los doce países de América del Sur a cargo del IIRSA -Integración Infraestructura Regional de América del Sur. Este proyecto no ha podido efectivizarse.

El ingeniero Antonello Gerbi -1944- en su libro *Caminos del Perú*, nos recuerda que “vestigios de pistas prehistóricas han revelado la antigüedad de las comunicaciones transversales de costa a la Selva,... con un sistema de transportes que lo hizo efectivo una sociedad organizada, con una economía práctica y con normas jurídicas aceptadas por costumbre”. Ha sido una forma de practicar la política a través del espacio, lo que conocemos como “geopoder”.

No hemos podido todavía plasmar con propiedad la geopolítica, a nuestros proyectos de penetración a la selva, como es el espíritu de tantos objetivos trazados. Napoleón decía que “la política de los estados reside en su geografía”. Esto lo entendió y proyectó el doctor Emilio Castañón Pasquel, al referirse a la geopolítica, “como el estudio de la importancia del espacio en el desarrollo integral y armónico de la vida de un país.” En esta línea de pensamiento propuso el punto de Atalaya, como el centro geopolítico del Perú. En la década del 50 (del siglo XX), lo consideró como el eje vital del Perú y planteó ese lugar como la posible capital del país. Y cuán certera fue su visión futurista, cuando en la década siguiente, Brasil trasladaba su capital a Brasilia, en el corazón de su selva.

Si hoy, ciudad Constitución en la margen derecha del río Palcazu está paralizada, la ciudad de Atalaya, a orillas del río Tambo, próximo a su unión con el Urubamba donde nace el río Ucayali, es un centro de confluencia de varias rutas de irradiación geovial. Es una próspera ciudad al S.E. de Pucallpa cuya Municipalidad Provincial está dando cumplimiento a un Plan de Desarrollo 2007-2015, armonizando un manejo geo-político-económico muy interesante.

Aquilatando lo expuesto, vemos que la historia de la Amazonía, y el accionar en ella, es una aventura muy compleja y retadora. El doctor Porras Barrenechea, en 1961, sostenía que la selva era: “tierra insegura, en que la etapa del Génesis no ha terminado aún... donde los ríos cambian de lecho todos los días, donde la inundación transforma incesantemente el perfil de las tierras...”. Reforzando estas apreciaciones, el doctor Víctor Andrés Belaunde opinaba en 1961, que las operaciones en la selva significaban “heroísmo, fé y trabajo”. Todo ello han experimentado los misioneros, los marinos y los colonizadores.

El almirante Gamarra dice bien en sus conclusiones que la Marina de Guerra debe volver la vista al llano amazónico. Se debe recuperar las capacidades de la Fuerza Naval de la Amazonía y proyectarnos cien años, para un accionar efectivo en todos y cada uno de sus afluentes. Esto no es una utopía, es advertir con tacto geopolítico una acción integradora del país.

El doctor y marino, Fernando Romero, el año 1983 comentó el tema en el sentido que “es dable crear una Fuerza Armada Regional que garantice la seguridad de las fronteras más extensas y desconocidas del Perú. Nos falta una política territorial selvática, una política de largo alcance y demanda que la Sociedad Geográfica de Loreto debe ser reinstalada”. En la selva nos topamos con múltiples pueblos, encerrados en las cuencas altas y medias de los ríos. Existe una gran variedad étnica y cultural, con grupos aislados en su mayoría; a veces encerrados en selvas casi vírgenes.

Son estos los territorios que permiten el accionar de toda actividad ilegal, la que se mimetiza con las poblaciones nativas. Nuestras Fuerzas Armadas tienen que actuar allí, por aire, tierra y ríos. Creo que no hay lucha más difícil y agotadora, que cuando se hace necesario enfrentar a la naturaleza primero y luego encontrar al enemigo. Indudablemente que los peligros se multiplican, los errores se cometen y las vidas se pierden.

¿Cuánto más podrá soportar nuestro país esta sangría de hombres y de recursos? A lo que se suma el resentimiento entre peruanos, el distanciamiento entre

hermanos y el desconcierto de las poblaciones nativas. Todo lo cual contribuye a ponernos insalvables barreras para la pacificación del país. El reto que tenemos nos obliga a elevarnos por sobre los desafíos, a replantear permanentemente las formas de enfrentar a la naturaleza y a los enemigos del país.

La selva central, nuestra opción geopolítica, por la que tanto se ha trabajado, es hoy una zona de conflictos que se extiende a aquellos ríos por los que se ha transitado por siglos.

Nuestro Instituto, como bien lo sostiene el almirante Gamarra, estimula el conocimiento, la investigación y el interés por la Amazonía y, trabajos como el que nos ha presentado así lo confirman.

Señores, esta noche significa una jornada emotiva por la envergadura de los temas tratados y por la proyección que ellos demandan al país. Las investigaciones realizadas y las propuestas planteadas nos permiten decir, como corresponde, que damos la más cordial bienvenida como Miembro de Número al señor vicealmirante Carlos Gamarra Elías.

BIBLIOGRAFÍA

Boletín de Lima. N° 2. Lima, 1979.

FAURA, Guillermo. *Los ríos de la Amazonía peruana*. Lima, 1964.

GERBI, Antonio. *Caminos del Perú*. Lima, Imp. Scheuch, 1944.

MINISTERIO DE FOMENTO. Dirección de Caminos y Ferrocarriles. Lima, Imp. Scheuch S. A., 1938.

MOREYRA Y PAZ SOLDÁN, Manuel. *Manuel Rouad y Paz Soldán y la exploración del río Yavari en 1866*. Lima, Talleres Villanueva, 1866.

El Perú y sus recursos. Lima, Auge Editores, 1994.

PORRAS BARRENECHEA, Raúl. *El Perú y la Amazonía*. Lima, 1961.

ROMERO, Fernando. *Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonía*. Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1983.

VALDEZ Y PALACIOS, José M. *Lima-Río de Janeiro 1844-Viaje del Cuzco a Belén en el Gran Pará*. Primer tomo. Lima, 1971.

VILLAREJO, Avencio. En *Revista Fanal*, Volumen XXI, N° 78. Lima, 1966.

*Entorno Familiar de Miguel Grau Seminario**

CONTRALMIRANTE
FERNANDO GRAU UNLAUFF

PALABRAS DEL SEÑOR PRESIDENTE

Señor vicealmirante Jorge Moscoso representante del comandante general de la Marina, señores Miembros de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, señores oficiales superiores y subalternos, señores familiares y amigos de los señores contralmirantes que el día de hoy se incorporan como Miembros de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, señores y señoras, estimados amigos.

El día de hoy el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú se viste de gala al recibir a tan especial concurrencia, donde lo mejor de todo es la presencia de tan numerosas damas que dan ese marco de belleza a esta ceremonia.

Vamos a tener la presentación del señor contralmirante Fernando Grau Umlauff con el tema “Entorno familiar de Miguel Grau Seminario”, que trata acerca de lo que podríamos llamar la saga genealógica del gran Almirante, el Peruano del Milenio y la influencia de la misma en la formación y evolución de la personalidad del héroe, se resalta, como parte de esta formación, el premonitorio aserto de O’Higgins, quien manifiesta que este triunfo y cien más se harán insignificantes si no dominamos el mar, y esto es lo importante del aserto, la dominación

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 20 de febrero del 2014.

del mar. Y esto es lo que quedó en la mente del joven Grau y es lo que se proyecta a futuro; se suma a este enunciado el concepto geopolítico de don Ramón Castilla y Marquesado, quien manifiesta; “Si Chile compra un buque, el Perú debe de comprar dos”, y qué cierto de esta concepción geopolítica. En qué situación estaríamos en este momento si hubiéramos seguido tal y cual fue enunciado.

La ancestral relación con el mar por herencia hispana unida a la nativa, que contaba con siglos de relación, formaron al hombre y delega al Perú las más sólidas e imperecederas tradiciones navales de las cuales somos sus depositarios, dejando ver que el futuro del Perú sigue siendo el Mar.

A su vez, el almirante Eduardo Reátegui Guzmán recrea un ensayo que versa sobre el dominio marítimo en la Amazonía Peruana, tema trascendental de nuestra época, que pone sobre el tapete la importancia de siempre de ese mar interior, la Amazonía, que representa aproximadamente el sesenta por ciento del territorio continental peruano. Vemos, pues, que el destino por esas cosas tan al azar de que dispone, ha hecho que ambos expositores pongan sobre el tapete nuestro futuro, que sigue siendo el Mar.

Contralmirante José G. García Valdivieso



FAMILIA GRAU CABERO

Don Francisco Pizarro, después de navegar desde Panamá y de múltiples peripecias, en 1532 llegó a la región norte del territorio que sería posteriormente el Virreinato del Perú, buscando un sitio adecuado para establecerse, encontrándolo en el valle de Tanguará, a orillas del río Chira. Allí fundó la primera ciudad española que se erigió en el Perú, a la que llamó San Miguel¹.

En 1578, por orden del virrey Francisco de Toledo, la gente piurana que se hallaba en "El Monte de los Padres" fue reubicada por un mejor clima y mejores perspectivas en "San Francisco de Buena Esperanza" (hoy Paita)². La ciudad de Piura era parte de la gobernación de Trujillo. A mediados del siglo XVIII, tenía solo tres calles principales con varias secundarias, con dos plazas: "La Mayor" y una pequeña llamada "Santa Teresa", con las iglesias La Mayor, la de Santa Teresa, y otras pequeñas, de los padres Franciscanos y de los religiosos Betlemitas, que tenían a su cargo un hospital, famoso en toda la América hispana meridional. El gobierno político y civil de entonces estaba administrado por el Gobernador, designado por el rey de España; el magistrado, el cual era elegido cada año; y dos alcaldes ordinarios para la administración de justicia del régimen Civil y Criminal; siendo este, entonces, uno de los gobiernos más conocidos en el Perú³.

La genealogía de la familia de los Del Castillo empieza en Piura con el alférez don Antonio del Castillo que contrajo matrimonio con doña María de los Ríos y Henríquez de la Peña, ambos de origen peninsular. De esta unión nació don Miguel Serafín Del Castillo de los Ríos, tatarabuelo del héroe de Angamos⁴. Una de ellas, María Paula fue la madre del prócer de la Independencia don Miguel Cortés Del Castillo que murió en la batalla de Junín; la segunda hija fue Joaquina, madre de doña Luisa Seminario del Castillo.

El primer Seminario que llega desde España al Perú es Andrés Seminario Gonzaga⁵. Uno de sus hijos, Manuel Seminario Zaldívar, fue el primer Seminario que llegó a Piura⁶. Se casó con Isabel Jaime de los Ríos, fueron padres de Fernando Torcuato (el padre de María Luisa Seminario), que nació el 27 de mayo de 1758⁷. Era un personaje presuntuoso e incondicional al Rey y a la monarquía española. El menor de la familia, don Miguel Jerónimo, a diferencia de sus hermanos abraza la causa de la Independencia.

Fernando Torcuato contrajo matrimonio con doña María Joaquina del Castillo y Talledo, en Piura, el 15 de octubre de 1781. Tuvieron diez hijos, entre

ellos don Miguel, casado con Luisa Guzmán que fue regidor de Piura; doña Manuela, casada con el teniente de navío, de la marina realista, don Juan José Vargas Álvarez; don Fermín, que fue sacerdote; doña Mariana, casada con don José María Ramos, fue la hermana con la que Luisa Josefa, la menor de la familia Seminario Del Castillo y madre del Almirante, mantuvo una mejor relación.

Tanto la familia Seminario como los Del Castillo gozaban de grandes fortunas; eran dueños de haciendas e industrias, entre ellos había políticos, sacerdotes, rectores universitarios, por lo que dispusieron de un gran poder en Piura y pueblos vecinos, habiendo tenido importante participación en la historia piurana.

Luisa o María Luisa o Luisa Josefa (con estos nombres es nombrada indistintamente por los historiadores, aunque no se ha ubicado su partida de nacimiento) Seminario Del Castillo, vino al mundo entre 1807 y 1810, cuando se vivían eufóricamente los procesos independentistas⁸.

Después de la derrota de las fuerzas de los chilenos en Rancagua, en octubre de 1814, Bernardo O'Higgins abandona Chile en busca de José de San Martín, que se encontraba en Mendoza⁹.

Posteriormente a la victoria de Chacabuco el 12 de febrero de 1817, O'Higgins declaró: "Este triunfo y cien más se harán insignificantes si no dominamos el mar". Días después le ofrecieron a San Martín la Dirección Suprema del país, quien rehusó el cargo, al considerar que no contribuía con el objetivo supremo que era la independencia de América, por lo que se invistió a Bernardo O'Higgins con los poderes de director supremo, reservándose aquel la dirección militar de la futura campaña independentista en el Perú¹⁰.

A mediados de diciembre de 1817, San Martín después de analizar la situación con O'Higgins, se decide escribir al director de las Provincias Unidas del Sur para manifestarle la necesidad de contar con una fuerza naval capaz de llevar adelante la empresa de la independencia del Perú¹¹.

Entre tanto, el virrey Pezuela, aprovechando su superioridad en el mar mantenía bloqueada la costa chilena.

Al haberse conseguido el apoyo del gobierno de Buenos Aires, tuvo lugar la batalla de Maipú el 5 de abril de 1818, con la derrota del ejército español, asegurando así la independencia de Chile.

A fines de noviembre de 1818, Lord Tomás Cochrane, contratado por Chile llegó a Valparaíso para hacerse cargo de la Escuadra Libertadora; se le dio el grado de vicealmirante y asumió el mando de la escuadra para ponerla en el más alto grado de alistamiento¹².

La organización de la expedición libertadora, desde su concepción hasta la ejecución, fue una tarea titánica, por el conjunto de dificultades económicas y de logística, así como técnicas y de disciplina, sobre todo en la búsqueda de soldados y dotaciones¹³.

El día del zarpe de Valparaíso fue fijado para el 20 de agosto de 1820. En el viaje a aguas peruanas recalaron en Coquimbo para dirigirse a San Gallán, y enrumban luego a Paracas, en donde desembarcan el 7 de setiembre¹⁴.

Arriban al Callao en la madrugada del 29 de octubre, para efectuar una demostración del poderío de la escuadra y establecer el bloqueo del puerto. Los buques que trasladaban las tropas se dirigieron a Ancón para desembarcarlas¹⁵.

Entre tanto, en Piura, don Fernando Torcuato Seminario y Jaime se encontraba enfermo y agobiado por el deterioro de la situación política imperante. Su hermano menor, Miguel Jerónimo comandaba la conspiración de los patriotas, causa a la que la niña Luisa mostraba abierta adhesión y simpatía, colaborando con su hermano Fermín para llevar mensajes al tío Miguel Jerónimo, hasta la proclama de la independencia de San Miguel de Piura el 4 de enero de 1821. A Miguel Jerónimo lo designan en el cargo de gobernador militar. El 14 de enero de 1821, igualmente el pueblo paiteño, secundando a su Cabildo, declaró la independencia.

El 10 de marzo de 1821, la goleta *Sacramento* zarpó del Callao rumbo a Panamá, fue apresada en alta mar el día 17 por los hermanos paiteños Victoriano y Andrés Cárcamo, procediendo a arribar al puerto de Paita¹⁶. Depuesto el virrey Pezuela en enero por sus propios jefes, es ocupada Lima por San Martín, quien proclama la Independencia el 28 de julio de 1821.

El padre realista de María Luisa, falleció en noviembre de 1821, y en octubre de 1822 su hermano Miguel Jerónimo Seminario y Jaime es nombrado Gobernador Político y Militar de Piura.

Grau es un antiguo apellido de origen catalán. De los primeros que se tiene noticia es el del almirante Joffre Grau¹⁷. La familia se extendió con los años a América, particularmente en Colombia, Cuba y México. Se encuentra el apellido Grau al lado de Hernán Cortés en la conquista de México; así como también en el Perú, habiéndose hallado la partida de fallecimiento de Pedro Grau en Tacna, donde dejó descendencia.

La familia Grau que nos concierne es la descendiente de Joan Francisco Grau y Girona, que emigró a mediados del siglo XVIII de Sitges (Cataluña) a Cartagena de Indias, en donde contrajo matrimonio con María Josefa Casiana Berrios, de origen vasco.

Del matrimonio tuvieron diez hijos. El segundo vástago fue Juan Manuel Grau y Berrio, (padre de Miguel Grau Seminario), que nació en Cartagena de Indias el 15 de agosto de 1799. Empezó a servir a su patria desde los 12 años. En 1811 estuvo presente en el sitio de Cartagena, participó en la campaña de Cartagena y en la de Santa Marta en su país; fue hecho prisionero durante nueve meses en 1821, por el general Morillo, que había sido enviado en 1815 con un considerable ejército por el rey Fernando VII para imponer el orden en las provincias rebeldes de América. En julio de 1822, Juan Manuel antes de continuar viaje al sur motivado por el ideal independentista, contrajo matrimonio con Carmen Prados, con la que tuvo un hijo.

Para 1818, Simón Bolívar había concebido dos proyectos que requerían de una ejecución pronta y eficaz:

1° Que el Congreso de Angostura diera estabilidad política a la República de la Gran Colombia; y 2° La invasión a la Nueva Granada que incorporaría a la empresa libertadora recursos humanos y materiales¹⁸.

Terminado el armisticio firmado en Santa Ana de Trujillo, por Bolívar y el General Morillo, el Libertador concibe la culminación de su obra de la emancipación de Venezuela¹⁹.

El 24 de junio, en la batalla de Carabobo se decidió el destino político de Venezuela. Dos días después la Gran Colombia emerge libre y Bolívar entra en Caracas, su ciudad natal, permaneciendo pocos días, ya que su objetivo era proseguir la campaña sobre Quito y el Perú²⁰.

Antonio José de Sucre, con el apoyo de fuerzas peruanas y argentinas al mando del general Andrés de Santa Cruz, el 24 de mayo derrotan en la batalla de Pichincha a los realistas que estaban bajo las órdenes del general Aymerich, asegurando la independencia de Quito y la posterior incorporación de la provincia de Guayaquil a la República de la Gran Colombia, a pesar de la fuerte oposición de José de La Mar.

En febrero de 1822, en un segundo intento para hablar con el Libertador Bolívar, el general José de San Martín se embarca en la *Macedonia* rumbo a Guayaquil, vía Paita, arribando el 26 de julio, para reunirse en privado con Bolívar en la noche. Trataron tres puntos:

¿Pertenece Guayaquil a Colombia o al Perú?

¿Será monárquico el gobierno que convendría dar a aquella sección de América en que ondeaba todavía el pabellón español y que dentro de poco debía libertarse?

¿Ayudaría Colombia al Perú para adquirir su independencia y a qué precio o condición?

Al término de la reunión, el Libertador le informó a San Martín que durante su ausencia del Perú: “Tuvo lugar una conmoción (el 28 de julio) excitada por las opresoras medidas del impopular ministro de Estado Don Bernardo Monteagudo”. Lo cual motivó que el Protector, don José de San Martín se trasladase de inmediato a Lima. Arribó al Callao el 19 de agosto, reasumiendo el gobierno. El 20 de setiembre de 1822 renuncia ante el Congreso a todos sus cargos militares y políticos, abandona el país y América del Sur. El Perú queda gobernado por un triunvirato, encabezado por el mariscal José de La Mar.

El resultado de la reunión entre San Martín y Bolívar fue que Guayaquil quedó unido a Colombia; El Perú no fue monárquico, Bolívar envió fuerzas al Perú.

En efecto, en agosto del año 1822 marchó al Perú el general Castillo, con los coroneles José María Córdova y Jacinto Lara, con la división auxiliar colombiana de 2 500 hombres que integraban los batallones “Pichincha”, “Yaguachi” y “Vencedores de Boyacá”, más el batallón “Numancia”, que Bolívar llamó “Voltígeros de la Guardia”. Al arribar a Paita de paso a Lima, acamparon en las afueras de Piura. Integraba esta avanzada, el granadino Juan Manuel Grau y Berrio de 23 años.

Antonio José de Sucre llega al Perú el 10 de mayo de 1823, se pone al mando de los colombianos en la segunda expedición a intermedios o sitio a Arequipa.

Bolívar con los "Húsares de Colombia" en su viaje a Lima, hace escala en Paita en la segunda quincena de agosto, para arribar en la barca *Chimborazo* al puerto del Callao el 1° de setiembre de 1823 y entrar a Lima al día siguiente. Era parte del ejército que venía con Bolívar, el venezolano Pío Díaz, que lo había seguido desde los catorce años, en su larga marcha desde Caracas.

Juan Manuel Grau, además de participar en la campaña de Arequipa en 1823, fue vencedor en las gloriosas jornadas de Junín el 6 de agosto y de Ayacucho el 9 de diciembre de 1824, que sellaron la independencia del Perú y América. Por esa participación, Juan Manuel percibió una gratificación de 2 000 pesos que le fue entregada el 22 de febrero de 1826 en la ciudad de Arequipa.

Pío Díaz viajó en comisión al norte. Al regreso permanece en Piura y contrae matrimonio en 1825 con Luisa Seminario del Castillo, con quien tiene tres hijos: José Anselmo Roberto, Jacoba Balbina, y Manuel Emilio²¹. El día 26 de enero de 1827 Juan Manuel interviene en la sublevación de la tercera división del ejército colombiano, al mando del coronel Pando, permaneciendo en Lima cuando Bolívar se retira del Perú.

En 1828 y 1829 el colombiano Grau está del lado peruano en la guerra contra la Gran Colombia²² que enfrentó a Bolívar y Sucre con el mariscal José de La Mar. El puerto de Paita fue el centro de reabastecimiento y reparaciones de la flota peruana en el bloqueo que estableció Guise desde Panamá a Guayaquil. El almirante fallece en el combate de Guayaquil a bordo de su nave insignia la *Presidente*²³.

A Pío Díaz esta guerra le planteó la disyuntiva entre su familia formada con María Luisa Seminario y sus obligaciones militares con su país de origen, optando por este último. En 1830, asesinaron a Sucre, poco tiempo después muere Bolívar y Pío Díaz no regresó a Piura. Ese mismo año viajeros del norte comunicaron que Díaz se había establecido definitivamente en Quito, que nuevamente servía en las milicias y no pensaba volver.

Don Juan Manuel Grau, como civil después de una carrera militar de 18 años consecutivos en Colombia, Ecuador y Perú, cansado y envejecido, se arraiga en Piura (1830), dedicándose al comercio, que ejerció entre Paita, Guayaquil y la ciudad de su residencia²⁴. Convivió en un ambiente lleno de felicidad y se relaciona con la sociedad de esa ciudad y sentimentalmente con doña María Luisa Seminario Del Castillo, por seis años. De esta unión nacieron cuatro hijos.

Enrique Federico, que nació el 10 de octubre de 1831, al igual que Miguel, se embarcó de niño en buques mercantes e ingresaron juntos a la Marina, falleció a los 26 años, el 4 de noviembre de 1857 en La Merced (Chanchamayo), mientras cumplía una comisión del servicio.

María Dolores Ruperta, nació el 30 de marzo de 1833, se casó con el coronel Manuel María Gómez (nacido en 1816)²⁵. Doña Dolores falleció el 10 de diciembre de 1906, sin dejar descendencia.

La última hija de esa relación fue Ana Joaquina, que vino al mundo el primero de octubre de 1835 y falleció en Lima, soltera, el 18 de julio de 1880. Vivió en la casa de los Grau Cabero, ayudando a doña Dolores en la crianza de los hijos que hubieron con el capitán de navío Miguel Grau Seminario.

Miguel nació en Piura el 27 de julio de 1834, en la casa signada con el N° 62 de la calle Mercaderes (hoy Tacna N° 622), domicilio de la familia Seminario del Castillo, en la que vivían Mariana y Luisa Josefa. Su madre fue atendida en el parto por el doctor Alexander Diamond Newell. Fue bautizado el 31 de setiembre del mismo año por el presbítero Santiago Angeldonis, sus padrinos fueron Manuel Anzoátegui y Rafaela Angeldonis; Aparece en la partida como la madre Josefa Castillo²⁶. Joaquina Del Castillo, la madre de Luisa, en su testamento del 8 de marzo de 1834, cuatro meses antes que naciera Miguel, la mejora económicamente de la que recalca es “mujer legítima de D. Pío Díaz por ser así mi voluntad y teniendo en consideración su actual estado”.

El nombre Miguel no es recurrente en la familia Grau antes del nacimiento del héroe. En cambio sí aparece en las familias Seminario y Del Castillo. Cerca nos a María Luisa están: su hermano mayor Miguel Seminario Del Castillo, que fue regidor del cabildo de Piura; su tío Miguel Jerónimo Seminario y Jaime, que, como queda anotado, tuvo una destacada actuación en los sucesos de la independencia de Piura. Por el lado materno está el abuelo Miguel Serafín Del Castillo Velásquez, que fue alcalde de la ciudad y también su primo y prócer de la independencia del Perú, Miguel Cortés Del Castillo.

Fermín Seminario y Del Castillo, hermano de Luisa, fue “Cura propio y Vicario foráneo de la Heroica Villa de Catacaos”, abogado de los Tribunales de Justicia de la República y doctor en Derecho Canónico, Presbítero y Juez eclesiástico²⁷.

Sabemos que los primeros años de vida son fundamentales en el futuro desarrollo del ser humano, por lo que estoy convencido de que, a pesar de la situación no normal que existía entre Juan Manuel y María Luisa, no descuidaron la formación y educación de sus hijos, en la que fueron respaldados por las familias maternas y amigos, como su madrina Rafaela. No sería extraño que los cimientos de la profunda creencia religiosa que tuvo Miguel, mostrada a lo largo de su vida fueran inculcados por su tío Fermín.

El periodo inicial de la vida del niño Miguel coincide con uno de los capítulos más turbulentos de la historia del Perú, que comprende el pronunciamiento de Felipe Santiago Salaverry contra el régimen de Luis José de Orbegoso, y el protectorado de Andrés de Santa Cruz, desde agosto de 1836²⁸. Una reunión de vecinos de Lima, declara establecida la Constitución de 1834 y elige a Gamarra como presidente provisorio y a Ramón Castilla como ministro de Guerra²⁹.

El único documento que hasta ahora permite ubicar a Miguel Grau en su niñez, es el censo de Piura de 1840, llevado a cabo por José Santos Castañeda y don Santiago Távara y Andrade. Registraron entre vecinos y pobladores a 4 854 personas. En el censo no estaba indicado, número ni calle, cada uno de los censados aparece con un solo apellido, como se usaba en la época. Isabel Ramos Seminario (Anexo 5) hace un ejercicio sobre el tema y basándose en su experiencia y conocedora de la ciudad, en su trabajo incluye el segundo apellido; en el censado N° 224 ubicamos a Juan Manuel Grau y Berrio y a continuación a sus hijos en diferente vivienda a la de la madre de los pequeños. La razón por la que se encontraban con el padre, no era como se afirma, que la madre los había abandonado. Procedieron de acuerdo a lo establecido en el Código Civil de 1832 promulgado por el general Andrés de Santa Cruz para el Estado Nor-Peruano³⁰.

Un dato importante encontrado en el censo es que vivían en la ciudad don Lizardo Montero Flores de 8 años y Aurelio García y García de 6 años. Con el correr del tiempo los encontramos a ambos muy ligados a la vida de Miguel Grau. Serán testigos del matrimonio de Miguel con Dolores Cabero, el 12 de abril de 1867; donde manifestó ser hijo de Juan Manuel Grau y de Luisa Seminario.

Posteriormente al censo, regresa Pío Díaz y retoma su relación con María Luisa Seminario Del Castillo, teniendo una hija más, Joaquina Díaz Seminario.

En julio de 1840, el Gran Mariscal Agustín Gamarra es proclamado presidente constitucional del Perú. En marzo de 1841, el coronel Manuel Ignacio de

Vivanco, prefecto de Arequipa, se levanta con la bandera de la "Regeneración". Ante este acontecimiento el general Ramón Castilla, ministro de Guerra viaja para restituir el orden, siendo derrotado en Cachamarca. Reagrupa sus fuerzas y derrota definitivamente a Vivanco en Cuevillas, refugiándose este en Bolivia, donde se dan una serie de motines que ponen en peligro al Perú, por lo que el mariscal Gamarra y su ejército pasan la frontera y ocupan La Paz. En Bolivia se unen en torno al general boliviano José Ballivián, librándose el 18 de noviembre de 1841 la batalla de Ingavi (Bolivia), donde muere Gamarra y Castilla cae prisionero. Las fuerzas bolivianas invaden Puno e ingresan a Tacna, Moquegua y Arica. Gutiérrez de La Fuente organiza un ejército para atacar a los bolivianos del general Ballivián.

Juan Manuel Grau había solicitado con anterioridad a su amigo, el general Antonio Gutiérrez de la Fuente, ser llamado nuevamente al servicio, siendo convocado para que se reintegre al ejército. El gran dilema que se le presentó fue a quién encargarle a sus hijos, todavía menores de edad. Algunos estudiosos de la vida de Grau indican que se los confía a Rafaela Angeldonis, aunque por la relación de amistad que mantenían ambas familias, es de suponer que su madre no se desentiende de ellos, lo mismo que las familias Seminario y Del Castillo.

En febrero de 1843, con el grado de teniente coronel, Juan Manuel Grau, a su solicitud, por encontrarse la patria en peligro, se une al general La Fuente en Lima, nombrándolo este como su secretario en el Estado Mayor. Lo acompaña al pueblo de Ácora (Puno) donde, con el general boliviano Ballivián acordaron los términos de la reconciliación³¹.

El 17 de octubre se dio la batalla en "Agua Santa" (Ica) entre el general Vidal con el apoyo del general Gutiérrez de La Fuente contra el general Torrico, después de la victoria del Ejército del sur. Antonio Gutiérrez de La Fuente viaja a la capital, posteriormente lo hace el general Vidal. El 27 del mismo mes, el general La Fuente es ascendido al grado de mariscal y lo nombran ministro de Hacienda y designa a Juan Manuel Grau como Vista de la aduana de Paita, lo que le permitía velar directamente por sus hijos Grau Seminario.

Paita contaba entonces con una población principalmente aborigen y mestiza, habiendo sufrido bombardeos y saqueos de todo tipo³². Era en esa época uno de los principales puertos en América del Sur y servía como depósito de mercancías y tránsito de pasajeros.

Cuando se estableció Juan Manuel Grau en Paita, lo hizo con sus hijos tal como lo había hecho anteriormente. Es lo que aprende Miguel, y lo pone de manifiesto al reunir, cuando contrae matrimonio, en un solo solar a todos sus hermanos. Además de vista de Aduana, Juan Manuel fue nombrado por el alcalde como director de Educación Primaria, que era regida por el municipio con las rentas que obtenía de las tasas de algunos productos de las exportaciones.

En el puerto vivían amigos y familias como los de la Haza, Otoya y otros, cuyos hijos serían compañeros de Grau en la Marina, así como el Dr. Diamond Newell, que era casado con la hermana de Juan Noel Lastra, que se hundió con su buque, la fragata *Mercedes*, frente a Casma el 2 de mayo de 1854.

El niño Miguel Grau debió de haber escuchado desde muy temprano, las historias de los piratas, los hechos de Bolívar, de San Martín, de los hermanos Cárcamo, el sacrificio de Noel, el saqueo de Anson y muchas más historias del puerto y del mar, que lo inquietaron para inducirlo a convertirse en marinero.

Un personaje importante con quien se encuentra don Juan Manuel Grau es el capitán Manuel F. Herrera, al cual lo unía una antigua amistad por también ser colombiano como él y haber servido a las órdenes de Sucre. El capitán Herrera regresó después de la guerra de la independencia a su tierra natal de viejos marinos y decidió dedicarse al comercio marítimo.

Los Grau descendían de familia marinera. Juan Manuel Grau inicia su vida en las armas a los 12 años, que era la misma edad en la que los jóvenes que deseaban dedicar su vida al mar se embarcaban, tal es el caso de nuestro héroe Juan Manuel Fanning García, nacido en Lambayeque e hijo del marino norteamericano John Fanning. También es el caso de Enrique Grau Seminario, hermano de nuestro héroe, que en 1843 a la edad de 13 años se embarca en calidad de pilotín en la goleta granadina *Catalina*, al mando del capitán Antonio Jiménez.

Fue sin duda y debió ser muy difícil para Juan Manuel Grau encargarle al capitán Herrera al niño Miguel, cuando este tenía solo 8 años y 6 meses, y prepararlo en los oficios marinos. Tan es así que en su primer embarque naufraga frente a la isla Gorgona, experiencia que lo marca y tendría presente en su comportamiento humanitario que lo caracterizó a lo largo de toda su vida. Sus dos siguientes embarques fueron con el mismo capitán en buques de no más de 16 tripulantes, lo que le brindó una buena formación marinera. En los viajes en que

arribó a Paita, Juan Manuel se preocupó por su educación, que le permitiría al joven Miguel igualmente ser casi autodidacta en otras materias.

En los primeros días de abril de 1843, es depuesto del Gobierno el general Vidal y el general Manuel Ignacio de Vivanco tomó el poder en Lima, como Supremo Director. Retiró del escalafón a doscientos diecinueve militares ascendidos durante el breve gobierno militar de Vidal. Juan Manuel Grau, erróneamente no se había inscrito en el escalafón, por lo que no llegó a cobrar el sueldo de teniente coronel ni las bonificaciones y premios por haber servido en la guerra por la Independencia.

En Paita, Juan Manuel Grau desempeñó sus cargos con idoneidad gracias a su experiencia militar y a la adquirida en los diferentes momentos de su vida.

Sobre Juan Manuel, el estudioso piurano Juan G. Paz Velásquez en su libro "Piura. La Cuna de Grau" escribe:

Paita en deuda con el colombiano Grau:

La gratitud nos hace felices porque son raras las oportunidades en que a un hombre se le reconoce... Tenemos, asimismo, que expresar positivos sentimientos que perennicen los nombres y los hombres que brindaron su cuota cívica... Siendo gratos, en este caso concreto, aceptaremos palmariamente, frente a la luz de la prueba escrita, que el colombiano Juan Manuel Grau ha sido pionero de la Instrucción primaria en Paita durante el siglo XIX, en pleno amanecer de la república".

"I, finalmente, lo menos que se puede hacer en justo reconocimiento a su memoria es darle su nombre a uno de los colegios estatales del vecino puerto de Paita, al que Juan Manuel Grau, le dedicó los mejores años de su vida. Es un acto de justicia perentorio y de exigible cumplimiento.

A Juan Manuel, en las tierras norteñas se le atribuyeron no menos de 24 hijos. Al respecto, debo indicar lo siguiente:

- Llegó a Piura para radicarse en 1829, a la edad de 30 años después de haber tenido una intensa carrera militar de 18 años.
- Dejó Piura en 1847, para establecerse en Lima a la edad de 48 años
- En el censo de 1840 la población de Piura era de 4 854 personas que incluían

aborígenes y esclavos. Después de una minuciosa investigación sólo se han encontrado como niños Grau a los Cuatro GRAU-SEMINARIO.

- Con el N° 1183 figura Benedicta Grau, soltera, nacida 1800 (40)
- Con el N° 2040 figura Manuela Grau, soltera, nacida 1804 (36)
- En 1841 fueron censados 198 extranjeros
- Todos los hijos que se le atribuyen, nacidos en Piura fueron bautizados en la Iglesia Matriz
- De los nacidos en el puerto de Paita, no se ha encontrado la respectiva partida
- En 1842, Juan Manuel Grau y Berríos no se encontraba en Piura
- En 1845, nació Manuel Albino Grau Vega, quien se embarcó de niño al igual que sus hermanos Enrique y Miguel, siguiendo sus pasos en la Marina, luego pasó a trabajar a la Aduana del Callao. Se mantuvo contacto con la familia de Albino hasta la generación de los nietos del Almirante Miguel Grau³³.

El 20 de abril de 1845, el general Ramón Castilla es elegido por votación popular, como presidente del Perú, por 6 años, y fue este el primer periodo de gobierno estable y tranquilo en el período republicano.

En el diario *El Comercio* del 4 de octubre de 1847, está escrito que Juan Manuel Grau “ha solicitado al Congreso que de acuerdo a la ley del 12 de febrero de 1825, la nacionalidad peruana por haber participado en la victoria de Ayacucho y tener la opción a todos los empleos que puede conceder la República”. Solicitud que le fue denegada.

En noviembre de 1848, Juan Manuel Grau, firma en Lima como socio fundador de la Sociedad Patriótica “Fraternidad, Igualdad y Unión”, precursora de la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia. Muchos de los que firmaron carecían de recursos para llevar una vida decorosa acorde con su sacrificio por la libertad³⁴.

Así, hallamos a don Juan Manuel Grau, “viejo soldado de la independencia” cesante y enfermo en Lima en 1851, tramitando con el gobierno de Echenique, una nueva solicitud para ser inscrito en el escalafón del ejército por ser “Fundador de la Independencia”... “Por mi desgracia se olvidó el Ministerio de inscribirme en el Escalafón del Ejército”... Solicitud que fue denegada. En 1853, se presenta al Congreso a “suplicar” una pensión de gracia, la que luego de un lar-

go trámite, le fue concedida en 40 pesos mensuales, mediante Ley del Congreso del 16 de noviembre, en virtud de los servicios prestados a la Patria, durante las campañas independentistas.

Algunos historiadores afirman erróneamente que el joven Miguel Grau Seminario arribó al Callao el 10 de agosto de 1853, a bordo de la fragata N.A. *Golden a Eagle*. Sin embargo, esa es la fecha en que firma el documento de la relación de los buques en que había realizado sus viajes, que le pidieron para ingresar a la Marina, la que se encuentra junto con la de su hermano Enrique en los archivos históricos de la Armada.

El joven Miguel Grau debió haber arribado un tiempo antes para encontrarse con su padre, que lo inscribió en el colegio en el que era codirector el poeta español Fernando Velarde del Campo, para reforzar sus conocimientos. El 18 de agosto de 1853, Juan Manuel firma la solicitud para que sus hijos sean admitidos en la Marina. Después de los correspondientes exámenes fueron aceptados como guardiamarinas el 14 de marzo de 1854.

El poeta Velarde que se encontraba en Londres, al enterarse de la muerte e inmolación en Angamos de su antiguo discípulo, al que lo debe haber tenido presente por haber sido un alumno muy destacado, compone unos versos, de los cuales me permito incluir un relevante extracto³⁵:

Siendo yo joven (...)

Fuiste mi alumno (...)

Allá en la noble y opulenta Lima!

"A pesar de los años (...)

(.....)

Mis recuerdos más íntimos te alcanzan (...)

"(...)

.....Inspirabas entusiasmo ardiente,

Cariñosa y profunda simpatía.

Cuando implacable comenzó la guerra

(...)

Te vi del Huáscar en la humilde popa

(...) *Con grandes hechos sorprender la Europa,*

(...)

CUANDO VENCIDO... VENCEDOR CAÍSTE,

(...)

(...)

Lleno de asombro contempla el hombre

Y llenas de entusiasmo las Américas.

(...)

Humilla oh Chile! Tu soberbia gloria

Ante la sombra del audaz marino,

Mil veces superior a tu victoria,

(...)

El doctor Cayetano Heredia, estando en París en 1855, invitó a venir al Perú al distinguido médico cirujano colombiano de gran prestigio en la capital francesa Rafael Grau y Tejada³⁶, primo hermano de Miguel Grau. Mantiene una estrecha relación con la familia. Desempeñándose como catedrático de Fisiología, médico en el Hospital San Andrés, presta sus servicios en la Escuela Naval en tiempos de Castilla. Trabaja con los médicos más importantes de la época, como Evaristo Órnelas, Casimiro Ulloa etc. Se le confirió el rango de cirujano naval y de cirujano mayor del ejército. Distinguiéndose por su desinterés y bondad lo cual lo hace popular en las esferas más modestas de la ciudad de Lima.

En 1864, Miguel Grau asciende a la clase de teniente primero y viaja a Europa con la comisión encargada de adquirir nuevas unidades navales para enfrenar a la flota de guerra española que se encontraba en América del Sur con el nombre de "Expedición Científica", con el objetivo de apoderarse del guano del litoral para que se les cancelara a los súbditos españoles las expropiaciones efectuadas durante la guerra de la independencia, promovidas por Bernardo Monteagudo.

El gobierno del general Juan Antonio Pezet no tenía los medios económicos ni materiales para responder a la ocupación de las islas Chincha, ni al terror creado por la flota española en la población, por lo que presionado por las circunstancias negocia un acuerdo de paz entre el Perú y España. Suscribe el 27 de enero de 1865 el tratado Vivanco-Pareja.

El 28 febrero de ese año, el pueblo de Arequipa levanta la voz revolucionaria, lo mismo que en Tacna, Puno y el Cusco, oponiéndose al tratado. En Chiclayo se subleva el coronel Balta, que consideraba también una traición la acción de Pezet con los españoles. El día 6 de noviembre cae el gobierno de Pezet y en la plaza de armas de Lima el pueblo apoya la dictadura del coronel Mariano Ignacio Prado como Jefe Supremo³⁷. El 28 de noviembre es nombrado Presidente Provisorio.

En julio de 1865 arriba a Valparaíso, como comandante de la *Unión*, el capitán de corbeta Miguel Grau, donde encuentra a su padre, ya mayor y enfermo, quien trata de disuadirlo para que no se una al movimiento revolucionario de Prado. Pese a las reflexiones y conversación tenida con Juan Manuel, que deben haber sido muy sentidas por el amor y respeto que le tenía a su padre, se aparta del gobierno de Pezet y se une a la rebelión que impugna el Tratado Vivanco-Pareja. En noviembre, sin haber podido regresar al Perú, muere Don Juan Manuel Grau y Berrío, y es enterrado en el mismo puerto chileno.

Después del combate del 2 de Mayo de 1866, el jefe del Gobierno concibe la idea de atacar a las posesiones españolas en las Filipinas, para lo que se propone formar una escuadra sólida, al mando del contralmirante norteamericano John R. Tucker. Este nombramiento inopinado, crea un fuerte malestar entre los marinos peruanos que estaban embarcados en los buques peruanos que se encontraban en Valparaíso, quienes escribieron a Lima rechazando la penosa impresión que este baldón les causaba, solicitando que el nombramiento del almirante Tucker fuera revocado. El gobierno desechó la justa petición originando que Grau y otros marinos pidieran su relevo³⁸. El presidente se vio obligado a enviar al puerto chileno, como representante del más alto nivel a su secretario de Estado, Manuel Pardo. Cuando este llegó a Valparaíso, según manifiesta el comandante Grau, "... todos los comandos fuimos a recibirlo y saludarlo; nos pusimos en el acto a sus órdenes y en la más cortés y familiar entrevista, resignamos ante él el mando de nuestros respectivos buques y regresamos a entregarlos y hacer reconocer por las tripulaciones, a los llamados a sucedernos"³⁹. Treinta y tres oficiales dejaron sus buques y se embarcaron de retorno al Callao. A su arribo, el 15 de agosto, se les recluyó en la isla San Lorenzo bajo los cargos de insubordinación, deserción y traición.

El juicio duró 6 meses. El 24 de enero de 1867 los jefes y oficiales detenidos fueron llevados al puerto del Callao, donde quedaron presos. El capitán de fragata Miguel Grau tuvo como defensor al orador e insigne abogado Luciano Benjamín Cisneros.

La defensa de Benjamín Cisneros se basó en que no hubo insubordinación, por cuanto Grau había acatado las órdenes del Gobierno al embarcarse en el transporte *Callao*, que lo trajo de regreso de Valparaíso; que no hubo rebelión, por cuanto solo habían planteado una renuncia, y finalmente que no podía ser desertor, por cuanto el gobierno lo había separado del cargo. Además, el hecho de indisciplina quedaba descartado, al haber presentado su petición antes de que el comodoro Tucker se hiciera cargo del puesto.

Después de este incidente, el 30 de marzo de 1867 Grau solicita licencia para navegar en la marina mercante... “con el fin de obtener los recursos necesarios para cubrir sus necesidades”⁴⁰.

Los Cabero son una familia de abolengo español. El primero que llega al Perú es el granadino Álvaro Cabero De Henao González de Ávila, capitán de infantería que integraba la real Armada española que arribó a estas tierras al virrey Fernando de Torres y Portugal en 1586⁴¹. Descendiente es Pedro Cabero Valdivieso nacido en 1819. Vocal del Tribunal Mayor de Cuentas que se casó con Luisa Núñez Navarro, hija de José Núñez de Lerguía Cabero y de Mariana Navarro Orueta.

De este último matrimonio nacieron: Justiniano que ingresó a la Armada en 1865 como guardiamarina, participó en el combate de Abtao, en el Combate de Punta Gruesa y estuvo a bordo de la *Independencia*⁴². Pedro; Dolores, a la que nos referiremos más adelante; Manuela, con quien Dolores tuvo mucho acercamiento, casada con el marino chileno Óscar Viel Toro⁴³. Mercedes, que se casó con Manuel Soyer Lavalle. Cristina casada con el ingeniero norteamericano Carlos Michels, radicados en Chile, y María Luisa.

Doña Dolores, debió de haber formalizado su compromiso con el recién ascendido capitán de fragata Miguel Grau, entre el arribo de la Corbeta *Unión* adquirida en Francia y el zarpe de la División naval peruana el 15 de enero de 1866, para dar el apoyo a Chile en su recientemente declarada guerra a España.

El matrimonio de Dolores y Miguel se celebró el 12 de abril de 1867, un mes antes de embarcarse por tercera vez en la marina mercante en el vapor *Callao* donde permanecería como capitán de la nave durante ocho meses. La boda, le facilitó ingresar a un nuevo mundo alejado de la rudeza de la vida marinera, adquiriendo así nuevas perspectivas y conocimientos políticos, sociales, amigos y una dimen-

sión espiritual que acrecentaron su formación, la que fue puesta de manifiesto en los diferentes actos de su vida tanto pública como privada, hasta su inmólación en Angamos, donde retribuye a la Patria todo lo que la vida le había dado.

Dolores Cabero de Grau, al contraer matrimonio tenía 23 años, era diez años menor que Miguel, y supo entender siempre que a partir del acto de fe que suponía esa unión debería cumplir los roles de padre y madre. En enero de 1868 el capitán Grau es llamado por el General Pedro Diez Canseco para reincorporarse a la Armada y el 27 de febrero es nombrado comandante del monitor *Huáscar* durante la cual cumplió diversas actividades en el mar⁴⁴ que lo mantuvieron alejado constantemente del hogar dejando a Dña. Dolores a cargo del casa, sufriendo su ausencia y afrontando los momentos difíciles que sucedían en el cuidado de la familia, aprendiendo lo que es ser esposa de un marino y el rol importante que le cabe cumplir al darle el apoyo necesario cuando este se encuentra navegando, para que solo tenga en mente sus actividades marinera y los hombres que comanda, sabiendo así que tiene una gran mujer, dispuesta a cuidar de los suyos .

Su primer hijo, Juan Manuel Enrique, nace en mayo de 1968; Miguel Gregorio en marzo del 69. En enero de 1870 Dolores aparentemente sufre un resquebrajamiento de su salud y viaja a encontrarse con su hermana Manuela. El viaje lo efectúa a bordo del transporte de la marina *Chalaco*, de propulsión a velamen y a vapor mediante ruedas⁴⁵ que navegaba a Punta Arena, a darles el apoyo a los monitores *Manco Capac* y *Atahualpa* adquiridos en Estados Unidos⁴⁶. Así embarcada, comprende lo que es la vida en un buque de guerra, que sería fundamental para darle el sostén que requeriría Miguel Grau Seminario en los más difícil momentos que le tocaría todavía vivir. Durante su estadía, facilita con su cuñado, Oscar Viel, entonces gobernador de Magallanes, el apoyo logístico a los buques peruanos que pasaron por la zona. El retorno a Lima lo emprende a mediados del mes de marzo, en un vapor mercante en el que sufre los avatares del mal tiempo, teniendo así una experimentada vivencia marinera.

Juan Manuel Pedro Blas Óscar, su tercer hijo, el segundo, que lleva el nombre del padre del Almirante nace el 3 de febrero de 1871. En febrero de 1872 nace Ricardo Florencio, periodo que le toca vivir casi en soledad como los difíciles momentos políticos que desencadena el cuartelazo de los hermanos Gutiérrez⁴⁷ contra el presidente Balta, para impedir que asuma el gobierno el primer presidente civil de la República. Grau se opuso a este levantamiento⁴⁸. En marzo de 1874, Miguel declaraba al periódico *El Nacional* entre otros, "Al servir a la nación, no

he seguido por cierto mis propias conveniencias, ni los intereses de mis hijos, a quienes si no les dejo una fortuna, mañana les dejaré a lo menos un nombre modesto pero limpio. El 25 de marzo de 1875 nace la primera hija mujer, la bautizan con el nombre de la abuela, María Luisa.

Desde 1870 a 1880, siendo capitán de navío graduado, Emilio Díaz Seminario permaneció como indefinido, estuvo afincado en Piura interviniendo directamente en varias diligencias judiciales de carácter familiar, cautelando sus intereses patrimoniales y los de su herencia materna. Su último cargo en la Marina fue como vocal de la Junta Superior de Marina. A la llegada al Perú de las reliquias mortuorias del almirante Miguel Grau el 15 de julio de 1890, llevó una de las cinta del féretro, al lado de los contralmirantes Lizardo Montero y Antonio A. de la Haza.

El 5 de diciembre de 1873, doña Luisa Seminario Del Castillo, encontrándose bastante enferma en la ciudad de Lima (se desconoce la fecha en que viajó a la capital de la República), redactó en su domicilio de la calle del Quemado N° 85⁴⁹ su último testamento, en el que manifestó entre otros aspectos personales, tener 63 años, haber estado casada con Pio Díaz, no tener hijos naturales, deja como albaceas a sus hijos Roberto y Emilio guardadores de su hija Joaquina, la última hija que tuvo con Pio Díaz, cuando este regresó después de doce años de ausencia. Revoca sus testamentos anteriores, deja herencia a favor de sus hijas habidas fuera del matrimonio, pero no considera en el testamento a Miguel⁵⁰. El testamento evidencia que doña Luisa era una persona con fortuna.

Al respecto, cabe mencionar que un “testamento jurídicamente hablando, es un acto unilateral de los denominados de última voluntad, escrito, celebrado con las solemnidades establecidas en la ley civil, es un acto personalísimo. Una connotación especial se ha establecido por la jurisprudencia de los tribunales en cuanto a que los testamentos como actos de última voluntad, sin embargo, no siempre son un código de verdades”.

Cuatro meses más tarde, el día 22 de marzo de 1874, Luisa fallece en su domicilio, víctima del cáncer que la aquejaba. Las exequias se celebraron en la iglesia de Nuestra Señora de la Merced, a menos de una cuadra de donde vivía la familia Grau-Cabero, en la calle Lezcano N° 22. Las invitaciones a los funerales se publicaron en el diario *El Comercio*; no es de extrañar que asistieran a la ceremonia sus hijos Grau Seminario. Conociendo la sensibilidad de Miguel, el deceso de su madre debe haberle causado un gran sentimiento de pena.

No creo que tengamos la autoridad ni la fuerza moral, ni los conocimientos exactos para juzgar los actos que asumió a lo largo de su vida doña Luisa, ni saber de los sinsabores que tuvo en los días difíciles de su existencia.

Como dice Juan G. Paz Velásquez, en *Piura. La Cuna del Héroe*, “Doña Luisa tiene el grandísimo mérito, que todas las madres del mundo quisieran tener, de haber concebido y traído en esta tierra generosa al héroe inmortal de todas las épocas del Perú, es decir, al hombre excepcional, de corazón noble, espíritu aventurero, alma decente, personalidad autoformada, con todas las aptitudes y virtudes del caballero auténtico que lo han convertido para siempre en el genuino ejemplo de la peruanidad”.

Sobre la madre de El Peruano del Milenio, don Felipe Barreda en su libro *El Caballero de los Mares Almirante Miguel Grau*, escrito en marzo de 1959, subraya: “Así como honramos la memoria del Almirante Grau, debemos hacerlo también patrióticamente ensalzando la de la señora Luisa Seminario y del Castillo, de conocida estirpe piurana... No le alcanzó la vida para presenciar los últimos actos heroicos de su preclaro hijo. Y si fueron exactas ciertas tribulaciones que le asediaron en Piura, según tal tradición, no podemos ni debemos detenernos en ellas, mucho menos juzgarlas sino en la forma que se merece altamente. Doña Luisa Seminario y del Castillo fue la Madre del Almirante Miguel Grau nuestro máximo héroe nacional, y ello para nosotros es lo esencial”.

Luego de estos antecedentes de los vínculos familiares de los Grau, debemos señalar que el, sexto hijo del matrimonio Grau Cabero, es decir de Miguel y Dolores, fue Carlos Pedro nacido el 30 de abril de 1874. Rafael Leopoldo, mi abuelo, nació el 17 de enero de 1876.

Sin embargo no podemos soslayar que en medio de esa deseada unión familiar el 5 de junio de 1876 el comandante Grau deja el *Huáscar* para representar a Paita en el Parlamento dando paso a su carrera política. En el hogar cambiaron así los tiempos de ausencia y alejamiento en la crianza de los hijos, para dar paso a una vida en tierra más apacible, pero llena de inquietudes debido a las inseguridades políticas que se vivían en esa época. Dolores continuó siendo la fiel esposa de un viejo lobo de mar y además la leal compañera y consejera de un marino que ingresaba al parlamento para defender los intereses de la Marina y de la República, en el complicado mundo de los avatares y las intrigas políticas.

Las mellizas Victoria y Elena vienen al mundo el 21 de enero de 1877. El diputado Grau, a principios de febrero, solicita licencia por dos meses para viajar a Valparaíso, en acto de amor filial, a fin de traer los restos de su padre que había fallecido el 30 de noviembre de 1865. Lo acompaña sus hijos Enrique y Miguel Gregorio, este último sufre un grave accidente a bordo de un buque chileno que se encontraba fondeado en la rada del puerto. En los primeros días de marzo retornó al Callao trayendo los restos de su padre y a su hijo gravemente herido⁵¹. A su padre lo entierra en el cementerio de Lima cerca de su hijo Enrique, dando sentido a lo importante que era para él la unión familiar. Miguel Gregorio fallece el 15 de julio⁵², qué dolor y sentimientos encontrados deben haber primado en la familia Grau Cabero por la muerte trágica de su hijo; y más aún cuando sin reponerse de este dolor, en la víspera de la navidad fallece siendo todavía una párvula la melliza Elena.

El asesinato del expresidente Manuel Pardo⁵³ el 16 de noviembre de 1878, amigo y mentor político de Miguel y pariente de Dolores, fue uno de los sucesos que más afectó a la familia Grau-Cabero y que tuvo una gran repercusión en la vida política del país y en la tranquilidad de la Capital.

El benjamín de la familia y el segundo de su nombre, Miguel Raymundo, alegría a la familia con su nacimiento el 23 de enero de 1879. En febrero el diputado Grau al término de la legislatura pasó al Ministerio de Guerra y Marina como Agregado. Se sabía de los preparativos de guerra de Chile. Se produce la ocupación de Antofagasta por tropas chilenas el 14 de febrero. Son los momentos en que tiene que tomar la más grande decisión de su vida, quedarse en el parlamento como diputado o reincorporarse a la Marina. Atrás quedan los momentos vividos en su hogar, las ansiadas conversaciones tenidas con su esposa que deben haber sido inteligentes e intensas más aún cuando había ocho hijos pequeños, y que, como lo sabía Grau, nuestra escuadra no tenía posibilidades de oponerse al poderío naval chileno. El apoyo y entrega total de Dolores al futuro almirante Grau, su renuncia a la vida familiar a la que tenía legítimo derecho, deben haber sido determinante para el momento de la decisión de Miguel y darle la tranquilidad familiar necesaria. La declaratoria de guerra se produce el 5 de abril. El 28 del mismo mes, Grau comunica al Parlamento que no podía asistir por haber asumido el comando del *Huáscar* que le había confiado el gobierno.

Zarpa como comandante del *Huáscar* y al mando de la Primera División Naval el 16 de mayo⁵⁴, momentos en que su familia empieza a vivir la angustia de la espera del regreso del ser querido. El monitor regresa al Callao el 7 de junio⁵⁵,

Miguel está con su esposa e hijos por última vez, momentos felices en el hogar y ansiedades pensando en el día de ver partir al ser amado.

Antes de zarpar en el mes de julio de 1879, después de efectuar las reparaciones urgentes en el monitor *Huáscar* retira del buque una estatuilla de su propiedad de la Virgen María para dejársela a su esposa doña Dolores para que vele por ella y sus hijos⁵⁶.

Casi seis meses duró la campaña del *Huáscar*, en que un buque y su dotación, pusieron en jaque a la nación agresora, El desenlace trágico el día 8 de octubre en Angamos, enlutó a los pueblos de Perú y Bolivia y apenó al mundo entero que habían seguido con interés la campaña naval.

Miguel, en los momentos más aciagos de esta guerra mantuvo una constante preocupación por su familia⁵⁷. Ahí están como claro testimonio sus frecuentes cartas a su esposa. Lastimosamente, no se han podido encontrar hasta la fecha alguna carta de Dolores Cabero en esta etapa de su vida. El héroe se las debe haber llevado consigo en el momento sublime de su inmólación a la gloria en Angamos.

En una de las pocas entrevistas que concede doña Dolores Vda. de Grau cuando le preguntan:

—Antes de marchar a su último viaje ¿no dio el almirante señal de comprender la gravedad del peligro que corría?

—Miguel sabía que la muerte tras de su buque y me acuerdo que antes de su postrera salida del Callao se confesó, arregló todos sus asuntos y me entregó una carta cerrada⁵⁸ y tomándome la promesa y de abrirla solo en caso de que dejara de existir.

—¿Cómo y cuándo supo Ud. la muerte del almirante?

—“La primera noticia la recibí en mi casa de la calle Lezcano por intermedio de Carlos Elías. Al principio me dijo que estaba herido y poco después un ayudante de general La Puerta me informó oficialmente en nombre del gobierno de la desaparición de mi esposo”

—El día de la triste noticia... ¿Quiénes estaban a su lado?

—“Mis hijos, mi madre y una hermana de Miguel”.

Miguel Grau Seminario, recibió adecuada formación de sus padres. Fue un buen hijo, por eso llegó a hacer un buen marino, ciudadano, hermano, esposo, padre, por lo que es el “Caballero de los Mares” “Gran Almirante de Perú” y reconocido como el “PERUANO DEL MILENIO”, por eso hoy decimos.

!!!SOMOS GRAU, SEÁMOSLO SIEMPRE!!!

NOTAS

1. Después de dos años y agobiados por la malaria, la población migró al valle del Alto Piura, en donde permanecieron alrededor de cuarenta años prosperando, pero luego de soportar calamidades presumiblemente provocadas por un Mega Niño, en 1571 se trasladaron al lugar llamado “El Monte de los Padres”.
2. El origen del puerto se remonta a la época preincaica. Posteriormente, por los frecuentes ataques de piratas y corsarios, primero el inglés Francis Drake, que redujo a cenizas los principales edificios de la ciudad, y luego la visita de Sir Thomas Cavendish, que incendió Paita y logró apoderarse de los caudales que se iban a enviar a España vía Panamá, la población originaria de Piura se trasladó el 15 de agosto de 1588 a la región del Chilcal, llamándosele “San Miguel del Villar”.
3. La ciudad de Piura contaba entre 7 000 a 8 000 habitantes, incluyendo toda la población considerada plebeya, pobre que habitaba en gran número en los campos vecinos a la ciudad. Había familias nobles, una mayor cantidad de familias civiles, mercaderes, como también un número apreciable de negros esclavos, indios y mestizos”.
4. En 1740 ocupó en el Cabildo piurano el cargo de juez de Aguas y del Fierro, siendo posteriormente alcalde de la Santa Hermandad, lo que le permitió ejercer labores policiales fuera del área urbana. Se casó con doña Josefá Velásquez y Tineo, y fueron los padres de Serafín del Castillo, que se casó en primeras nupcias con doña Juana Eufemia Talledo, de la que tuvo cinco hijos.
5. De familias muy antiguas en Europa, de reconocido abolengo y con participación en hechos notables. Contrajo matrimonio con Isabel Zaldívar Soto en 1700.
6. Contrajo matrimonio en 1743 con Isabel Jaime de los Ríos y Taboada; en 1746 era Capitán de las Milicias. Posteriormente fue Alcalde de Piura, Regidor en varias oportunidades, así como Juez de Aguas y Fierro. Tuvieron ocho hijos.
7. Fue Alcalde provincial de la Santa Hermandad, Alguacil Mayor, y Alcalde ordinario de Piura en varios periodos 1791, 1792, 1798, 1799 y 1804.
8. De México, Venezuela y de las Provincias Unidas del Sur, donde se concibió dar la patente de corso a los que pudieran armar un buque contra los españoles. Este principio fue aplicado en nuestras costas en el año 1816, cuando el comodoro Guillermo Brown vino de Buenos Aires con sus naves para dar el apoyo a la lucha de la independencia de Chile y alentar la del Perú. Desde Chile a Guayaquil enfrentó en combate a naves españolas, haciéndolas presa, bombardeando en la costa fortificaciones y puertos realistas. Paita fue uno de ellos, dejando

en claro el valor estratégico de las acciones marítimas para las futuras acciones en beneficio de la Independencia del Perú.

9. En este encuentro, se preparó la liberación definitiva de Chile y se concibió la independencia del Perú. Al encontrarse listos para emprender este empeño, inician el paso de los Andes y vencen en la batalla de Chacabuco el 12 de febrero de 1817.
10. Ante los fracasos de los intentos iniciales de rebelión en el Perú, los precursores y patriotas comprometidos con la causa solicitaron el apoyo de los ejércitos del sur, para luchar contra los españoles.
11. El director supremo O'Higgins, al término de analizar los requerimientos para poner en marcha la expedición libertadora al Perú, puso a disposición de San Martín el producto de las confiscaciones de bienes y otras erogaciones, así como los dineros encontrados en las reparticiones realistas en Santiago.
12. Cochrane efectúa dos expediciones en aguas peruanas con el objetivo de bloquear y bombardear las fortificaciones realistas en los puertos principales (entre los que se hallaba Paita), destruir los buques españoles que interceptaba y entregar proclamas y mensajes de los directores del ejército libertador al pueblo peruano. A su regreso a aguas chilenas, captura Valdivia aún en poder de los realistas, lo que permitió al general San Martín dirigir toda su atención a libertar al Perú.
13. Las relaciones personales entre José de San Martín y Lord Cochrane, quienes junto con O'Higgins eran los gestores de esta empresa, no eran fáciles sino de discordia, por el temperamento del marino inglés. Se temía que esta situación pusiera en peligro la expedición, por lo cual O'Higgins en las instrucciones que le da a Cochrane, le precisa que desde el momento del zarpe de la escuadra de Valparaíso, comandará la fuerza naval de acuerdo a las instrucciones del general José de San Martín, y a San Martín le confirma que él es el único jefe a quien se le ha confiado la dirección y ejecución de la empresa, autorizándolo a relevar a Lord Cochrane por el capitán de navío don Martín Jorge Guise, en caso de incumplimiento de las órdenes.
14. Allí permanecerán cincuenta días tomando contacto con los patriotas peruanos; preparan las tropas a cargo del general Arenales para internarse en la sierra central, y alistan sus naves para continuar hacia el norte, de acuerdo a la actualización de la información obtenida y ejecutar las acciones previstas.
15. El 5 de noviembre, en una acción de abordaje en botes al mando de Lord Cochrane y del comandante Guise, se captura a la nave realista *Esmeralda*. Luego de tomarla le cambian el nombre por el de *Valdivia*. A partir de este acontecimiento, las unidades de la fuerza naval operan indistintamente en forma prioritaria entre Pisco y Huacho, interdicendo el tráfico marítimo que transportaba tropas, con el objeto de interrumpir las comunicaciones entre los realistas, apoderarse del dinero y mercancías españolas, así como efectuando incursiones en los puertos donde se encontraban tropas monárquicas, Paita entre ellos.
16. Donde fue rebautizada con el nombre de *Castelli*. Poco después, al norte de Huacho se captura a la goleta *Macedonia*, armada con 8 cañones, la que utilizaba San Martín para sus desplazamientos.
17. Descendía de los Condes de Barcelona, participó en la conquista de Valencia, en el asalto a Alicante y en la tregua con los Negroponte.

18. El plan estaba dividido en tres fases: las campañas de El Alto Apure, Casanare y el valle de Sogamoso en la alta planicie bogotana, para lo cual inicia la gran tarea de cruzar los Andes en 32 jornadas de marchas y calamidades, con grandes pérdidas de hombres y material. La campaña de Boyacá en 1819, constituyó un cambio del teatro de operaciones, al trasladarlo de las llanuras de Apure a las altas mesetas granadinas del otro lado de la cordillera, que permitió el triunfo sobre los realistas de Nueva Granada, dándole así un nuevo giro a la guerra de la independencia que se llevaba en el norte del continente, percibiendo que la libertad de Nueva Granada abriría las puertas para la independencia de toda la América de Sur.
19. En los primeros meses de 1821, se inician los movimientos militares de patriotas y realistas con el mismo fin para que en una batalla se resuelva la situación que se vivía en el país después de más de once años de derramamiento de sangre.
20. En enero de 1822 llega a Popayán, reúne a su ejército para reorganizarlo y sale en marzo al mando de 3 000 hombres, con el objetivo de continuar la gesta emancipadora y vencer en la batalla de Bomboná.
21. (1828-1906) Fue admitido en 1847 como oficial cursante en el Colegio Naval Militar, participó en el bloqueo de Guayas (1858-1859) y en el combate naval del 2 de mayo de 1866.
22. Estuvo como adjunto al EM del almirante Guise.
23. El 24 de noviembre de 1828.
24. Además se desempeñó como procurador, apoderado de los asuntos administrativos y juicios que le encomendaban personas solventes del medio, entre los que se que ganó la estima debido al espíritu de trabajo y a su manifiesta honradez. Se ocupó con idoneidad de la Procuraduría judicial. En Piura se le ubica siempre en permanente actividad, buscando quehaceres lícitos y dignos para sostener a los suyos.
25. Distinguido soldado, que ingresó al ejército en enero de 1837, alcanzando el grado de coronel efectivo en 1854, durante la guerra del Pacífico se enroló como soldado, y fallece en la batalla de Miraflores el 15 de enero de 1881.
26. Libro de bautismo de la iglesia matriz de Piura N° 19, folio 80, asiento 953. Tratando de ocultar su apellido paterno de la misma forma que lo hizo con sus otros tres hijos Grau.
27. Al igual que su tío Miguel Jerónimo Seminario y Jaime, cumplió una significativa actuación cívica en el proceso de consolidación de la independencia piurana, así como al frente de la iglesia en su rol social y de proyección cristiana. Fue un auténtico catequizador de larga data en la colectividad piurana y uno de los más cultos de los Seminario Del Castillo.
28. Con la Confederación Peruano-Boliviana, que desencadenó la primera guerra con Chile. La apoyaban enemigos de Santa Cruz, como Antonio Gutiérrez de la Fuente, Agustín Gamarra, Ramón Castilla, entre otros peruanos. En Paucarpata, Santa Cruz desaloja a la fuerzas de Blanco Encalada. Pero vuelve una segunda expedición en 1838 al mando del general Bulnes.
29. El 20 de enero de 1839 se da la batalla de Yungay donde las tropas chilenas y los generales Torrico, a continuación Eléspuru, Vidal y Castilla derrotan al mariscal Santa Cruz. Se desintegra la Confederación Peruano-Boliviana y vuelve la anarquía al Perú.
30. No se puede determinar con certeza la fecha en que se da la separación con Luisa Josefa, pero algunos estudiosos la aproximan a un año antes del censo. Con el N° 2496 en adelante figura la familia Seminario que habitaba la casa donde nació el héroe.

31. Se levantó una serie de calumnias contra el general La Fuente (Ejército del Sur) que se ve enfrentado a los generales San Román, Juan Crisóstomo Torrico (Ejército del Norte) y con el coronel Vivanco que había regresado de Bolivia reasumiendo el mando del Ejército del Cusco. Se reinician así nuevas campañas entre los militares peruanos, que motivaron momentos confusos en los que se sucedían los caudillos en los aspectos políticos de los sucesivos gobiernos de esa época.
32. El que más impactó, según se comentaba por generaciones, fue el ataque del almirante y barón inglés, el pirata Jorge Anson, en noviembre de 1741, que, aparte de apoderarse de las riquezas españolas de los barcos fondeados en la rada y de los tesoros guardados en el puerto, irrumpieron en la iglesia de "María de la Merced" la que saquearon y ultrajaron cometiendo actos sacrílegos; afectando gravemente a la población que era creyente católica y muy devota de la Virgen de la Merced.
33. Murió el 8 de octubre de 1918. Estuvieron presentes su hijo Enrique y sus sobrinos Óscar y Miguel Grau Cabero.
34. Se llegó a extremos de no tener quien se hiciera cargo de sus funerales al fallecer, por eso establecieron como fin prestarse auxilio mutuos y recíprocos, tanto en la vida como en la muerte. No reconocían partido político, deberían respetar las leyes y sostener al gobierno, legalmente constituido. Cuando no tenía más de seis meses de establecida la Sociedad, le mal informaron al presidente Castilla que se reunían para atentar contra su vida, obligándolo por medidas de seguridad a cerrarla y poner en prisión o desterrar a los fundadores, en especial a los promotores de esta noble institución –El 28 de setiembre de 1857 en el segundo gobierno de Castilla se fundó la "Sociedad Humanitaria de los Fundadores de la Independencia" institución que con el nombre de "Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria" mantiene su vigencia hasta la fecha.
35. Tomados del vibrante discurso de orden del doctor. Sergio Carlos Tapia Tapia con motivo del Homenaje a la Marina el 6 de octubre del 2010, en la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia.
36. Nació en Bogotá en 1827; hijo de José María Grau y Berrio (hermano del padre de Miguel Grau). Se recibió como doctor en medicina en 1834. Viajó a París a continuar sus estudios. Después de presentar una brillante tesis, logra recibirse como médico en 1854. Contrajo matrimonio en el Perú con doña Ana Catalina Quesada y Sora; fueron padrinos de su matrimonio Juan Manuel Grau y Berrio y Enrique Grau Seminario. Viajó a París a curarse de un grave enfermedad que lo aquejaba, falleciendo en la capital de Francia el 1º de octubre de 1876.
37. Pezet se hallaba fuera de la capital, frente a sus tropas. No quiso más enfrentamientos que causaban derramamiento de sangre. Renunció el 8 de noviembre. Se asiló en la corbeta británica *Shear Water*.
38. Entre los que se encontraban, Lizardo Montero comandante de la Fuerza, Aurelio García y García comandante de la fragata *Independencia* y Manuel Ferreyros comandante de la corbeta *América*.
39. *Miguel Grau, marino y ciudadano*, de Héctor López Martínez.
40. Solicitud presentada por Miguel Grau.- Legajo personal en poder del Archivo histórico de la Marina.

41. Luego de su llegada al Perú, se radicó en Trujillo; en su hijo Antonio Cabero Tinoco recayó el mayorazgo de Messía. Como descendiente de este y de la "Línea menor de la Rama Primogénita del Perú" nace en Pisco Ignacio Cabero Vásquez de Acuña, capitán de la II Compañía de Dragones de Pisco, agregado al Regimiento de Dragones de Lima y alcalde de la Ciudad en 1778, contrajo matrimonio con su sobrina Micaela de Tagle e Isásaga, hija de los II Marqueses de Torre Tagle, Tadeo de Tagle y Bracho. Su hijo Ignacio Cabero Tagle contrajo matrimonio Nicolasa de Valdivieso Orueta, de padres de cargos distinguidos en Lima, siendo uno de ellos contador de la Casa de la Moneda de Lima.
42. Falleció en Trujillo en la revuelta de Miguel Iglesias a Andrés A. Cáceres.
43. Tuvo una destacada carrera naval; sirvió en diferentes buques, participó en expediciones de reconocimiento a las Islas Juan Fernández, explora las costa, del litoral chileno, participó en la Guerra contra España, cumplió importantes comisiones en el Perú y Bolivia, fue gobernador en Magallanes en 1868. Fue comandante de la *Chacabuco* durante la guerra con Chile, participa en la campaña marítima y en el apoyo a las batallas de Chorrillos y Miraflores. En 1881-1893 fue designado comandante general de la Marina, puesto que lo volvería a ocupar 1891. Durante la guerra civil estuvo en el bando del presidente Balmaceda, al ser derrotado fue exiliado a París, donde fallece.
44. 1870 en enero es comisionado para estudiar las condiciones hidrográficas de la Garita de Moche. -Su informe originó lo que hoy conocemos como puerto de Salaverry.- 1872 del 22 de julio al 5 de agosto acción preponderante en la sublevación de los hermanos Gutiérrez. 1º de setiembre para que viaje a Iquique a bordo del *Huáscar* para que informe sobre los sucesos limítrofes ocurridos entre Bolivia y Chile. En diciembre ejercicios de artillería. En 1873 entre marzo y agosto comisión al sur para observar los problemas limítrofes entre Bolivia y Chile. En 1874 de junio a diciembre entrenamiento en la mar como jefe de la Escuadra de evoluciones (operativos en el mar) y captura del *Talismán en Pacocha*. El 5 de junio de 1876 deja el comando del *Huáscar* para representar a Paíta en el Parlamento.
45. Participó en la Guerra contra España y contra Chile. De 999 toneladas de desplazamiento, de casco de hierro construido en 1863 y adquirido el 13 de abril de 1864 donde se le artilló; hundido 16 de enero de 1861, al día siguiente de la batalla de Miraflores junto a otras unidades de la Armada para que no callera en poder del enemigo.
46. Manuel Ferreyros (uno de los Cuatro Ases de la marina peruana y testigo de matrimonio de Dolores con Miguel) a bordo de la corbeta *Unión* se encargó de partir de Río de Janeiro de la División Naval que escoltaba a los "inservibles" monitores que venía remolcados en su viaje épico que duró 15 meses desde New Orleans al Callao.
47. El 22 de julio en la plaza de Armas de Cusco Marcelino Gutiérrez. proclama jefe supremo de la República a su hermano el coronel Tomás Gutiérrez, ministro de Guerra y Marina. En el mismo día su hermano Silvestre ingresa al Palacio de Gobierno, aprehenden al presidente José Balta y lo conducen al cuartel San Francisco.
48. A iniciativa de varios oficiales, entre ellos Grau, la Escuadra se negó a plegarse a la revolución. De acuerdo con los jefes y oficiales suscribió una proclama contra el golpe revolucionario y se tomó la decisión de luchar por el restablecimiento del orden y la ley.
49. La casa donde vivía Dña. Luisa, madre de Miguel Grau, estaba a no más de tres cuadras del solar donde residía las familias Grau Seminario y Grau Cabero.

50. Procedió conforme a lo indicado en el Código Civil de 1852 promulgado por el presidente José Rufino Echenique. Miguel Grau ya era un personaje conocido en esa época.
51. A su retorno informó al Gobierno del poderío naval de Chile, su preparación, y la existencia en Valparaíso de los blindados *Almirante Cochrane* y *Blanco Encalada*.
52. Miguel Grau era comandante general de la Marina designado por el presidente Prado desde el 1º de junio de 1877. El 28 de julio de 1878 se incorporó al Parlamento e hizo entrega de la Comandancia General de la Marina al contralmirante Antonio A. de la Haza.
53. Manuel Pardo, quien ejercía la Presidencia del Congreso, es asesinado al ingresar al local del Senado por el sargento, de la guardia de Pardo, Montoya, quien le disparó por la espalda luego de haberle rendido los honores respectivos. Los funerales tuvieron una solemnidad excepcional.
54. La Escuadra salió rumbo a Arica. La Primera División Naval al mando del capitán de navío Miguel Grau estaba integrada por la *Independencia*, el *Huáscar*, y los transportes *Chalaco Limeño* y *Oroya*, en este último viajaba el general Prado, Director de la Guerra, con su Estado Mayor.
55. Fue recibido por una enorme muchedumbre. Grau fue objeto de toda clase de agasajos durante su estadía. El *Huáscar* entra en mantenimiento, efectuándole reparaciones en el casco, arboladura, maquinaria y fue abastecido logísticamente. El tiempo apremió; no fueron las reparaciones como se hubiera deseado.
56. Testimonio familiar. Doña Dolores se la entregó a su única nieta que llevaba su nombre, Dolores Victoria Elena Grau Price quien a su vez se la ha dejado a su hijo mayor el doctor Félix Navarro Grau.
57. *Epistolario del Héroe*. Por la Asociación Nacional Pro Marina del Perú. Filial Piura, agosto 2006.
58. Se le conoce como la carta testamento. El héroe muere intestado. El expediente lo presentó su esposa el 20 de mayo de 1890.

BIBLIOGRAFÍA

- Campañas y Liderazgo del Libertador.- Ejército de la República de Venezuela.-* Febrero de 1980.
- Código Civil de 1832 promulgado por Santa Cruz para el Estado Nor- Peruano.*
- Código Civil de 1852 promulgado por el Presidente José Rufino Echenique.*
- Colección documental de la independencia del Perú.* Tomo VII - Volumen 1º, 2º y 3º. -La Marina 1780-1822, Julio J. Elías Murguía.
- Colección Documental de la Independencia del Perú.* Tomo VIII – Volumen 1º, 2º y 3º.-La expedición Libertadora.- Investigación, recopilación y prólogo por Gustavo Pons Muzzo.
- Descripción histórica topográfica de la provincia de Quito de la Compañía de Jesús.- capítulo XIII de la ciudad de Piura en general.-* Por Mario Cicala.
- Diccionario biográfico marítimo peruano,* por Jorge Ortiz S. y Alicia Castañeda M., 2007.
- Efemérides Sanmartinianas.* Por Jacinto R. Yaben – Buenos Aires, 1968.

- El "Victorial" de Miguel Grau*.- Por Ella Dumbar Temple.
- El Caballero de los mares "Almirante Miguel Grau"*.- Por Felipe A. Barreda.
- "El maestro naval del Almirante Grau". - Eugenio W. Ibáñez, 1997.
- "El peruano del Milenio", *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Nº 30 del 2011.
- El peruano del Milenio*.- Por Reynaldo Moya Espinoza.
- El Teniente Grau y la Corbeta Unión*.- Por Enrique Gonzales Dittoni, 1961.
- En el diario *El Comercio* del 4 de octubre de 1847.
- Epistolario del Héroe*.- Por la Asociación Nacional Pro Marina del Perú. Filial Piura agosto 2006.
- Grau*, Tomo I.- *Los Hijos de los Libertadores*.- Por Guillermo Thorndike.
- Historia cronológica del Perú*.- Por José A. del Busto Duthurburu (Director de Investigación), 2006.
- Historia de la BSFI*.- Manuel A. De Ingunza Simonetti, 1981.
- Historia de la Marina de Guerra del Perú 1821-1924*.- Por el capitán de fragata AP Manuel I Vegas G.
- Historia de Paita*, por Abraham F. Gonzales Castillo, 1997.
- Historia Marítima del Perú*, Tomo V, volumen 1º. José A. de la Puente Candamo.
- La independencia de Paita*.- Juan G. Paz Velásquez.
- La vida hazañosa de Juan Manuel Grau*, por Isabel Ramos Seminario.
- Legajo personal de "Miguel Grau".- Archivo histórico de la Marina.
- "Los Cabero del Perú" por Don Guillermo Táleri Barúa *Revista Nº 5 del Instituto peruano de Investigaciones Genealógicas*. Lima, 1951.
- Memorias de General O'Leary*.- *Vida de Bolívar*, capítulo XXXVIII.
- Miguel Grau, marino y ciudadano*.- Por Héctor López Martínez.
- Miguel Grau*.- Por José A de la Puente y Candamo.
- "Notas de Isabel Ramos Seminario".- Casa Museo Grau de Piura.
- "Notas del General División EP Jorge Carlín Arce".- BSFI.
- Notas para una Biografía del Vicealmirante Guise*.- Por Fernando Romero, 1974.
- Piura: La cuna de Grau*.- Por Juan G. Paz Velásquez.
- Revista del Primer Centenario Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria*, septiembre de 1957.
- Un Héroe del Mar "Don Miguel Grau Seminario, Gran Señor y Gran Marino" *Revista Zigzag de Chile* Nº 2267 30 de julio de 1955.

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

*E*l Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú ha convocado a esta solemne sesión pública para incorporar como Miembro de Número al contralmirante Fernando Grau Umlauff, distinguido oficial de nuestra Marina de Guerra, a quien me toca dar hoy la más cordial bienvenida, secundando un grato encargo de la Presidencia, que me complace en agradecer.

Nuestro nuevo consocio ha escogido como tema de su discurso el trabajo de investigación titulado "Entorno familiar del Almirante Miguel Grau Seminario", de quien es bisnieto. Basándose en testimonios de sus ancestros y en estudios de versados genealogistas, como Ella Dunbar Temple y Felipe Barreda, Fernando Grau nos ofrece esta monografía acerca del Peruano del Milenio.

Con precisión y objetividad ha ido describiendo la sucesión temporal de las ramas paternas y maternas del Gran Almirante, dejando constancia también de los avatares políticos que ocurrieron paralelamente en la historia de los agitados años republicanos de nuestra primera centuria. De esta manera hemos podido alcanzar noticias del "entorno familiar" de Miguel Grau Seminario en el cuadro mayor del Perú de entonces.

Particular interés ofrece este entorno cuando Fernando Grau se refiere al hogar Grau-Cabero, con trece años de diferencia entre el conflicto con España y la Guerra con Chile, tiempo durante el cual el comandante Grau tiene ya una notable figuración en la Marina de Guerra y el hogar familiar se acrecienta con el nacimiento de una decena de vástagos.

La disertación que esta noche nos ha brindado nuestro orador, constituye una valiosa contribución que enriquecerá la bibliografía del Gran Almirante.

Al recibir, al contralmirante Fernando Grau Umlauff en calidad de Miembro de Número, lo felicitamos sinceramente y nos complace con su ingreso en nuestra Casa por el consenso de quienes vemos en él un colega en pleno derecho.

El Dominio Marítimo en la Amazonía Peruana*

CONTRALMIRANTE

EDUARDO REÁTEGUI GUZMÁN

El presente artículo está orientado a analizar la Constitución del Perú y otros documentos respecto a las normatividades con relación a la Amazonía peruana y su vinculación con el Dominio Marítimo.

La Constitución Política del Perú promulgada el 29 de diciembre de 1993, consta de 206 artículos, 16 Disposiciones Finales y Transitorias y 3 Disposiciones Transitorias y Especiales.

En su artículo 54° indica que:

“El territorio del Estado es inalienable e inviolable. Comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo, y el espacio aéreo que los cubre.

El dominio marítimo del Estado comprende el mar adyacente a sus costas, así como su lecho y subsuelo, hasta la distancia de doscientas millas marinas medidas desde las líneas de base que establece la ley.

En su dominio marítimo, el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de acuerdo con la ley y con los tratados ratificados por el Estado.

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 20 de febrero del 2014.

El Estado ejerce soberanía y jurisdicción sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y el mar adyacente hasta el límite de las doscientas millas, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de conformidad con la ley y con los tratados ratificados por el Estado”.

No se expresa en ningún otro artículo el concepto de Dominio Marítimo. ¿Por lo tanto el Dominio Marítimo peruano es solo el mar adyacente a sus costas?

Muchas veces y en diversas circunstancias el tema fue ya evaluado, o por lo menos mencionado, pero no de manera contundente, para convenir que realmente todos los ríos y lagos de la Costa. Sierra y Selva deben ser considerados como parte del Dominio Marítimo del Perú, que es la propuesta de este trabajo.

¿Dónde está el significado oficial del concepto Dominio Marítimo? Lo que está en el art. 54° de la Constitución nos permite inferir que, tajantemente, es todo lo que abarca nuestro mar.

En el proceso largo y tedioso que siguieron los propulsores de las 200 millas marinas, se manejaron una serie de términos como vigas maestras para fortalecer la singular tesis peruana, que bien y documentadamente relata el embajador Juan Miguel Bákula en su libro *El Dominio Marítimo del Perú (1985)* (Fundación M. J. Bustamante de la Fuente. Lima. 10 diciembre 1985). El título, de por sí, orienta al lector en el término “Dominio Marítimo”. En su Nota Preliminar de la mencionada obra, el autor escribe “El Título de –Dominio Marítimo– fue escogido a fin de reunir, dentro de un término ampliamente comprensivo, diversos aspectos de la política marítima del Estado peruano, entendiendo al espacio oceánico como una unidad, en todos cuyos ámbitos –hoy regidos por la Convención Universal sobre el Derecho del Mar– existen intereses que proteger, derechos que ejercer y obligaciones que cumplir, ya sea en el mar territorial, en la zona económica exclusiva o en alta mar, así como en los fondos marinos”.

En la Segunda Parte del libro, reitera lo anterior en el capítulo IV, inciso 1: “El término dominio marítimo”. El título de “dominio marítimo” escogido para estos apuntes, pretende resumir dentro de un término ampliamente comprensivo, los diversos aspectos de la relación del Estado peruano con el mar, ya sean en su franja adyacente, ya sea en los restantes espacios oceánicos. Por lo demás, no existe otro vocablo que pueda ser empleado con igual amplitud y sin desmedro de la propiedad semántica”.

El embajador Bákula, también indica como un logro el principio de que la riqueza de los fondos marinos como "patrimonio común de la humanidad".

Este término causa ahora escalofríos, pues de manera informal han comenzado a circular propuestas para declarar a la Amazonía también como "patrimonio común de la humanidad". Detrás de este despropósito está el AGUA, así con mayúsculas, la misma que sería administrada por las grandes potencias en función, dizque, de las necesidades de la población mundial, tema que el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú tiene en su máxima prioridad, a través de artículos, y encuentros académicos.

Entendemos que considerar a los ríos y lagos navegables del país dentro de una unidad llamada "Dominio Marítimo" no era muy saludable en ese entonces, cuando se batallaba por lograr el objetivo de las 200 millas. Ya hartos difícil era explicar los alcances de la soberanía marítima para ampliarla con conceptos que hubieran complicado las negociaciones.

Sin embargo, al transcurrir ya más de medio siglo y estar ya bien cimentada sin discusión alguna la tesis de las 200 millas, es necesario visualizar otros horizontes en las concepciones vigentes respecto al Derecho Internacional, como el caso del "Dominio Marítimo".

La posibilidad de incluir en el Dominio Marítimo a los ríos y lagos navegables del país, automáticamente blindará a estas áreas de las codicias internacionales, so pretexto de la sed popular internacional. El caso más cercano es el lago Titicaca, cuyas aguas son apetecidas para el futuro de las sedientas y áridas tierras del norte chileno.

Antes de entrar a la búsqueda del glosario de términos tanto nacionales como internacionales para encontrar el significado de este término, veamos un poco la génesis de la Amazonía, que nos ayudará a entender, a mi juicio, este galimatías geopolítico.

¿Por qué la cuenca amazónica? Porque es la reserva hídrica más importante del mundo y su preservación es una responsabilidad nacional que debemos saber administrar desde ya. Incorporarla al Dominio Marítimo generará mayor atención por parte de la conciencia nacional y seguramente será imitado por otros países amazónicos, para proyectarla al ámbito internacional.

Para que el lector entienda la evolución de la cuenca amazónica, es importante conocer mucho de ella.

De manera práctica, la historia de la Amazonía empieza a partir del viaje de Gonzalo Pizarro en busca del País de la Canela, que se inició en el Cusco vía Quito, y el descubrimiento del río Amazonas (Paranaguasu en lengua nativa de la época) el 12 de febrero de 1542, por Francisco de Orellana.

Han transcurrido casi quinientos años, y si tuviéramos una foto satelital de esa época y la comparáramos con una actual, con toda seguridad nos llevaríamos una sorpresa desagradable. Probablemente fray Gaspar de Carvajal, autor vivencial de las crónicas o bitácora de este fabuloso viaje, no encontraría similitud alguna entre lo que vio y escribió en ese entonces. Todos los miembros de esta expedición volverían a sus tumbas completamente consternados. Quizá pensarían en otro nombre, por que la visión de las épicas amazonas acechándolos entre la espesura de la selva ya no sería posible. La hilera de poblados ribereños, embarcaderos informales, ingenios de explotación minera clandestina, caótico tráfico fluvial, la tala indiscriminada y muchos etcéteras han alejado al bosque mar adentro, perdón, cada vez más selva adentro.

Fue en este viaje en que el Amazonas adquirió su nombre. Se cuenta que la expedición fue atacada por feroces mujeres guerreras el 24 de junio de 1542, similares a las amazonas de la mitología griega, pero es posible que simplemente lucharan contra guerreros indígenas de pelo largo.

Sin embargo, las crónicas del Padre Gaspar de Carvajal, cronista de Orellana deja muy claro que los indígenas que les combatieron estaban liderados por mujeres de piel blanca:

“... ellos [los atacantes] son sujetos y tributarios a las amazonas, y sabida nuestra venida, vanles a pedir socorro y vinieron hasta diez o doce, que éstas vimos nosotros, que andaban peleando delante de todos los indios como capitanas, y peleaban ellas tan animadamente que los indios no osaban volver las espaldas, y al que las volvía, delante de nosotros los mataban a palos, y esta es la causa por donde los indios se defendían tanto. Estas mujeres son muy blancas y altas y tienen muy largo el cabello y andan desnudas en cuero, tapadas sus vergüenzas, con sus arcos y flechas en las manos, haciendo tanta guerra como diez indios...”

Del interrogatorio a los indios que habían apresado los españoles, el padre Carvajal detalla con la precisión de un escribano de juzgado:

“El capitán [Orellana] le preguntó [a un cacique] qué mujeres eran aquellas: el indio dijo que eran unas mujeres que residían la tierra adentro siete jornadas de la costa, y por ser el señor Couynco sujeto a ellas, habían venido a guardar la costa. El capitán le preguntó si esas mujeres estaban casadas: el indio dijo que no. [...] El capitán le preguntó si estas mujeres eran muchas: el indio dijo que sí, y que él sabía por nombre setenta pueblos... y que en algunos de ellos había estado. “El capitán le preguntó si estas mujeres parían; el indio dijo que sí. El capitán dijo que cómo, no estando casadas, ni residía hombre entre ellas, se empreñaban: él dijo que estas indias participan con indios en tiempos, y que cuando les viene a aquellas ganas juntan mucha copia de gente de guerra y van a dar la guerra a un gran señor que reside y tiene su tierra junto a las éstas mujeres, y por fuerza los traen a su tierra... y que después que se hallan preñadas, les tornan a enviar a su tierra sin les hacer otro mal; y después, cuando viene el tiempo que ha de parir, que si paren hijo lo matan o le envían a sus padres, y si hija, la crían con gran solemnidad y la imponen de las cosas de la guerra”.

En esta narración se observa que el que hace el interrogatorio es Francisco de Orellana. Según me comentó el Dr. José Antonio del Busto, la incorporación de Orellana a la expedición por parte de Gonzalo Pizarro, además de su afinidad regional en España y familiaridad, fue que dominaba el quechua con mucha solvencia y que tenía facilidad para entender rápidamente los dialectos nativos. Esto explica cómo Orellana podía entenderse con estos nativos, que, a decir de Fray Gaspar de Carbajal, sus dialectos tenían influencia quechua, lo que permitió a Orellana saber que aguas abajo del río Napo había un gran río y que este los llevaría a fabulosas y áureas ciudades ubicadas a su vera, lo que probablemente encendió su codicia y la de sus acompañantes.

Los hechos narrados por el padre Carvajal son confirmados por el padre Cristóbal de Acuña, en su bajada por el Río Amazonas en 1639. Describe en varias páginas a las amazonas y se basa para hacerlo en el testimonio de indios Tupinambá:

“Con su dicho también de estos tupinambá, confirmamos las largas noticias que por todo ese río traíamos de las afamadas amazonas... Los fundamentos que hay para asegurar provincia de amazonas en esto son tantos y tan fuertes que sería faltar a la fe humana el no darles crédito”... “...en que una de las principales cosas que se aseguran era el estar poblado de una provincia de mujeres guerreras,

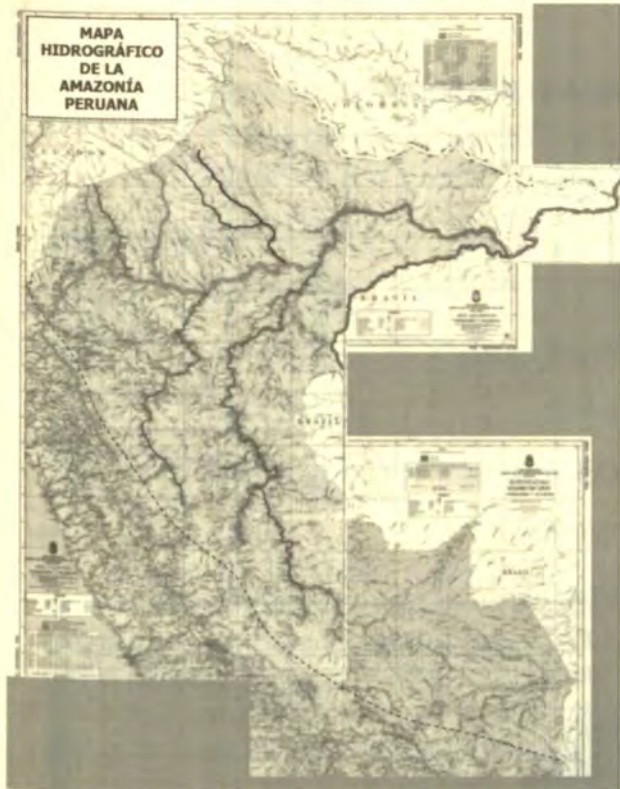
que sustentándose solas sin varones, con quienes no más de ciertos tiempos tenían cohabitación, vivían en sus pueblos, cultivando sus tierras, y alcanzando con el trabajo de sus manos todo lo necesario para su sustento”.

Esta expedición fue la primera singladura bioceánica Pacífico-Atlántico vía el río Amazonas. Los conquistadores hispanos de la época no sacaron provecho de esta ventaja geográfica, debido a que la presencia de Portugal en la Amazonía hoy brasilera era un impedimento que hacía que el costo eficacia no fuera rentable.

LOS DEPARTAMENTOS AMAZÓNICOS DEL PERÚ



| Pais/ Departamento | 70-500 msnm | 501-2000 msnm | Población Total |
|-----------------------|----------------|------------------|--------------------|
| Perú | 2'082,223 | 1'448,142 | 3'530,375 |
| Amazonas | 199,364 | 96,455 | 295,819 |
| Ayacucho | | 41,550 | 41,550 |
| Cajamarca | 21,394 | 316,945 | 338,339 |
| Cusco | | 144,118 | 144,118 |
| Huánuco | 31,748 | 222,977 | 254,725 |
| Junín | 27,793 | 271,725 | 299,518 |
| La Libertad | | 1,574 | 1,574 |
| Loreto | 884,144 | | 884,144 |
| Madre Dios | 89,524 | 2,500 | 92,024 |
| Pasco | 29,361 | 45,852 | 75,013 |
| Puno | | 31,133 | 31,133 |
| San Martín | 396,460 | 273,513 | 669,973 |
| Ucayali | 402,445 | | 402,445 |



Los Principales Ríos de la AMAZONÍA

- Amazonas
- Marañón
- Ucayali
- Putumayo
- Napo - Curaray
- Yavari
- Huallaga
- Tigre - Corrientes
- Pastaza
- Morona
- Madre de Dios

La Amazonía peruana abarca actualmente un área aproximada de 650 000 kilómetros cuadrados, lo que representa conservadoramente más del cincuenta por ciento del área total del Perú. Sus ríos tienen, de manera integral, una longitud aproximada de 19 000 kilómetros. Esto significa más de 35 mil kilómetros de costas ribereñas; descontando las riberas de los ríos limítrofes como el Putumayo y el Yavari. Es decir, son casi doce veces la longitud del litoral del mar de Grau. El lago Titicaca tiene un área navegable de aproximadamente cinco mil kilómetros cuadrados. Estos son datos que no se manejan permanentemente, porque al parecer poco o casi nada importa a los que tienen la responsabilidad de administrar los destinos de la Nación desde la comodidad de sus despachos burocráticos en la capital

También es la región que tiene fronteras con cuatro países: Ecuador, Colombia, Brasil y Bolivia. Con cada uno de ellos hemos tenido antes y después de la independencia serios diferendos, en unos casos bélicos y en otros roces por interpretación de la línea fronteriza. Es decir, de los cinco países con que limita el Perú, cuatro están en vecindad con la Amazonía.

ÁREA TERRITORIAL

| | |
|-----------------------|----------------------------|
| Virreinato del Perú | 13 125 200 km ² |
| 28 Julio 1821 | 3 661 732 km ² |
| Actualmente | 1 285 215 km ² |
| Frontera con Brasil | 2 995 km |
| Frontera con Bolivia | 1 528 km |
| Frontera con Colombia | 1 626 km |
| Frontera con Ecuador | 1 530 km |
| Frontera con Chile | 169 km |



| País | Superficie total | Amazonía | | |
|-----------------|------------------|----------------------|-----------------------------|------------------------------------|
| | | Superficie amazonica | % de la superficie del país | % de la superficie de la subregión |
| Brasil | 8 511,9 | 4 982,0 | 58,5 | 63,4 |
| Bolivia | 1 098,5 | 824,0 | 75,0 | 10,5 |
| Perú | 1 285,2 | 651,0 | 51,0 | 8,3 |
| Venezuela | 912,0 | 419,0 | 46,0 | 5,3 |
| Colombia | 138,3 | 406,0 | 36,0 | 5,1 |
| Guyana | 214,9 | 214,9 | 100,0 | 2,7 |
| Suriname | 142,8 | 142,8 | 100,0 | 1,8 |
| Ecuador | 270,6 | 123,0 | 45,0 | 1,6 |
| Guyana Francesa | 91,0 | 91,0 | 100,0 | 1,2 |
| Total | 13 665,2 | 7 853,7 | 67,9 | 100,0 |

Allá por el año de 1978, sirviendo en la Fuerza Naval de la Amazonía al mando de la Cañonera BAP *Ucayali*, fui comisionado para acompañar a una expedición liderada por el explorador español Vital Alzar. Esta expedición había sido formada con el propósito de seguir el viaje de Francisco de Orellana, pero curiosamente se inició en Guayaquil, Ecuador, por lo que el gobierno peruano intuyó en forma acertada que era una treta del gobierno ecuatoriano para cimentar su reclamo de acceso al río Amazonas, litigio que nos tenía entonces embarcados en constantes fricciones y conflictos fronterizos. Para neutralizar esta campaña designó al prestigioso historiador doctor José Antonio del Busto Duthurburu –Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú–, fallecido el año 1992, y al no menos distinguido geógrafo doctor. Carlos Peñaherrera del Águila –autor del *Atlas del Perú*, también fallecido en 2011– para que acompañaran a estos navegantes. Su misión era explicar a los expedicionarios de la verdad histórica de esta gesta.

Hicimos *rendez-vous* en la guarnición peruana Roca Fuerte, pues hay un cuartel homónimo ecuatoriano, ambos en orillas opuestas sobre el río Napo, que marca la frontera norte entre ambos países. Los expedicionarios iniciaron el viaje fluvial en dos embarcaciones a partir de la desembocadura del río Coca al río Napo, punto en que Orellana partió con la misión de buscar víveres para el resto de expedicionarios, que estaban exhaustos por el hambre. Lo anecdótico es que estas embarcaciones fueron construidas por Vital Alzar y su gente con un modelo ideado en base a supuestos extraídos de la bitácora de Fray Gaspar de Carvajal, ya que este no consignó información detallada sobre su construcción.

El viaje sirvió para muchos fines. Tratamos de imaginar la visión de los expedicionarios bajando un río muy veleidoso como el río Napo. Los que han navegado

este río podrán dar fe de ello. Muchos bajos, meandros y contracorrientes. En ese entonces –1978– selva tupida en las riberas que dan la impresión de no avanzar nada, pues el paisaje es el mismo, que el navegante a veces no encuentra puntos referenciales para posicionarse en los “papiros” (cartas fluviales enrollables como los papiros egipcios). Naturalmente esto ya cambió por el uso de los GPS.

Así es la Amazonía. Salvo algunos matices hidrográficos y orográficos, el panorama no cambia mucho de una región a otra.

Tuve la suerte de navegar en muchos de los ríos amazónicos: Napo, Marañón, Huallaga, Tigre, Pastaza, Mayo, Ucayali, Nanay, Itaya, Manatí, Yavarí, Putumayo, Madre de Dios, quebradas, lagos, etc. Y reafirmo lo que menciono en el párrafo precedente.

Reitero, quienes han navegado en la cuenca amazónica pueden dar fe de ello. Es otro mundo desde muchos puntos de vista. En lo que a navegación se refiere, los conceptos académicos y operativos de la navegación de altura no se aplica en casi nada, salvo las constelaciones que sirven todavía a algunos prácticos que a ojo marintero apoyan sus conocimientos de navegación fluvial. La presencia de faros y avisos visuales en algunos puntos de los ríos son importantes ayudas en la actualidad.

¿Todo esto puede ser incorporado dentro del concepto de Dominio Marítimo?

Los hombres que navegan en la Amazonía son también marinos o marineros.

La Amazonía en general, y la peruana en particular, ha sufrido numerosas heridas desde su descubrimiento. Heridas de todo tipo. Sociales, como la explotación de los indígenas (caucho, barbasco, petróleo, carreteras, etc.), explotación excesiva de los recursos como los forestales, fauna, minería, etc.

Revisando nuevamente la Constitución, encontramos que en su CAPÍTULO II DEL AMBIENTE Y LOS RECURSOS NATURALES, Artículo 69º indica que: “El Estado promueve el desarrollo sostenible de la Amazonía con una legislación adecuada”. Escasamente diez letras. Sumamente conciso para la región mas grande del Perú. No existe ninguna otra mención relacionada con esta zona.

Quizá el artículo 44° indirectamente podría tomarse como una forma tibia de interés en la Amazonía, toda vez que menciona a las fronteras, y la Amazonía es tetrafronteriza como ya lo expresamos anteriormente:

“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.

Asimismo, es deber del Estado establecer y ejecutar la política de fronteras y promover la integración, particularmente latinoamericana, así como el desarrollo y la cohesión de las zonas fronterizas, en concordancia con la política exterior”.

Por otro lado, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones considera dentro de su organización la Dirección General de Transporte Acuático, que es un órgano de línea eminentemente técnico encargada de proponer la política relativa al transporte en las vías marítimas, fluviales y lacustres; con excepción de las que la Ley reserva al Ministerio de Defensa, así como lo relacionado a la Infraestructura Portuaria y vías navegables.

La Misión de la Dirección de Transporte Acuático es “Desarrollar políticas orientadas a lograr el ordenamiento adecuado del transporte marítimo comercial, empresas navieras nacionales, transporte multimodal, operadores de transporte multimodal, así como, de las actividades y servicios portuarios; con el fin de que puedan alcanzar su desarrollo, fortalecimiento económico y empresarial”.

Aquí se observa claramente que dentro del término “...transporte marítimo comercial...” están involucrados el transporte fluvial y lacustre.

Con esto se confirma que las políticas de desarrollo no están segmentadas en el concepto tradicional: marítimo, fluvial y lacustre:

Naturalmente, no estamos tratando de encontrar la cuadratura del círculo, sino que es necesario involucrar oficialmente a todas las vías navegables, sean estas de las cuencas costeras, andinas o amazónicas como parte del Dominio Marítimo.

Sobre el término “marítimo” puede haber discrepancias en su filología. Debo admitir que el término “acuático” de alguna manera involucra a todas las formas hídras en un espacio geográfico; sin embargo hay ciertos aspectos que en el manejo de las formas también son importantes. El mar como génesis del vocablo “marítimo” deviene en uso de miles de años atrás. Ha dado nombre a las organizaciones que usan el mar y a todas las actividades que en ella se realizan: marinas de guerra, marinas mercantes, también se llaman marinas a los lugares de recreo tanto en el mar como en ríos y lagos navegables, y hasta la gastronomía, muy en boga en estos tiempos, los *chefs* “marinan” sus potajes así estén o no a la vera del mar.

Diríamos que el término “marítimo” se ha generalizado como muchos otros vocablos, y que su uso se ha universalizado para entender como tal todas las actividades que se desarrollan en función básicamente de la navegación y actividades acuáticas sin que sea necesariamente en el mar.

La acepción del término “marítimo” en el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española (DRAE) es: “(Del latín *Maritimus*). Adjetivo. Perteneciente o relativo al mar”. Según este documento, que es la biblia de nuestro idioma, no habría alternativa para su uso, sobre todo aquello que está relacionado con el mar. Sin embargo, todos sabemos que los idiomas son dinámicos y van adecuándose a los tiempos y circunstancias de cada actividad y lugar. Por eso los regionalismos y hasta la jerga de los pueblos son los iniciadores de nuevos vocablos, o neologismos que ahora ya están en el DRAE.

Los hombres que navegan son denominados marineros o marinos. Pero, ¿cómo los denominaríamos cuando navegan en un río o un lago navegable? ¿Se llamarían “rioneros”, “lagoneros”, “rionautas” o “lagonautas”?

En el ensayo “Intereses Marítimos y Política de Estado” correspondiente al I Foro de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, editado por el Comité de Doctrina Marítima el año 2008, se indica en: Situación, D, Marco Teórico, página 9, lo siguiente: “...El término ‘marítimo’ usado por razones convencionales representa todo lo relacionado con el mar, ríos y lagos, es equivalente al término acuático”.

Este concepto es lo más acertado para los efectos de este trabajo. Claro, lo de convencional, es por que conviene académicamente. Lo oficial es el artículo 54° de la Constitución del Perú, que ya lo indicamos líneas arriba.

La bioceanidad del Perú, es un término acuñado hace mucho tiempo atrás, basado en la proyección al Atlántico que nos da el río Amazonas. No hay otro argumento para mantener vigente este anhelo nacional. Ya lo expresamos anteriormente, Orellana fue el que hizo el primer viaje bioceánico. Es necesario remarcar que el Perú basa su bioceanidad solo por que tenemos al Amazonas, y no lo estamos aprovechando como debe ser.

El capitán de navío José Guerola Lazarte –Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú– en su artículo “Problemáticas y perspectivas de desarrollo de la Marina Mercante Nacional”, al analizar la Ley 28583 promulgada en junio de 2005, abarca la Promoción de la Marina Mercante Nacional Fluvial (MMNF) expresa: “La Ley prescribe que el Estado reconoce la importancia de preservar, desarrollar y fomentar la MMNF, con el fin de de alentar y fomentar el desarrollo económico, la integración nacional y la comunicación de la Amazonía Peruana.

Asimismo, la Ley reconoce que el desarrollo de la Amazonía está íntimamente ligado al derecho perpetuo a la libre comunicación con el Océano Atlántico por el río Amazonas, reconocido por el Tratado de Límites, Comercio y Navegación, celebrado con Brasil en 1909. Y, finalmente, señala que en el transporte fluvial y lacustre del tráfico internacional con los países limítrofes, prevalecerá lo dispuesto en los tratados, convenios o acuerdos internacionales vigentes”.

Desde el punto de vista semántico, la Ley utiliza el término de marina mercante, es decir, engloba en su contenido a las marinas mercantes fluviales y lacustres. Es importante este detalle, pues de alguna manera contribuye a los argumentos para considerar al dominio marítimo como la unidad, si se quiere, geográfica, que tiene como elementos al Mar de Grau, los ríos y lagos navegables.

En el mismo texto del artículo, el autor añade: “Al respecto, para el desarrollo de la MMNF se debe tener en cuenta la necesidad de promover la construcción y operación de naves fluviales y de promover el desarrollo de puertos fluviales. Respecto a las naves se requiere resolver varios factores, tanto operacionales como institucionales y políticos. Uno de estos es encarar el problema suscitado por la exigencia de la Autoridad Marítima de Brasil de exigir en la navegación por el tramo brasileño del Amazonas, río denominado Solimoes, desde Tabatinga hasta la desembocadura del Amazonas en el Océano Atlántico, la utilización de prácticos y pilotos de ese país, con tasas de practicaje y pilotaje tan altas que hacen imposible una real y efectiva competencia entre buques nacionales y brasileños. El

otro asunto es hacer frente a los problemas que ha generado en nuestros principales puertos fluviales: Iquitos, Pucallpa y Yurimaguas, el anormal comportamiento de las vías fluviales, que vienen afectando, en una u otra forma, las operaciones portuarias”. (*Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. N° 28-29. Lima. 2008-2009).

IIRSA (INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SUDAMERICANA):

Los proyectos IIRSA, ya en ejecución, están involucrados en los conceptos precedentes respecto a la bioceanidad a través del transporte multimodal, que favorece en mayor o menor grado a los países involucrados. Brasil y el Perú son los más beneficiados por su proyección al Pacífico y el Atlántico respectivamente. Debo añadir acá que el concepto de Transporte Multimodal o Intermodal, debe entenderse como el tráfico de carga entre dos puntos utilizando vías terrestres y acuáticas, sin que para la carga sea necesario gestionar en cada punto de recalada, trámites que ya hizo al momento de salir de su punto inicial. Ahí radica su beneficio, que ahorra tiempo y recursos.

La vía IIRSA nororiental del Perú enlaza a los puertos de Paita, Bayóvar, Yurimaguas, Nauta, Iquitos, Caballococha, Leticia (Colombia), y en Brasil a Tabatinga, Manaus, Belem do Para y la salida al Atlántico y viceversa.



**EL PROCESO DE
INTEGRACIÓN DE
INFRAESTRUCTURA
REGIONAL DE
SUDAMÉRICA
IIRSA**



FUTURO PUERTO EN EL HUALLAGA

REQUIERE PUENTE SOBRE EL PARANAPURA



C.N.D. - PLAN NACIONAL DE INVERSIÓN DESCENTRALIZADA 2005 - 2014

Corredor Bioceánico Central

CONSTRUYENDO
EL PERU DE LA PROXIMA
DECADA



La vía IIRSA central enlaza al Callao, Pucallpa, Iquitos y su vía al Atlántico por el río Amazonas.

La vía IIRSA sur, enlaza a los puertos de Ilo, Matarani, Puerto Maldonado, río Madeira, Manaus y su salida al Atlántico vía el río Amazonas.

Tiene la variante multimodal de usar la excelente carretera desde Puerto Maldonado cruzando el río Madre de Dios por el nuevo puente hacia la frontera Iñapari y de ahí al Brasil cruzando el río Acre por el puente internacional, que el autor ha tenido la oportunidad de recorrer.

IIRSA SUR



INTEROCEÁNICA

EL PROCESO DE INTEGRACIÓN DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL DE SUDAMÉRICA - IIRSA



Es una situación estratégica sumamente singular que beneficia al país, —la de los proyectos IIRSA— ya que esta red vial multimodal permite conectarnos con la mayor potencia económica sudamericana, quinta en el mundo, y además proyectarnos a los mercados de la costa oriental americana, y a la europea y asiática.

No es pues por mero orgullo regional amazónico considerar las vías fluviales y lacustres como parte del Dominio Marítimo Nacional. Es una necesidad estratégica. Conceptuar el Dominio Marítimo como algo más amplio que el que concede el actual artículo 54° de nuestra Constitución es una necesidad urgente para el desarrollo del país.

CONCEPTOS SOBRE DOMINIO MARÍTIMO

En la búsqueda de material bibliográfico para encontrar el significado o los significados del concepto de Dominio Marítimo a nivel nacional, se observa que ha sido estudiado y considerado más dentro de la presente disyuntiva nacional de adherirnos o no a la Convención del Derecho del Mar (CONVEMAR). Veamos:

“2. Históricamente, desde la dación del Decreto Supremo N° 781 de 1 de agosto de 1947 hasta la actualidad, el Perú nunca ha reivindicado ni tenido un mar territorial de 200 millas. Consecuentemente, el dominio marítimo hasta la distancia de doscientas millas a que hace referencia el citado artículo 54° de la Constitución no se refiere a un mar territorial de doscientas millas. El “dominio marítimo” es, en cambio una figura *sui generis*, que fue adoptada en la Constitución de 1979, y luego recogida en la Constitución de 1993, como fórmula legal que permitiera al Perú llegar a ser Parte en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que establece diferentes zonas marítimas en las que los Estados ejercen derechos hasta las 200 millas. No obstante, a nivel interno existen quienes equivocadamente asimilan el concepto de dominio marítimo a un mar territorial de doscientas millas y, en ese entendido, se oponen firmemente a la Convención. Como consecuencia, hasta el momento el Perú no ha tomado la decisión de adherir a este instrumento internacional”.

“4. Mantener la figura *sui generis* del “dominio marítimo” sin adecuar su contenido a la normatividad internacional no contribuye al tratamiento apropiado ni a la debida protección de los intereses marítimos del Perú, debido a que internacionalmente se desconocen los verdaderos alcances de este concepto, al no existir antecedentes próximos del mismo en el Derecho del Mar. A nivel internacional, una amplia mayoría de Estados se rige por un código común, que es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de la cual forman parte 145 Estados. En la América Latina son Parte, entre otros, Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay y Uruguay. Asimismo, son Parte en la Convención gran número de los países de la Cuenca del Pacífico, incluyendo Japón, República de Corea, China y la Federación Rusa. También los países de la Unión Europea son Estados Parte. En cuanto a Estados Unidos, la adhesión a la Convención fue aprobada por la Comisión de Relaciones Exteriores del Senado de ese país, encontrándose pendiente de consideración por el pleno de dicha Cámara. En cuanto a Ecuador, el Tribunal Constitucional ha remitido al Congreso su informe favorable para la aprobación de dicho instrumento”.

“7. En suma, el Perú se encuentra en una situación de ambigüedad en torno a los alcances de la figura del dominio marítimo y con ello permanece al margen del moderno Derecho del Mar, pues el único espacio marítimo del Perú –el “Dominio Marítimo”– no coincide con ninguna institución marítima internacionalmente reconocida. Esta ambigüedad resulta perjudicial para la defensa y promoción de los intereses del Perú y es por ello que resulta de primordial

importancia la pronta adhesión del Perú a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”.

(Fuente: “Análisis de los conceptos sobre el dominio marítimo, mar territorial y demas espacios marítimos de los estados ribereños”. Contralmirante Jorge Brousset Barrios):

El mismo autor en su artículo “La Convención del Mar y su influencia en el Pacífico” (*Revista de Marina*. Año 106/número 2-2013) reitera sus conceptos y en último párrafo de la página 32 escribe:

“En síntesis, el dominio marítimo es un concepto incorporado en nuestra legislación desde 1947, no recogido por el Derecho Internacional, y por tanto, sujeto en cuanto a su contenido y alcances a lo que la doctrina interprete, más aún cuando la legislación interna aludida no lo define. Precisamente, esta doctrina y la *ratio legis* que motivó su incorporación al texto constitucional nos señala que la noción de dominio marítimo no es sinónimo de mar territorial, sino que se trata de un espacio de 200 millas marinas donde el Estado peruano ejerce soberanía y jurisdicción. Esta definición que se deriva del texto constitucional, resulta siendo bastante flexible, pues permite su armonización nacional consuetudinario y convencional del mar (mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental), sobre los cuales reconoce derechos de soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas marinas”.

La interpretación internacional sobre el concepto peruano de “dominio marítimo” ha sido recogida por el Secretario General de Naciones Unidas en su Informe del 5 de octubre de 1998;

Un Estado latinoamericano, no parte de la Convención, reclama un área singular de 200 millas náuticas, denominada Dominio Marítimo, reconociendo expresamente la libertad de navegación y sobrevuelo más allá de las 12 millas. Por esta razón el área marítima de dicho Estado está considerada en una categoría especial como otros, en lugar de ser clasificado como un mar territorial que se extiende más allá de las 12 millas.

¿EL TÉRMINO SE CONSIDERA EN OTROS PAISES?

CHILE

Artículo 3.- El Estado de Chile es unitario, su territorio se divide en regiones. Su administración será funcional y territorialmente descentralizada, o desconcentrada en su caso, en conformidad con la ley.

Sin embargo el vicealmirante José Manuel Marchant Ortega (exmiembro de la Academia de Guerra Naval, jefe de la Cátedra de Inteligencia. 2010), al analizar el documento “Maritime Domain Awareness” de los EE.UU, indica que el **El Dominio Marítimo** –como ya se anticipara– se define como todas las áreas y cosas de, sobre, bajo, relativas a, adyacentes a, o limítrofes a un mar, océano u **otras vías navegables**, incluyendo todas las actividades marítimas relacionadas, infraestructura, personas, cargas, naves y otros medios de transporte”.

Este es un artículo basado en el concepto del Conocimiento del Dominio Marítimo generado por los Estados Unidos de Norteamérica, en que el autor se inspira para motivar su aplicación en Chile en función de su realidad.

Respecto al tema presente, debe observarse que este concepto norteamericano incluye **“otras vías navegables”**, que dan el contexto acuático al Dominio Marítimo.

COLOMBIA

Artículo 101.- Los límites de Colombia son los establecidos en los tratados internacionales aprobados por el Congreso, debidamente ratificados por el Presidente de la República, y los definidos por los laudos arbitrales en que sea parte la Nación.

Los límites señalados en la forma prevista por esta Constitución, solo podrán modificarse en virtud de tratados aprobados por el Congreso, debidamente ratificados por el Presidente de la República.

Forman parte de Colombia, además del territorio continental, el archipiélago de San Andrés, Providencia, Santa Catalina y Malpelo, además de las islas, islotes, cayos, morros y bancos que le pertenecen.

También son parte de Colombia, el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el segmento de la órbita geoestacionaria, el espectro electromagnético y el espacio donde actúa, de conformidad con el Derecho Internacional o con las leyes colombianas a falta de normas internacionales.

Artículo 102.- El territorio, con los bienes públicos que de él forman parte, pertenece a la Nación.

COSTA RICA

Artículo 5.- El territorio nacional está comprendido entre el mar Caribe, el Océano Pacífico y las Repúblicas de Nicaragua y Panamá.

Los límites de la República son los que determina el Tratado Cañas-Jerez de 15 de abril de 1858, ratificado por el Laudo Cleveland de 22 de marzo de 1888, con respecto a Nicaragua, y el Tratado Echandi Montero-Fernández Jaén de 1 de mayo de 1941 en lo que concierne a Panamá.

La Isla del Coco, situada en el Océano Pacífico, forma parte del territorio nacional.

Artículo 6.- El Estado ejerce la soberanía completa y exclusiva en el espacio aéreo de su territorio, en sus aguas territoriales en una distancia de doce millas a partir de la línea de baja mar a lo largo de sus costas, en su plataforma continental y en su zócalo insular de acuerdo con los principios del Derecho Internacional.

Ejerce además, una jurisdicción especial sobre los mares adyacentes a su territorio en una extensión de doscientas millas a partir de la misma línea, a fin de proteger, conservar y explotar con exclusividad todos los recursos y riquezas naturales existentes en las aguas, el suelo y el subsuelo de esas zonas, de conformidad con aquellos principios.

CUBA

Artículo 11.- El Estado ejerce su soberanía:

- a. sobre todo el territorio nacional, integrado por la Isla de Cuba, la Isla de la Juventud, las demás islas y cayos adyacentes, las aguas interiores y el mar territorial en la extensión que fija la ley y el espacio aéreo que sobre estos se extiende;
- b. sobre el medio ambiente y los recursos naturales del país;
- c. sobre los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas, el lecho y el subsuelo de la zona económica marítima de la República, en la extensión que fija la ley, conforme a la practica internacional.

La República de Cuba repudia y considera ilegales y nulos los tratados, pactos o concesiones concertados en condiciones de desigualdad o que desconocen o disminuyen su soberanía y su integridad territorial.

ECUADOR

Artículo 2.- El territorio ecuatoriano es inalienable e irreductible. Comprende el de la Real Audiencia de Quito con las modificaciones introducidas por los tratados válidos, las islas adyacentes, el Archipiélago de Galápagos, el mar territorial, el subsuelo y el espacio suprayacente respectivo...

“La Constitución del Ecuador define nuestro espacio marítimo como mar territorial, el mismo que de acuerdo al Código Civil (artículo 628), se extiende hasta las 200 millas náuticas medidas desde las líneas base frente a la costa continental y alrededor de las Islas Galápagos. Estas líneas fueron fijadas según Decreto Ejecutivo No. 959-A del 28 de julio de 1971, firmado por el doctor José M. Velasco Ibarra. La extensión del mar territorial es de 1 000 000 de km² aproximadamente.

Cuando el Ecuador forme parte de los países adheridos a la CONVENCIÓN (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar) deberá reconocer y declarar un mar territorial hasta las 12 millas náuticas medidas desde las líneas base, la zona contigua con un espacio marítimo adyacente al mar territorial con extensión hasta las 24 millas náuticas desde las mismas líneas base; y, una zona económica exclusiva que corresponde a un espacio marítimo cuya anchura se extiende hasta las 200 millas náuticas contadas desde las líneas base a partir de donde se mide el mar territorial. En la zona económica exclusiva, el Estado tiene derecho de ejercer derechos de

soberanía para los fines de exploración y explotación; así como para la conservación y administración de los recursos vivos y no vivos del lecho, subsuelo y aguas suprayacentes.

Tanto en la actual concepción ecuatoriana del mar territorial de las 200 millas, como en la zona económica exclusiva de la CONVEMAR, están reconocidos los derechos soberanos para la exploración y explotación de los recursos naturales, no solo de las aguas, sino del lecho y subsuelo marino.

El artículo 625 del Código Civil ecuatoriano que define la plataforma continental e insular, considera plataforma o zócalo submarino a las tierras sumergidas, contiguas al territorio nacional, que se encuentran cubiertas hasta por 200 metros de agua, como máximo”.

ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

Article. IV.

Section. 3.

Clause 2: The Congress shall have Power to dispose of and make all needful Rules and Regulations respecting the Territory or other Property belonging to the United States; and nothing in this Constitution shall be so construed as to Prejudice any Claims of the United States, or of any particular State.

MÉXICO

Artículo 27.- **La propiedad de las tierras y aguas** comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada...

Artículo 42.- El territorio nacional comprende:

- I. El de las partes integrantes de la federación;

- II. El de las islas, incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes;
- III. El de las islas de Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el océano Pacífico;
- IV. La plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes;
- V. Las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el derecho internacional y las marítimas interiores, y
- VI. El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio derecho internacional.

Artículo 48.- Las islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el territorio nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los estados.

NICARAGUA

Artículo 10.- El territorio nacional se localiza entre los océanos Atlántico y Pacífico y las repúblicas de Honduras y Costa Rica. Comprende las islas y cayos adyacentes, el suelo y el subsuelo, el mar territorial, las plataformas continentales, los zócalos submarinos, el espacio aéreo y la estratosfera. Los límites precisos del territorio nacional se fijan por leyes y tratados.

PANAMÁ

Artículo 3.- El territorio de la República de Panamá comprende la superficie terrestre, **el mar territorial**, la plataforma continental submarina, el subsuelo y el espacio aéreo entre Colombia y Costa Rica de acuerdo con los tratados de límites celebrados por Panamá y esos estados.

El territorio nacional no podrá ser jamás cedido, traspasado o enajenado, ni temporal ni parcialmente, a otros Estados.

(FUENTE: www.buenastareas.com).

“El Derecho del mar es una de las ramas más importantes del derecho internacional, y permite resolver las reclamaciones que los Estados hacen, de acuerdo con sus intereses nacionales, sobre la utilización de los recursos del océano. El derecho internacional del mar no sólo ha sido utilizado durante las épocas de guerra, por los bloqueos y por las flotas de guerra, sino que ha sido de gran provecho en tiempos de paz, para resolver los intereses de las flotas mercantes y principalmente de la industria pesquera.

Algunos de los temas de gran importancia para la humanidad tratados por el derecho del mar, son los relacionados con la exploración y explotación de los recursos en la zona marítima internacional, considerada como patrimonio común de la humanidad; los del mar territorial y la zona contigua; los de la plataforma continental; los de la zona económica exclusiva o mar patrimonial; los de pesca y conservación de los recursos vivos del mar; los relacionados con la preservación del medio marino, y los referentes a la investigación científica de los océanos.

La importancia de esta temática ha propiciado que el derecho del mar evolucione a pasos agigantados, sea la base para el desarrollo socioeconómico de los estados ribereños y norme el aprovechamiento racional de los recursos oceánicos en beneficio de la humanidad; por esto, se puede observar que en su desarrollo participan tanto los países industrializados, verdaderas potencias marítimas, como aquéllos en vías de desarrollo, sin importar su organización político social.

Espacios que comprende el **dominio marítimo Panameño:**

Los dominios marítimos de Panamá son complejos y relativamente extensos; constan de los siguientes espacios: las aguas interiores, el mar territorial, la plataforma continental, el lecho del mar territorial y el subsuelo del lecho marino”.

Es un concepto que considera las “aguas interiores” como parte del Dominio Marítimo. El caso de Panamá o de aquellos países que tienen canales con el mar, muestran claramente el alcance geográfico del término.

REPÚBLICA DOMINICANA

Artículo 5.- El territorio de la República Dominicana es y será inalienable. Está integrado por la parte oriental de la Isla de Santo Domingo y sus islas adya-

centes. Sus límites terrestres irreductibles están fijados por el Tratado Fronterizo de 1929, y su Protocolo de Revisión de 1936.

Se divide políticamente en un Distrito Nacional, en el cual estará comprendida la capital de la República, y en las provincias que determine la ley. Las provincias, a su vez se dividen en municipios.

Son también partes del territorio nacional, **el mar territorial** y el suelo y subsuelo submarinos correspondientes, así como el espacio aéreo sobre ellos comprendido. La extensión del mar territorial, del espacio aéreo y de la zona contigua y su defensa, lo mismo que las del suelo y subsuelo submarinos y su aprovechamiento, serán establecidos y regulados por la ley.

La ley fijará el número de las provincias, determinará sus nombres y los límites de éstas y del Distrito Nacional, así como los de los municipios en que aquellas se dividen, y podrá crear también, con otras denominaciones, nuevas divisiones políticas del territorio.

VENEZUELA

Artículo 10.- El territorio y demás espacios geográficos de la República son los que correspondían a la Capitanía General de Venezuela antes de la transformación política iniciada el 19 de abril de 1810, con las modificaciones resultantes de los tratados y laudos arbitrales no viciados de nulidad.

Artículo 11.- **La soberanía plena de la República se ejerce en los espacios continental e insular, lacustre y fluvial, mar territorial, áreas marinas interiores**, históricas y vitales y las comprendidas dentro de las líneas de base recta que ha adoptado o adopte la República; el suelo y subsuelo de éstos; el espacio aéreo continental, insular y marítimo y los recursos que en ellos se encuentran, incluidos los genéticos, los de las especies migratorias, sus productos derivados y los componentes intangibles que por causas naturales allí se encuentren.

El espacio insular de la República comprende el archipiélago de Los Monjes, archipiélago de Las Aves, archipiélago de Los Roques, archipiélago de La Orchila, isla La Tortuga, isla La Blanquilla, archipiélago Los Hermanos, islas de Margarita, Cubagua y Coche, archipiélago de Los Frailes, isla La Sola, archi-

piélago de Los Testigos, isla de Patos e isla de Aves; y, además, las islas, islotes, cayos y bancos situados o que emerjan dentro del mar territorial, en el que cubre la plataforma continental o dentro de los límites de la zona económica exclusiva.

Sobre los espacios acuáticos constituidos por la zona marítima contigua, la plataforma continental y la zona económica exclusiva, la República ejerce derechos exclusivos de soberanía y jurisdicción en los términos, extensión y condiciones que determinen el derecho internacional público y la ley.

Corresponden a la República derechos en el espacio ultraterrestre suprayacente y en las áreas que son o puedan ser patrimonio común de la humanidad, en los términos, extensión y condiciones que determinen los acuerdos internacionales y la legislación nacional.

Artículo 14.- La ley establecerá un régimen jurídico especial para aquellos territorios que por libre determinación de sus habitantes y con aceptación de la Asamblea Nacional, se incorporen al de la República.

(FUENTE: Derecho Internacional, Sección Unidad Iii. Prof. Frankling Folres. Mayo, 2012, Universidad Nacional Experimental De Los Llanos. Venezuela).

“La necesidad del ser humano por implementar orden y responsabilidad en cada aspecto de su vida; queda evidenciado con el Derecho del Mar, que se considera uno de los instrumentos más completos del derecho internacional; debido a que se establece el marco fundamental para todos los aspectos de soberanía, jurisdicción, utilización y derechos y obligaciones de los Estados en relación con los océanos.

De tal manera surge el derecho marítimo y es expuesto y fundamentado en las convenciones de las Naciones Unidas; evidenciando la soberanía de una nación que se extiende más allá de sus costas; en donde se establecen normas y principios sobre mar territorial, alta mar, zona contigua; zona económica exclusiva y plataforma continental.

Teniendo en cuenta que el **dominio marítimo** no es el único tema en discusión internacional y que requiere de convenios especiales para su legislación; si no también el **dominio fluvial**; englobando por un régimen internacional, el espacio aéreo y cósmico. A lo que respecta al Estado Venezolano tiene su legislación y criterio para cada uno de estos ámbitos”...

Es interesante en el documento precedente la aparición del término “**dominio fluvial**”, que lleva a considerar que para ellos también la ausencia en su legislación de la parte fluvial genera preocupación.

Después de leer los textos precedentes, es valioso también enterarnos de los conceptos vertidos por el señor contralmirante Raúl Parra Maza en su artículo “Dominio marítimo y mar territorial en los estados ribereños”. Sociedad Geográfica de Lima-Perú. Notas Profesionales de Opinión y Ciencia N° 105).

La Sociedad Geográfica de Lima, acudiendo a la opinión de expertos en este importante tema, ha decidido hacer un examen de los aspectos que están llevando a confusión sobre la posibilidad de adherirnos a la CONVEMAR, incluso haciéndonos creer que se estaría afectando la Constitución de la República respecto al Territorio Nacional. Es así como llegamos a la siguiente conclusión y opinión colegiada.

La expresión DOMINIO ha tenido una evolución jurídica que con el tiempo se ha hecho cada vez más amplio y flexible, con antecedentes que vienen desde el Decreto Supremo del 1° de Agosto de 1947 hasta su inclusión en la Constitución de 1979 y 1993, donde no se ha sugerido el significado de mar territorial. Más bien, se desprende del diario de debates de las constituciones mencionadas, que se asume como dominio marítimo todos los espacios marítimos que se encuentran bajo soberanía y jurisdicción de los Estados ribereños hasta las 200 millas, según lo reconoce el Derecho Internacional.

Entonces, la expresión “dominio marítimo” no puede considerarse sinónimo de “mar territorial”, tan sólo por el hecho de inferir un solo espacio marítimo y al mismo tiempo porque el artículo 54 de la Constitución vigente, que habla del Tema, se ubique en el Capítulo del Estado, la Nación y el Territorio.

Asimismo, la interpretación internacional sobre el concepto peruano de “dominio marítimo” ha sido recogida por el Secretario General de las Naciones Unidas en su informe del 5 de Octubre de 1998 cuando dice: “un Estado latinoamericano que no es parte de la Convención, reclama un área singular de 200 millas náuticas, denominadas Dominio Marítimo, reconociendo expresamente la libertad de navegación y sobrevuelo más allá de las 12 millas. Por esta razón el área marítima de dicho Estado está considerada en una categoría especial como otros, en lugar de ser clasificado como mar territorial que se extiende más allá de las 12 millas”.

También, es importante reconocer la evolución que ha tenido en los últimos tiempos el concepto de la soberanía de los Estados y su singular aplicación a los espacios marítimos, donde el ser humano no puede movilizarse libremente, de manera autónoma, sin que peligre su supervivencia.

Además, desde tiempos remotos ha existido el espacio internacional marítimo con carácter defensivo y su extensión ha evolucionado desde las tres (3) hasta las doce (12) millas náuticas, primando la servidumbre de libertad de comunicación sobre el resto de los mares y océanos. Esto último está reconocido por el Derecho Internacional, a los que se han incorporado 188 millas náuticas de la zona económica exclusiva con derechos, jurisdicción y deberes que todo Estado ribereño tiene.

A estas alturas del presente trabajo, me permito generar un texto de lo que sería el artículo 54° de nuestra Constitución:

“El territorio del Estado es inalienable e inviolable. Comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo, y el espacio aéreo que los cubre.

El dominio marítimo del Estado comprende el mar adyacente a sus costas, así como su lecho y subsuelo, hasta la distancia de doscientas millas marinas medidas desde las líneas de base que establece la ley, **así como todas las vías navegables fluviales y lacustres en el país.**

En su dominio marítimo, el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de acuerdo con la ley y con los tratados ratificados por el Estado.

El Estado ejerce soberanía y jurisdicción sobre el espacio aéreo que cubre su territorio (*y el mar adyacente hasta el límite de las doscientas millas*) sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de conformidad con la ley y con los tratados ratificados por el Estado”.

Como se observará este solo añadido daría la coherencia adecuada a nuestra Constitución respecto al Dominio Marítimo y su incorporación a los ríos y lagos navegables. Se sugiere también eliminar “**y el mar adyacente hasta el límite de las doscientas millas**”, toda vez que es reiterativo por estar dentro del concepto de “El Territorio”.

LA HISTORIA MARÍTIMA Y LA AMAZONÍA:

La Historia Marítima del Perú, como todos sabemos, es el documento más completo y de rigurosidad investigativa que se ha editado hasta la fecha. Es una fuente inagotable para la búsqueda de información de todo tipo relacionado con el quehacer marítimo, y sobre todo lo relacionado con el Dominio Marítimo y su conceptualización integral **del Mar de Grau** y los ríos y lagos navegables; veamos que encontramos al respecto:

Si bien es cierto que el Decreto Supremo N° 016-72-MA, que oficializa la realización de la Historia Marítima del Perú, en su Considerando indica que "... (es) una obra de sustancial fundamentación histórico-científica, capaz de motivar a todos los peruanos sobre el verdadero rol que representa **nuestro Mar** en la vida y seguridad de la Patria", en la práctica sus tomos han abarcado numerosos capítulos sobre la amazonía peruana. Es una obra monumental del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

También el Decreto Supremo N° 015-73-MA vinculado al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú señala en su considerando inicial "Que debido a la importancia que reviste el **Mar Peruano** como factor político preponderante en el desarrollo del país... y que remarca en su artículo 2. Los fines y atribuciones del Instituto son: a. Realizar y fomentar el estudio sobre **el Mar Peruano...**", son conceptos que en la práctica se le ha dado su interpretación adecuada, pues el indicado Instituto ha sido pródigo en su atención académica en temas sobre la amazonía peruana.

El Tomo I de la *Historia Marítima del Perú*, Serie Monografías. *Los puertos del Perú*, escrita por Miguel Flórez Nohessell, impresa el 16 de junio de 1986, es decir hace más de 26 años, considera en el Capítulo XLI "Las Exploraciones de los Ríos de la Región de la Selva Peruana – La Navegación y los Puertos Fluviales" que en sus 57 páginas recrea el escenario amazónico desde el descubrimiento del río Amazonas y sus principales afluentes así como los puertos fluviales más importantes de esa época (Iquitos, Pucallpa, Yurimaguas y Puerto Maldonado) y que son los mismos de ahora. Se menciona la importancia estratégica de estas vías fluviales y los puertos por su dinámica que dan al comercio interno amazónico y el control de nuestras fronteras y la proyección atlántica vía el Amazonas en la cuenca nororiental y en el sur oriental vía el río Madre de Dios y el río Madeira. Debemos entender que el espíritu de entonces no era considerar a la cuenca amazónica como parte oceánica del país. Pero ya

nuestras primeras naves de guerra en la amazonía llegaron de Europa cruzando el Atlántico y surcando el Amazonas. La navegación ya era transoceánica como lo hizo Francisco de Orellana en 1542. En el inciso 41.2 Descubrimiento del Amazonas se indica "...La fecha del descubrimiento fue fijada por la Sociedad Geográfica de Lima, que tomó como base la relación de viaje de fray Gaspar de Carbajal, quien acompañó a Orellana".

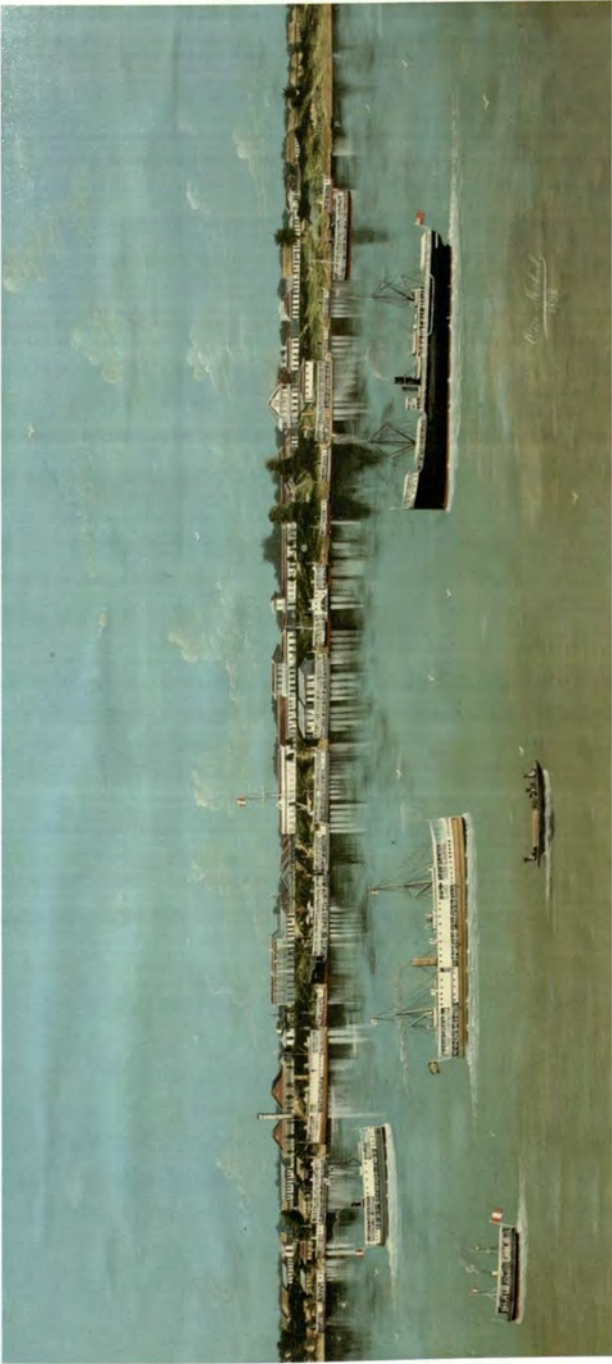
En este mismo capítulo se reseña que el teniente Enrique Lester Maw de la Marina Británica "en 1827 se propuso salir al Atlántico desde el Pacífico, lo que realizó empleando la ruta Trujillo, Cajamarca, Chachapoyas, Balsapuerto, ríos Cachiyacu, Parapurus, Huallaga y Marañón. Durante su penoso viaje hizo observaciones astronómicas y llevó un interesante diario".

A estos relatos se añade la llegada a Iquitos en enero de 1864 de una flotilla naval comandada por el contralmirante Ignacio Mariátegui y conformada por las naves gemelas *Morona* y *Pastaza*, *Napo* y *Putumayo*, además de la fragata *Arica* y el bergantín *Próspero*, quienes también trajeron "...los materiales para la factoría, fábrica de tejas y ladrillos, dique flotante y gran cantidad de implementos para el funcionamiento de la factoría y apostadero naval".

Realmente, el carácter oceánico del tráfico fluvial-marítimo se inicia con la autorización de la construcción del muelle en Iquitos, que se otorga a las compañías de navegación Booth Steamship Company Limited y The Red Cross Iquitos Steamship Company, el 22 de junio de 1901, concesionado por 25 años. De acuerdo al contrato, este muelle, más facilidades de almacenamiento y acceso, debería estar terminado el 26 de junio de 1903, pero fue inaugurado en 1904 y solo comenzó sus actividades en 1905.

El Tomo I Volumen I de la *Historia Marítima del Perú, Geografía y Geología General del Litoral Peruano*, escrita por el doctor Georg Petersen Gaulke, fue prologada por el doctor José Luís Bustamante y Rivero. En la página XXIX de este Prólogo, escribe "...De este modo Hombre, Territorio y Mar constituyen hoy un tríptico de elementos inseparables en el que el segundo de ellos, el Territorio, tiene como natural fracción integrante al último, el espacio marítimo aledaño, para constituir entrambos el *habitat* del hombre de esa tierra, primer elemento del tríptico y beneficiario de los recursos naturales de los otros dos, a cuya sombra existe, subsiste y prospera".

En este concepto puede visualizarse una trinidad territorial, en que el suelo continental peruano, su espacio aéreo y sus aguas tanto oceánicas, fluviales y lacus-



Iquitos, primer puerto fluvial, c. 1890. (Óleo de Otto Michael)

tres forman un todo indivisible que considero como una génesis para el concepto de Dominio Marítimo, involucrando este a las vías hídricas continentales peruanas.

En el Tomo II Volumen 1, *Época Prehistórica*. Escrita por el doctor Hermann Busse de la Guerra, al Capítulo I, lo titula “El país Marítimo”, y en ella abarca las tres regiones en la que tradicionalmente se subdivide geográficamente al Perú. Le da un tratamiento integral dándole primacía a lo Marítimo, por ser el mar el elemento más dominante de la geografía nacional.

El contralmirante José G. García Valdivieso, presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en su artículo “Planeamiento estratégico o la pasión por el futuro” (*Revista N° 33*. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Enero 2014), expresa en el acápite “Nueva Concepción Geopolítica del Perú: El Perú es una isla bañada por dos océanos, el Pacífico y el **mar amazónico**, él 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 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 político longitudinal sudamericano que está 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”.

Es un concepto que solidifica el pensamiento de este ensayo.

EL MAR DE GRAU

Otra singularidad de nuestra terminología es el nombre de **Mar de Grau** que se da a las aguas oceánicas colindantes con nuestro litoral hasta las doscientas millas. Siendo algo tan gravitante en la nomenclatura nacional y universal, la Constitución no ha recogido este término que honra a la figura más egregia del heroísmo y caballerosidad nacional y mundial. El artículo que más se presta a recoger este sentir naval en particular y nacional en general, es también el artículo 54°, el que debería ser ampliando a lo ya propuesto anteriormente y que se expresaría de la siguiente manera:

“Artículo 54°.- El territorio del Estado es inalienable e inviolable. Comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo, y el espacio aéreo que los cubre.

El dominio marítimo del Estado comprende el mar adyacente a sus costas, así como su lecho y subsuelo, hasta la distancia de doscientas millas marinas medidas desde las líneas de base que establece la ley, *al que se denominará Mar de Grau, así como todas las vías navegables fluviales y lacustres en el país.*

En su dominio marítimo, el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de acuerdo con la ley y con los tratados ratificados por el Estado.

El Estado ejerce soberanía y jurisdicción sobre el espacio aéreo que cubre su territorio sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de conformidad con la ley y con los tratados ratificados por el Estado”.

Naturalmente esto implica hacer las gestiones internacionales del caso para que esta denominación de Mar de Grau sea incorporada para su uso en todas las cartas y mapas del mundo. El primer paso tendría que ser modificar el artículo 54° de la Constitución para dar coherencia a los trámites.

MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 54° DE LA CONSTITUCIÓN

Claro que cambiar o modificar un artículo de la constitución es un largo proceso, pero si este, como es el caso, contribuye al ordenamiento territorial debe emprenderse esta jornada con la contribución de juristas que le den la forma adecuada para la textualización legal:

Veamos lo que expresa la Constitución al respecto:

Artículo 32°.- Pueden ser sometidas a referéndum:

1. La reforma total o parcial de la Constitución;
2. La aprobación de normas con rango de ley;
3. Las ordenanzas municipales; y
4. Las materias relativas al proceso de descentralización.

No pueden someterse a referéndum la supresión o la disminución de los derechos fundamentales de la persona, ni las normas de carácter tributario y presupuestal, ni los tratados internacionales en vigor.

TÍTULO VI

DE LA REFORMA DE LA CONSTITUCIÓN

Artículo 206°.- Toda reforma constitucional debe ser aprobada por el Congreso con mayoría absoluta del número legal de sus miembros, y ratificada mediante referéndum. Puede omitirse el referéndum cuando el acuerdo del Congreso se obtiene en dos legislaturas ordinarias sucesivas con una votación favorable, en cada caso, superior a los dos tercios del número legal de congresistas.

La ley de reforma constitucional no puede ser observada por el Presidente de la República.

La iniciativa de reforma constitucional corresponde al Presidente de la República, con aprobación del Consejo de Ministros; a los congresistas; y a un número de ciudadanos equivalente al cero punto tres por ciento (0.3%) de la población electoral, con firmas comprobadas por la autoridad electoral”.

Para las elecciones de abril del 2011, el RENIEC indicó que:

“De 16 millones 494 mil 906 que participaron en la anteriores elecciones generales del 2006 ahora hay 19 millones 949 mil 915 ciudadanos hábiles para votar. De ese total, 754 mil 154 (3.78%) reside en el extranjero”.

Redondeando a veinte millones de electores, el 0,3% estaría por el orden de los 60 mil electores, que tendrían que firmar las planillas respectivas.

¿Hay otras vías para lograr este cometido? De hecho lo que se ha venido haciendo es una buena forma de conciliar lo legal con la realidad fáctica. Quizá habría que complementarla en darle alcance nacional e internacional la interpretación de que el Dominio Marítimo comprende, en el caso del Perú, el Mar de Grau y todas las vías navegables fluviales y lacustres en el país.

Somos conscientes de que a nivel de la Marina de Guerra del Perú entendemos el concepto precedente. Pero hay que interiorizarlo en todo el país, para que tanto a nivel académico y en el manejo de las nomenclaturas y estructuras orgánicas públicas y privadas se tome el concepto macro de Dominio Marítimo en su verdadero contexto.

De lograrse este objetivo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tendrá que adecuar a la actual Dirección General de Transporte Acuático como **Dirección General de Transporte en el Dominio Marítimo**.

También en el organigrama estructural de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú, se considera una Dirección de Control de Actividades Acuáticas y la Dirección de Medio Ambiente tiene al Departamento de Protección de Medio Ambiente Acuático. Lo precedente deviene de su Misión: “ejercer la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre, es responsable de normar y velar por la seguridad de la vida humana, la protección del medio ambiente y sus recursos naturales así como reprimir todo acto ilícito; ejerciendo el control y vigilancia de todas las actividades que se realizan en el medio acuático, en cumplimiento de la ley y de los convenios internacionales, contribuyendo de esta manera al desarrollo nacional”.

Y este concepto –lo de acuático– se remarca en su Visión: “Ser reconocida a nivel nacional e internacional como la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre, líder en el control y vigilancia de las actividades que se realizan en el medio acuático, mediante una gestión moderna y eficiente al servicio de todos los usuarios, que garantice un ambiente sostenible de seguridad y protección para su desarrollo”.

Este concepto se vuelve más explicativo en la Introducción de la Dirección de Control de Actividades Acuáticas:

“Es el área técnica especializada en materia de gestión de la seguridad marítima, fluvial y lacustre, conformado por profesionales de probada especialización, cuya filosofía es servir con honestidad, transparencia y efectividad. El esfuerzo que desplegamos los que integramos esta Dirección Técnica, se sustenta en una de las razones fundamentales de nuestra historia, y es que el Perú, es un país marítimo por excelencia, con un litoral de 3,080 kilómetros cuadrados y un dominio marítimo de hasta las 200 millas marinas, espacio donde se desarrollan diversas actividades milenarias, como la pesca, el deporte náutico, el transporte acuático y otras que los hombres de mar, hemos sabido y lo seguimos cultivando.

La Dirección de Control de Intereses Acuáticos, para llevar adelante el control de las citadas actividades, tiene a su cargo la formulación de disposiciones necesarias para la eficiente protección de los intereses acuáticos, así como para el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales, siendo estas últimas emitidas por la Organización Marítima Internacional (OMI), un organismo espe-

cializado de las Naciones Unidas, en asuntos marítimos, en especial de la seguridad de la vida humana en la mar y la prevención de la contaminación marina.

Es así que la Dirección de Control de Intereses Acuáticos, actúa como ente ejecutor de las especificaciones tanto de la legislación nacional, como de los Convenios Normativos que emanan de la OMI, algunos de ellos y los más importantes se indican a continuación:

- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar, 1974, (SOLAS 74/78)
- Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966
- Convenio Internacional para prevenir abordajes (COLREG -1972)
- Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 STCW-78.

Para cumplir con la misión asignada de manera eficiente, la Dirección de Control de Intereses Acuáticos está organizada en tres áreas principales, el Departamento de Material Acuático, el Departamento de Personal Acuático y el Departamento de Seguridad y Protección”.

En esta Introducción, como se observará, se toma el concepto del artículo 54° de la Constitución: el Dominio Marítimo solo está referido al mar de Grau.

Respecto al término acuático, se infiere que tiene la misma connotación que la Dirección de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, debido a que ambas organizaciones ejercen su labor en el campo no naval.

La Organización Marítima Mundial (OMI por sus siglas en inglés), de la cual es signatario el Perú, como vemos, utiliza el término “Marítima”, involucrando en ella solo las actividades en el Mar.

En el presente año (2013) la Amazonía ha sido considerada una de las siete maravillas naturales del mundo, junto con las cataratas de Iguazú, la bahía de Ha-long (Vietnam), Komodo (Indonesia), la isla de Jeju (Corea del Sur), la montaña Mesa (Sudáfrica) y el río subterráneo de Puerto Princesa (Filipinas).

Además de esto, el año pasado se colocó la placa recordatoria en el lugar del nacimiento del río Amazonas: quebrada Apacheta, nevado Quehuisha, en el

distrito de Lari, provincia de Cailloma, región Arequipa. Este punto geográfico fue determinado por una expedición multinacional (Rusia, Italia, Polonia y Perú) en 1996, con el auspicio de la Sociedad Geográfica de Lima y la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, y cuyo valor intrínseco está en que el río Amazonas, medido desde este punto a su desembocadura en el océano Atlántico, tiene una longitud de 7 040 km, convirtiéndole en el río más largo, más caudaloso, más ancho y el de mayor profundidad en el mundo. Estas características geográficas contribuyen a cimentar el valor estratégico de este.

Quizá lo anecdótico de esta propuesta sería que muchos países como Suiza, Hungría y Bolivia podrían conceptuar su dominio marítimo, a pesar de ser mediterráneos, con los lagos navegables de Lemán, Balaton y Titicaca. Serán los primeros en apoyar este concepto.

Debemos admitir que el término Dominio Marítimo aún no tiene admisibilidad en la Comunidad Internacional, como ya lo vimos líneas arriba, lo que se refleja en sus Constituciones Políticas. La creación de este concepto por el Perú de manera fáctica, es de aplicación solo en el país, o *made in Perú*, como lo califica el doctor Jaime Loret de Mola de Lavalle. (Anexo 2).

Al margen de la aceptación en la comunidad internacional del término Dominio Marítimo, la propuesta de este trabajo es considerar a las vías fluviales y lacustres dentro de los alcances de la misma, y de esa manera darle integridad geográfica al país, que facilite su ordenamiento territorial.

Quizá este ensayo despierte en los lectores otras iniciativas relacionadas con los documentos que norman nuestra vida como república, por ejemplo, en el Himno Nacional no hay una sola palabra o frase que mencione a la Amazonía, a pesar de constituir más del 50% del territorio y colindar con cuatro países. Nuestro himno expresa "Al nacer por sus cumbres el sol", que es un gran homenaje a nuestros Andes, pero no involucra a la Amazonía. El brillo solar se manifiesta primero en las llanuras amazónicas, es decir, el Perú despierta primero en su Amazonía.

Como colofón al presente trabajo, es necesario continuar explorando los conceptos sobre el tema, a fin de lograr un artículo en la Constitución que exprese, sin dejar duda nacional e internacional, el concepto global del término Dominio Marítimo y la inclusión del Mar de Grau como el nombre del mar territorial.

ANEXO 1

HITOS HISTÓRICOS EN LA AMAZONÍA PERUANA

- 1500 Vicente Yañez Pinzón regresa a España informando al rey del descubrimiento de una "Gran Corriente De Agua Dulce" que desembocaba en el Atlántico. Era el río Amazonas, al que llamaron "Santa María de la Mar Dulce".
- 02-06-1537 El Papa Paulo III promulga la bula *Sublimis Deus* en la cual reconoce que "Los Indígenas son verdaderos hombres dotados de alma..." intentando ponerle fin de esta manera a la controversia ideológica que cuestionaba dicha racionalidad.
- 25-12-1539 Francisco Pizarro decide organizar una expedición poniendo al frente de ella a su hermano Gonzalo para que explore los desconocidos territorios de los Quijos y de la Canela.
- 27-12-1539 Gonzalo Pizarro sale del cuzco rumbo a Quito, iniciándose la expedición que los llevaría hasta las cabeceras del Napo, donde luego continuó Francisco De Orellana hasta descubrir el río Amazonas.
- 12-02-1542 Descubrimiento del río Amazonas (Paranaguasú) por Francisco de Orellana.
- 20-11-1542 El Emperador Carlos I crea el Virreinato del Perú y la Audiencia de Lima.
- 29-09-1557 Juan de Salinas descubre el Río Ucayali. Según otra versión, fue descubierta el 19 de octubre de 1560.
- 24-08-1558: Juan de Salinas descubre el pongo de Manseriche.
- 01-01-1561 Lope de Aguirre asesina a Pedro de Ursúa y al lugarteniente de este, Juan de Vargas, durante la aciaga expedición de los Marañones. Dio origen al libro "La Aventura Equinoccial de Lope de Aguirre" de Ramón J. Sender, y a una película.
- 08-12-1619: Se crea la Comandancia General de Maynas.
- 28-10-1637 Sale de Curupá (Brasil) la expedición del capitán Pedro Teixeira con el objeto de remontar el Amazonas, Napo, coca y llegar hasta Quito. Logró su cometido con serios reparos por parte del virreinato del Perú.
- 06-02-1638 Llegan a Borja los curas jesuitas estableciendo las misiones de Maynas.
- 25-07-1656 El general Martín de La Riva Herrera funda la ciudad de Santander de la Nueva Montaña, hoy Tarapoto.
- 06-07-1691 Los portugueses dejan en libertad a Samuel Fritz, después de haberlo retenido durante ocho meses en prisión, acusándolo de espía.
- 02-07-1692 Samuel Fritz, llega a Lima para informar al virrey de la permanente invasión portuguesa de los territorios amazónicos de la Corona Española.
- 13-11-1723 La Corona Española devuelve al virreinato del Perú los territorios de la audiencia de Quito y de la Comandancia General de Maynas, que habían sido adjudicados al virreinato de Nueva Granada.

- 1729 Aparece registrado en el río Itaya –cerca de su desembocadura en El Amazonas– un caserío con el nombre de Iquitos, que habría sido fundado por el jesuita José de Bahamonde. Es el lugar donde se encuentra el actual Iquitos.
- 26-07-1743 La expedición científica de Charles de La Condamine llega a la confluencia del río Marañón y Ucayali.
- 13-06-1750 El Jesuita Manuel Uriarte inicia su largo peregrinaje de 18 años entre las tribus indígenas del Napo, Marañón, Amazonas, Itaya, Nanay, etc.
- 04-05-1757 El misionero fray Alonso de Abad inicia la expedición que descubriría el Boquerón que lleva su nombre.
- 27-02-1767 Expulsión de los jesuitas de todo el territorio virreinal español.
- 1770 Ingresa a Maynas grupo de 13 franciscanos encabezados por el padre Joaquín Barrutieta, después de la expulsión de los jesuitas.
- 01-10-1777 España y Portugal celebran el tratado de San Ildefonso para poner punto final a los conflictos que venían manteniendo en relación con sus fronteras virreinales.
- 10-03-1779 Francisco Requena y Herrera es designado por la Corona Española como gobernador y comandante general de Maynas, así como primer comisario de la V Expedición de Límites del Marañón - Amazonas entre España y Portugal.
- 14-02-1803 El virrey Gabriel Avilés, marqués de Ávila, recibe en Lima la Real Cédula de 1802 que reintegraba los territorios de Maynas al virreinato del Perú.
- 28-07- 1821 Se declara la Independencia del Perú
- 19-08-1821 Moyobamba jura la Independencia
- 29-06-1822 El teniente coronel Nicolás Arriola es nombrado jefe de la División Pacificadora de Maynas.
- 18-10-1828 Iquitos jura la Constitución del Perú
- 21-11-1832 El gobierno de Agustín Gamarra promulga una ley para favorecer las corrientes migratorias para colonizar la selva.
- 21-11-1832 Se crea el departamento de Amazonas con tres provincias: Chachapoyas, Pataz y Maynas con capital Moyobamba.
- 17-03-1835 La expedición de los marinos ingleses Smith y Lowe pasan por Iquitos en ruta a Tabatinga (Brasil).
- 01-11-1835 Emilio Althaus inicia en Trujillo una expedición que lo llevaría hasta el río Pachitea.
- 06-07-1841 El gobierno de Gamarra concede exclusividad para la navegación en el río Amazonas al brasilero Antonio Marcelino Pereira-Ribeyro por un periodo de diez años.
- 08-06-1842 El gobierno peruano otorga categoría de pueblo al caserío de Iquitos, a solicitud del obispo José María Arriaga. la misma ley dispone la creación del distrito de Loreto.
- 24-05-1845 El mariscal Ramón Castilla libera de todo impuesto a los habitantes de la montaña sean civiles, eclesiásticos o del fuero judicial.

- 10-05-1846 Se inicia la expedición exploradora de la montaña organizada por el mariscal Castilla, a cargo del capitán de fragata Francisco Carrasco.
- 23-10-1851 Perú y Brasil firman la Convención de Comercio, Navegación Fluvial, Extradición y Límites, llamado "Herrera-Daponte". El Perú pierde 80 000 km² cuadrados de territorio en la línea de frontera Tabatinga – Apaporis.
- 10-03-1853 Se crea el gobierno político militar de Loreto, con Moyobamba como su capital.
- 15-04-1853 Se dispone la libre navegación, tráfico y comercio en las aguas del río Amazonas peruano para todos los buques y súbditos brasileños, tratado firmado en 1851.
- 04-06-1853 El gobierno peruano acepta la propuesta de los españoles Manuel Ijurra y Damián Schutz para internar trece mil colonos alemanes en la Amazonia.
- 06-10-1853 A media noche ingresa al puerto de Iquitos el vapor *Marajo* de la Compañía Brasileña de Navegación.
- 26-11-1853 Ecuador decreta la libre navegación en los ríos amazónicos, como si estos fueran ecuatorianos. La protesta diplomática peruana es inmediata.
- 14-02-1854 Arriban a Nauta los vapores *Tirado* y *Huallaga* al mando de los marinos Manuel Villar y Juan Fanning.
- 15-05-1857 Perú rescinde contrato con la Compañía Brasileña de Navegación.
- 07-07-1857 Moyobamba.
- 20-10-1858 Perú declara la guerra al Ecuador. Pasa a ser capital de la Provincia Litoral de Loreto.
- 21-09-1857 Ecuador celebra con acreedores ingleses un acuerdo de pago de deuda con territorios peruanos sobre las márgenes de los ríos Bobonaza y Pastaza.
- 20-04-1860 Sale de nauta la expedición de don Faustino Maldonado, quien por segunda vez logra demostrar que es posible unir el Cusco con Loreto fluvialmente. Llega el 10 de setiembre del mismo año.
- 07-01-1861 La Provincia Litoral de Loreto se convierte en Departamento Marítimo Militar, mediante decreto supremo expedido por Ramón Castilla.
- 18-02-1861 El explorador Faustino Maldonado y acompañantes pieren ahogados en las aguas del río Madeira. Da nombre a la capital de Madre de Dios.
- 14-01-1862 Las unidades construidas en Inglaterra por orden del mariscal Castilla, son designadas con los nombres de *Morona* y *Pastaza*, las de mayor calado. *Napo* y *Putumayo* los de menor.
- 14-02-1862 Antonio Raimondi entrega al gobierno un estudio completo de Bajo Amazonas de la Provincia Litoral de Loreto (1858-1859).
- 18-07-1862 Perú y Brasil rompen relaciones diplomáticas a consecuencia de un incidente ocurrido al llegar el vapor *Morona* al puerto de Pará el 23 de octubre de 1863. Se resuelve el impasse restableciéndose las relaciones diplomáticas.
- 05-01-1864 Fundación de Iquitos. Por Ley 14702 del 14-11-1963. Fue determinada por una junta de estudiosos la fecha de 26 de octubre de 1961.

- 26-02-1864 Arriban a Iquitos las unidades *Morona, Pastaza, Napo, Putumayo* y el bergantín *Próspero*. Otros estudiosos de la región afirman como fecha de arribo el 06 de noviembre del mismo año.
- 25-05-1864 Un grupo de historiadores loretanos coinciden en afirmar que en esta fecha arribó a Iquitos el vapor *Morona* remolcando a la fragata *Arica* (antes *Próspero*).
- 28-07-1865 Primer gran incendio en Iquitos. La factoría naval, el local de la Comandancia General, varios edificios, tiendas y almacenes fueron pasto de las llamas.
- 07-02-1866 Loreto se erige como departamento mediante decreto supremo firmado por Mariano Ignacio Prado.
- 14-08-1866 Los alféreces Juan A. Távara y Alberto West son asesinados por los nativos cashibos, cerca de Chonta isla, en el río Pachitea. Sendas avenidas de Iquitos llevan sus nombres. El 12 de noviembre del mismo año se inicia una expedición punitiva denominada "Incursión del castigo", dirigida por el prefecto como represalia de estos asesinatos. El 6 de diciembre se desató un bombardeo inmisericorde a estas comunidades cashibas.
- 27-03-1867 Los gobiernos de Brasil y Bolivia firman el Tratado Muñoz-Netto, en el cual Bolivia cede al Brasil territorios en los que el Perú tenía plenos derechos por el Tratado de San Ildefonso.
- 25-04-1867 Fundación de la ciudad de Leticia por el capitán peruano Benigno Bustamante con el nombre de "Fuerte San Antonio". El nombre se da en honor a la novia del ingeniero Manuel Charún.
- 21-06-1867 Salen de Lima, rumbo a Iquitos los miembros de la primera Comisión Hidrográfica presidida por el contralmirante John R. Tucker.
- 07-09-1867 El emperador de Brasil Pedro II decreta la libre navegación internacional en el río Amazonas.
- 17-12-1868 El gobierno peruano dispone la libre navegación en el Amazonas para las flotas mercantes internacionales.
- 04-10-1869 Se inicia en Iquitos la expedición de Melitón Carbajal, que lo llevaría a surcar el pongo de Manseriche.
- 27-08-1872 Nuevo incendio vuelve a destruir las oficinas de la Comandancia General, Mayoría de Órdenes, Capitanía de Puerto, y el Cuartel General de Marina en Iquitos.
- 29-09-1876 Perú y Brasil acuerdan establecer libre navegación y comercio en el río Putumayo.
- 25-11-1876 La extensa provincia del Huallaga sufre una partición. Se mantiene la provincia con el mismo nombre y se crea la de San Martín con capital Tarapoto.
- 16-12-1877 Terminan en manos privadas: la fábrica de tejas, las oficinas de la Comandancia General, Mayoría de Órdenes y otras propiedades colindantes pasan al poder de Marcial Pinón.
- 01-04-1879 Nace en Lima Manuel Clavero Muga, héroe naval de la guerra con Colombia.
- 17-05-1879 Un batallón formado por loretanos y moyobambinos parte hacia Lima para pelear contra Chile.

- 23-04-1888 La primera comisión especial para Loreto es presidida por el capitán de navío Froilán Morales.
- 13-10-1888.1 Fundación oficial de la ciudad de Pucallpa.
- 14-11-1890 Se designa a Yurimaguas como capital de Alto Amazonas.
- 14-11-1890 El gobierno dispone subvencionar a cualquier compañía de navegación que realizare de 3 a 6 viajes anuales directos entre Liverpool (Inglaterra) a Iquitos.
- 14-05-1896 Junta de Gobierno Federal instalada durante la revolución del coronel Seminario discute y promulga el estatuto provisorio del flamante Estado Federal de Loreto.
- 30-11-1896 El gobierno concede el privilegio de navegación exclusiva a Fitzcarrald en los ríos del Alto Ucayali.
- 09-07-1897 Carlos F. Fitzcarrald muere ahogado en el río Urubamba al tratar de salvar a su socio Antonio Vaca-Diez.
- 09-11-1897 Iquitos es declarado capital del departamento de Loreto.
- 22-05-1899 Rebelión del coronel Emilio Vizcarra en Iquitos durante el gobierno del presidente Eduardo López De La Romaña.
- 04-03-1900 Inauguración del primer muelle fiscal de Iquitos, construido por G. M. Von Hassel.
- 18-05-1900 Coronel Portillo inicia en Ayacucho una accidentada expedición por los ríos de la Amazonía.
- 13-10-1900 Mediante ley se establecen seis provincias para el departamento de Loreto: Alto Amazonas, Moyobamba, Huallaga, San Martín, Ucayali y Bajo Amazonas.
- 03-04-1901 El Gobierno crea la Junta de Vías Fluviales.
- 01-10-1901 Ecuador de facto amplía su territorio hasta el río Mazan. Ante la ocupación territorial de tropas ecuatorianas, el Coronel Portillo con fuerzas terrestres y navales cubre la zona del río Napo y el Aguarico.
- 25-10-1092 Incidente armado en la frontera Perú-Brasil en la guarnición peruana de Amoneya, río Yavari. La agresión es rechazada de manera sangrienta.
- 1904 Se hace un estudio del estado y condiciones en que se encontraba la flotilla fluvial a cargo de una comisión presidida por Enrique Espinar.
- 01-07-1904 El subprefecto de la provincia de Bajo Amazonas informa que en las posesiones gomeras, propiedad de Julio C. Arana trabajan aproximadamente 16 mil indios que se dedican a la extracción del caucho.
- 28-07-1904 Sorpresiva incursión ecuatoriana en la guarnición militar de Torres Causano. El ataque es rechazado con la inmolación del cabo Víctor Pantoja Castillo.
- 04-11-1904 Unos 300 brasileros vuelven a atacar la guarnición de Amoneya, la guarnición se rinde por la superioridad numérica, esto incidiría posteriormente en la pérdida de territorio en el tratado Velarde-Rio Branco (1909).
- 11-05-1905 Arriba a Iquitos, en pésimas condiciones marineras la cañonera *América*. El prefecto Fuentes se niega a recibirla.

- 12-08-1905 El capitán de corbeta Carlos Gustavo Donayre es ratificado como comandante de la cañonera *América*.
- 27-04-1906 Nace en Iquitos el héroe nacional, sargento segundo Fernando Lores Tenazoa.
- 04-09-1906 Por Ley 201 se crea el departamento de San Martín, segregando del departamento de Loreto las provincias de Moyobamba, San Martín y Huallaga.
- 17-08-1909 Tratado Polo-Bustamante entre Perú y Bolivia, llamado de rectificación de fronteras, cediéndose 91 726 km² en la zona del Acre.
- 08-09-1909 Tratado Velarde-Río Branco entre Perú y Brasil que hace perder al Perú la región del Acre que representaba una extensión de 102 340 km².
- 13-01-1910 Congreso Peruano aprueba Tratado Velarde-Río Branco, firmado entre Perú y Brasil.
- 10-08-1910 Nace en Pumarejo de Tera, España, el padre Agustino Avencio Villarejo que como misionero desplegó una fructífera labor en la amazonía peruana, a lo que se añade sus obras de Geografía y Navegación Fluvial.
- 17-01-1911 Inicia trabajos la tercera Comisión Hidrográfica presidida por el capitán de navío Juan M. Ontaneda.
- 09-05-1911 El batallón de infantería N° 9 arriba a Iquitos a bordo del vapor *Loreto* al mando del comandante Óscar R. Benavides.
- 10-07-1911 Llega a la boca del río Apaporis la flotilla encabezada por la cañonera *América* al mando del Tte. 1°. José M. Clavero Muga.
- 13-07-1911 Combate de La Pedrera. Triunfo en el terreno militar. Derrota en la mesa diplomática.
- 31-07-1911 Apoteósico recibimiento en Iquitos a la cañonera *América* a su regreso del combate de La Pedrera.
- 12-08-1911 Fallece en Iquitos a consecuencia de la fiebre amarilla que había contraído en el Caquetá, el Tte. 1° Manuel Clavero Muga.
- Enero de 1915 El capitán de navío Ernesto Federico Lastres es nombrado prefecto de Loreto.
- 31-01-1921 Desastrosa situación económica del país afecta pagos a las Fuerzas Armadas y empleados civiles en Loreto: no se pagaron sueldos por varios meses.
- 02-01-1922 Derrota en Pucallpa del capitán Cervantes que se sublevó contra Leguía.
- 13-01-1922 Feroz represión del batallón N° 5 contra sospechosos de participar en la revolución del capitán Cervantes.
- 24-03-1922 Se firma en Lima el tratado de límites Salomón-Lozano. Leguía lo mantuvo en secreto por dos años. Recién en 1924 la opinión pública tomó conocimiento de su texto que se publica en Manaos, generando violentos rechazos, sobre todo en los pueblos de la amazonía que llevarían más tarde al conflicto con Colombia.
- 10-07-1922 El ministro de Marina decreta la reorganización de la Fuerza Fluvial, la Flotilla Fluvial de Guerra y la Capitanía de Puerto de Iquitos.
- 11-09-1922 Elmer Faucett inicia en Lima el raid aéreo a Iquitos. Una fuerte tormenta lo obliga a aterrizar en una playa del río Tigre.

- 18-05-1925 Se crea el Colegio Nacional de Iquitos mediante Ley 5100, bajo la dirección del doctor Pedro A. del Águila Hidalgo.
- 20-09-1926 Se crea el Servicio de Hidroaviación de Loreto, mediante Resolución Suprema N° 347.
- 26-10-1927 Salen de Lima con rumbo a Iquitos, dos aviones Keystone piloteados por Leonardo Alvaríño y Pablo B. Grow.
- 21-11-1927 Llegan a Iquitos por vía fluvial tres aviones desarmados, para su implementación en la base de Itaya.
- 1928 El mariscal Óscar R. Benavides publica un manifiesto en el cual califica el Tratado Salomón-Lozano como un crimen monstruoso.
- 27-07-1930 A bordo de un vapor colombiano llega a Iquitos el coronel Luis Acevedo para recibir los territorios que el Perú debía entregar a Colombia.
- 17-08-1930 Entrega oficial de Leticia a Colombia.
- 01-09-1932 Toma de Leticia por una expedición de civiles loretanos que partieron desde Iquitos, y que desencadenará el conflicto con Colombia.
- 14-02-1933 Fuerzas colombianas atacan el puesto peruano de Tarapacá en el río Cotuhe afluente del Putumayo.
- 24-02-1933 El Congreso declara traidores a la patria a los que negociaron el Tratado Salomón-Lozano.
- 17-03-1933 La Liga de las Naciones declara en rebeldía al Perú, al mismo tiempo que reconoce la soberanía colombiana en el Trapecio Amazónico. Ordena la desocupación de dichos territorios por las tropas peruanas y declara libertad de acción militar para Colombia. El gobierno rechaza dichas resoluciones.
- 24-03-1933 El Tte. 2° Leonardo Alvaríño Herr y su mecánico Héctor Tubio Cavassa desaparecen en la selva cuando venían a prestar servicios en la escuadrilla aérea peruana del oriente. Sus restos son encontrados once años después.
- 26-03-1933 Combate de Güepí. Heroico sacrificio del sargento Fernando Lores Tenazoa.
- 28-06-1933 Motín del alférez Hildebrando Tejedo Monteza en Iquitos, en protesta por la entrega de Leticia. El 8 de julio del mismo año fue condenado a veinte años de penitenciaría por el delito de traición a la patria.
- 24-05-1934 Se firma en Río De Janeiro el protocolo de amistad y cooperación entre Perú y Colombia, por el que quedaron delimitadas las fronteras, perdiéndose definitivamente Leticia y otros territorios.
- 01-06-1934 La ciudad de Leticia pasa al control total y absoluto de Colombia.
- 10-05-1938 Perú y Colombia suscriben convenio de cooperación aduanera con la finalidad de garantizar el comercio y la navegación en los ríos Amazonas y Putumayo.
- 24-11-1938 Perú y Colombia ponen en vigencia una tarifa común de derechos *ad-valorem* para mercaderías que se importan por los puertos de Leticia e Iquitos.
- 29-01-1942 Se firma en Río de Janeiro el Protocolo de Paz, Amistad y Límites Entre Perú y Ecuador.

- 02-07-1943 Ley N° 9815 reordena políticamente el departamento de Loreto: seis provincias y 23 distritos, desde entonces se otorgaría el nombre de Maynas a la provincia capital.
- 13-01-1947 Gobierno ecuatoriano acata fallo del brasileño Braz Diaz de Aguiar en relación a los 78 kilómetros que faltaban demarcar en la frontera y que dio lugar a los diversos enfrentamientos bélicos.
- 16-02-1956 Alzamiento del general Marcial Merino en la guarnición de Iquitos contra el general Manuel A. Odría. A los diez días es debelado.
- 22-08-1958 El gobierno de Manuel Prado crea el Comité Interministerial del Oriente con propósito descentralista.

ANEXO 2

DE LA EVOLUCIÓN DEL CONCEPTO DE “TERRITORIO TRIBUTARIO” EN EL DERECHO TRIBUTARIO PERUANO Y LA REDEFINICIÓN DEL CONCEPTO DE RENTA DE FUENTE PERUANA”

JAIME LORET DE MOLA DE LAVALLE

III. DOMINIO MARÍTIMO, MAR TERRITORIAL, TERRITORIO MARÍTIMO: ¿SON LEGAL Y JURÍDICAMENTE LO MISMO?

Como se desprende de los puntos precedentes, el tema bajo análisis, mejor diremos en debate o en controversia, es determinar si la LIR es aplicable en toda la extensión de nuestro Territorio Nacional; o, si su aplicación está espacialmente limitada, resultando inaplicable en algunos de los espacios oceánicos comprendidos dentro de aquella parte del Territorio Nacional que denominamos “Dominio Marítimo”. Para ello resulta necesario responder la pregunta que formula el título de este acápite, lo que haremos en orden inverso a los fines de dejar para el final el concepto legal de más difícil análisis y comprensión jurídica: “Dominio Marítimo”.

“Territorio Marítimo” quizá sea el concepto más sencillo de definir, pues como se desprende de su literalidad, es el espacio oceánico que forma parte del territorio de un Estado ribereño, costero o adyacente al océano.

Por “Mar Territorial” la doctrina, la costumbre, la legislación supranacional y la jurisprudencia en Derecho Público Internacional, define el espacio marítimo adyacente a las costas de un Estado ribereño en el cual dicho Estado ejerce soberanía absoluta tal como lo hace en el territorio terrestre; y, en consecuencia, obliga a los demás Estados a cumplir con un comportamiento determinado, caracterizado, entre otros aspectos, por el “paso inocente” de naves cuando atraviesan este espacio oceánico.

“Dominio Marítimo” es un concepto (que podríamos calificar como *made in Perú*) que la comunidad internacional (luego de la I, II, y III Convención del Mar, desde la década de 1950 hasta 1982, año en que se suscribió la Convención del Mar de las Naciones Unidas – COMVEMAR), recogió en la doctrina e, implícitamente, en la regulación del Derecho del Mar y que puede definirse en los términos más simples como “(...) un concepto amplio y flexible que engloba todos los espacios oceánicos existentes adyacentes a la costa de un Estado ribereño, como son entre otros, el “Mar Territorial”, pero también la “Zona Contigua” y la “Zona Económica Exclusiva”, ejerciendo el Estado ribereño en cada uno de ellos soberanía y jurisdicción en diferentes grados (...), definición confirmada y recogida no solo por la Doctrina del Derecho Internacional, sino...¹

1. Este es el caso de ROUSSEAU, Charles: *Derecho Internacional Público*, Barcelona: Ariel, 1966; VÁSQUEZ CARRIZOSA, Alfredo: *Hacia una Conciencia Marítima*, Bogotá: Imprenta y Litografía de Juan Casis, 1973.

ANEXO 3

RELACIONES CON COLOMBIA

“Las relaciones entre el Perú y Colombia se han desarrollado desde los primeros años de la República. La Gran Colombia fue el primer país en enviar un representante diplomático al Perú, Joaquín Mosquera en 1821, así como uno de los primeros países con los que el Perú independiente firmó un tratado de paz (1829). Durante el siglo XIX, el Perú y Colombia atravesaron por un proceso de afirmación jurídico y político como Estados, con un activo contacto cultural e ideológico. De tal manera, el establecimiento de relaciones diplomáticas se dio el 26 de junio de 1852.

Las fronteras entre los dos países recién fueron delimitadas por el Tratado de Límites y Navegación Fluvial suscrito el 24 de marzo de 1922. Además, mediante dicho instrumento se otorgó a Colombia una salida al Río Amazonas. Las negociaciones durante la Conferencia de Río de Janeiro de 1934 establecieron una paz definitiva entre ambos Estados.

Desde entonces hubo un periodo de estabilidad en las relaciones bilaterales, sin que se lograra instituir mayores espacios de diálogo político, con excepción del Convenio de Cooperación Aduanera de 1938. Es así que hasta los años sesenta únicamente se registra la visita presidencial de Manuel Prado Ugarteche a Bogotá, en 1942.

El Acuerdo de Cartagena de 1969 (que crea el Pacto Andino –antecedente de la actual Comunidad Andina de Naciones-) establece el ámbito natural y prioritario de vinculación política y social entre ambos países. En él se inició un proceso de integración subregional que se vio reforzado con el Tratado de Cooperación Amazónica (julio de 1978) y el Tratado de Cooperación Amazónica Peruano-Colombiano (1979).

La relación bilateral cobra una nueva dinámica a partir de 1988 con el Plan de Acción de San Antonio, acordado entre los presidentes Alan García y Virgilio Barco, el cual adopta compromisos para avanzar en la vinculación vecinal y el desarrollo fronterizo. Bajo dicho marco se implementó el Plan Binacional para el Desarrollo Integral de la Cuenca del Río Putumayo, cuyo plan de operaciones culminó diez años después. Además, en 1994 se inicia un importante programa bilateral de trabajo con la creación de la Comisión de Vecindad e Integración Peruano-Colombiana.

Con el fortalecimiento de la democracia en el Perú se dio un mayor acercamiento entre ambas naciones. Las relaciones bilaterales se caracterizan por un alto nivel de fluidez y entendimiento en el ámbito político y el compromiso común de profundizar la integración, a lo cual se suma un creciente intercambio económico y excelentes experiencias en cooperación técnica.” (Fuente: Portal Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú).

(Fuente: Portal Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú).

BIBLIOGRAFÍA

- CAMPOS BACA, Luis. Presidente iiap. "Posibilidades de bionegocios en la región amazónica". Exposición ante el Comité de Ecología Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Copia dvd. Iquitos. Perú. 28 noviembre 2002.
- Constitución Política del Perú*. 29 diciembre 1993.
- CÓRDOVA AGUILAR, Hildegardo. "El Perú y sus recursos. Una mirada desde la geografía económica". Asamblea Nacional de Rectores. Lima. Perú. agosto. 2009.
- DEL CASTILLO TORRES, Dennis. Presidente iiap. Exposición en seminario Desarrollo sostenible de la Amazonía peruana Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. "La Amazonía peruana: el equilibrio ecológico y el desarrollo sostenible". Copia dvd. Lima, junio 2001.
- El Comercio*. Editorial "Nagoya: el futuro de la biodiversidad". Pág. a.2. Lima, 23 octubre 2010.
- El Comercio*. Artículo: "Amazonas: alfa y omega de las audiencias". Francisco Miró Quesada Rada. Lima, Pagina a.4. 25 octubre 2010.
- Frente al concepto de Maritime Domain Awareness de los EE.UU.* Vicealmirante ACH. José Manuel MARCHANT Ortega .Academia de Guerra Naval .Jefe de la Cátedra de Inteligencia. Chile. 2010.
- GARCÍA VALDIVIESO, José G. "Planeamiento estratégico o la pasión por el futuro". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Ejemplar 33. Lima, enero 2014.
- GOBIERNO DEL PERÚ. Ley 29338. Ley de recursos hídricos. Editado por la autoridad Nacional del Agua (ANA). Lima, 23 marzo 2009.
- INSTITUTO LINGÜÍSTICO DE VERANO. *Pueblos del Perú*. Lima. 2006.
- Ley de Líneas de Base del Dominio Marítimo.
- LOZADA FRÍAS, ALBERTO. La Marina de Guerra del Perú y la Amazonía en el siglo XXI. *Revista de Marina*. Cien Años Edición especial. 1907-2007. Lima.
- MELO, Rosendo. *Historia de la Marina del Perú*. Tomo I. Publicaciones del Museo Naval. Biblioteca del oficial. Vol. IV. Callao. 1980.
- Melo, Rosendo. *Historia de la Marina del Perú*. Tomo II. Publicaciones del Museo Naval. Biblioteca del Oficial. Vol. IV. Callao. 1980.
- MOREY ALEJO, Humberto; Sotil Garcia, Gabel Daniel. *Panorama histórico de la amazonía peruana. Una visión desde la amazonía*. Municipalidad Provincial de Maynas. Iquitos, marzo 2000.
- NOVOA GOICOCHEA, Zaniel. *El ordenamiento del territorio en el Perú. Fundamentos para la política y planificación territorial*. Sociedad Geográfica de Lima. PUCP. Lima. Perú. 2008.
- PEÑAHERRERA DEL ÁGUILA, Carlos. *Geografía general del Perú*. Tomo I. Aspectos físicos. Editorial Ausonia talleres gráficos. Lima, noviembre 1969.
- PEÑAHERRERA DEL ÁGUILA, Carlos. *Geografía. Enciclopedia temática del Perú*. Tomo 6. Empresa editora *El Comercio*. Lima. 2004.

- ROMERO PINTADO, Fernando. *Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonía (1830 – 1933)*. 3^{ra} Ed. Lima. 1983.
- SAN ROMÁN, Jesús. O.S.A. *Perfiles históricos de la amazonía peruana*. CETA. caaap. iiap. Iquitos. 1944
- SÉNDER, RAMÓN J. *La aventura equinoccial de Lope de Aguirre*. Bruguera. Barcelona, Marzo 1982.
- TAFUR RENGIFO, Luis. *Cronología y fuentes para la historia de Loreto*. Ediciones Eureka 21. Gobierno Regional de Loreto. Iquitos. 2^{da} Ed. 995.
- VALDIZÁN GAMIO, José. Capitán de navío. *Historia naval del Perú*. Tomo, I y II. Dirección General de Intereses Marítimos. Lima. 1980.
- VARGAS HAYA, Héctor. *Iquitos. Iquitos hazaña de la civilización. Proa del Perú hacia el Atlántico*. Editorial Rocío. 3^{ra} Ed. Lima, 2010.
- VERNE, JULIO. *La Jangada*. Editores s.a. Editorial Bruguera s.a. Barcelona.
- VILLAREJO, Avencio. *Memorias de un misionero. La aventura de un agustino en la selva*. Peisa. CETA. Lima, Iquitos, 2002.

OTRAS FUENTES

- “Proyecto Piloto Demostrativo de Gestión Integrada de los Recursos Naturales Para el Desarrollo Sostenible en Zonas de Frontera, Cuenca del Río Abujao, Ucayali”, elaborado por Centro de Investigación de Fronteras de la Universidad Nacional de Ucayali. Agosto 2005.
- “Pueblos Indígenas de la amazonía peruana y Desarrollo Sostenible”. OIT. Equipo Técnico Países Andinos. Noviembre 1997.
- “Plan Intermodal de Transporte del Perú. Parte I Cap 3. Análisis de las características del Sistema Actual de carreteras”. MTC. Abril 2005.
- “Plan Intermodal de Transporte del Perú. Parte I Cap 6. Análisis de las características del Sistema Actual del Transporte Marítimo y Fluvial”. MTC. Abril 2005.
- REÁTEGUI GUZMÁN, Eduardo. “Quo Vadis Peruvianis Amazonía”. *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*. 2011. Lima. Perú.
- Seminario Internacional “Conservación y Biodiversidad: Retos para el Nuevo Milenio”. SEDAPAL. 21-24 junio 2000.
- “Turismo Ecológico en la Amazonía”. Dirección Regional de Industria y Turismo de Loreto. 28 noviembre 2002.
- “Amazonium. Memorial de la biodiversidad y del hombre en la Amazonía”. CETA. Abril 2005.
- “Visión de Desarrollo de la Amazonía Peruana al 2022”. IIAP. Setiembre 1997.
- “Plan estratégico para el desarrollo de la Bioindustria en el eje de los ríos Amazonas-Marañón en el Perú”. IIAP. Mayo 2002.
- “Proyecto de Desarrollo Sostenible del Área Fronteriza Amazónica Peruano-Ecuatoriano”. INADE. Abril 2004.

- “Macrozonificación Ecológica – Económica Perú – Ecuador”. INADE. Abril 2004.
- “Ley Forestal 27308 y su Reglamento”. 16 julio 2000.
- “Acuerdo de Gobernabilidad Ambiental”. Sociedad Nacional del Ambiente. 04 Abril 2001.
- “Inventario, Evaluación e Integración de los Recursos Naturales de la Zona Iquitos, Nauta, Requena y Colonia Angamos”. Oficina Nacional de Evaluación de Recursos Naturales (ONERN). Diciembre 1975.
- “Sostenibilidad del Bosque Amazónico. Propuesta de criterios e indicadores”. Tratado de Cooperación Amazónica. 25 febrero 1995.

Discurso de recepción por el Contralmirante Raúl Parra Maza

Dando cumplimiento al encargo de recepcionar al contralmirante Eduardo Reátegui Guzmán, como Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, permítanme previamente hacer un breve comentario sobre su ponencia en la oportunidad presente.

Hemos apreciado la ponencia presentada por el almirante Reátegui, en la que propone globalmente incorporar en la definición constitucional de DOMINIO MARÍTIMO, el dominio de todos los ríos y lagos navegables de la costa, sierra y selva peruana.

Como sabemos, la Constitución de la República en su artículo No. 54 define oficialmente Dominio Marítimo como el ámbito de Océano Pacífico, que comprende el mar adyacente a sus costas, lecho y subsuelo hasta las 200 millas.

En este sentido, la ponencia argumenta que el título de Dominio Marítimo, fue utilizado contundentemente durante el largo proceso de formulación de la CONVE-MAR, por reunir los diversos aspectos de la Política Marítima del Estado Peruano.

También expresa, que la evolución de los intereses reales y de los escenarios, actualmente hay pretensiones de declarar a la Amazonía como patrimonio común de la humanidad, que discurren basadas en el AGUA como recurso vital.

La lectura del ensayo me permite afirmar, que tiene la importancia de centrar objetivos para darle mayor cauce científico al significado de Dominio Marítimo, muy claramente ligado al ciclo del agua, uniendo el mar, ríos y lagos, e impulsando, además, el de proteger a la Amazonía de los apetitos internacionales, so pretexto de sed popular.

Como se ha podido captar, el ensayo abunda en relatos históricos pocas veces mencionados, para llegar a conclusiones como las siguientes:

La Amazonía peruana abarca un área aproximada de 650 000 km², lo que representa más del 50% del territorio nacional actual, y que los ríos de su cuenca tienen de manera integral una longitud de 12 000 km, con una doble costa ribereña que lo hace siete veces más extensa que nuestra costa en el Océano Pacífico.

Quiere decir, que el análisis de estos números nos reafirma la importancia de tener más en cuenta, idónea y racionalmente, los enormes y variados recursos naturales contenidos en el ámbito amazónico, para el desarrollo económico y social, además de las relaciones fronterizas con países vecinos para mejor y mayor vinculación.

Entonces, creo que es sumamente procedente reflexionar sobre la interrogante que se plantea en la ponencia:

¿Todo esto puede ser incorporado dentro del concepto de Dominio Marítimo?

En su respuesta, expone que la Constitución peruana solo menciona a la Amazonía en su artículo 69, que indica:

“El Estado promueve el desarrollo sostenible de la Amazonía con una legislación adecuada”.

Asimismo, menciona al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con la organización de la Dirección General de Transporte Acuático, donde claramente se involucra, además del mar, el transporte fluvial y lacustre, pero que, sin embargo, el desarrollo vial inclusivo y sostenible es aún precario e insuficiente para atender las reales y concretas necesidades de vinculación entre los pueblos ribereños.

Es así como, el presente ensayo, fundamenta la importancia vital de involucrar oficialmente a todas las vías navegables como parte del Dominio Marítimo, para, de esta manera, generar efectos multiplicadores dentro de la maduración de conciencia de mar, ríos y lagos en los propósitos de desarrollo y defensa nacional.

Sobre ello, la ponencia expone que la acepción específica “marítimo” se ha universalizado, para dar a entender como tal a todas las actividades que se desarrollan en función de la navegación como uso acuático, sin que sea solo referente al mar.

También, hace ver que en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú la Doctrina Marítima tiene el marco teórico siguiente: “...lo marítimo, usado por razones convencionales, representa todo lo relacionado con el mar, ríos y lagos, por ello es equivalente al término acuático”.

Referente a las actividades de las marinas mercantes, se menciona que, desde el punto de vista semántico, se engloban en sus significados a las marinas mercan-

tes oceánicas, fluviales y lacustres. Esta mención nos trae preocupaciones por lo incipiente de la Marina Mercante del Perú.

Asimismo, reforzando estos argumentos, la ponencia hace referencia al término muy usado de “bioceanidad del Perú”, por la proyección al Océano Atlántico que nos da el río Amazonas, aún poco aprovechada.

Haciendo referencia a los proyectos IIRSA (Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana), que como sabemos, plantean ejecuciones de variados ejes de comunicación e intervinculación vial marítima, fluvial y lacustre multimodal con la terrestre, de unión e integración de los países y las cuencas del Pacífico y Atlántico. Sobre este aspecto, el Perú tiene algunos avances que ya están planteando la necesidad de implementaciones de uso e intercambio logístico, económico y comercial.

Entonces, regresando al objetivo principal de la presente ponencia, considero importante resaltar las afirmaciones siguientes:

“No es por mero orgullo regional amazónico el considerar a las vías fluviales y lacustres como parte del Dominio Marítimo Nacional, sino que realmente es una necesidad estratégica urgente para el desarrollo global del Perú”.

“En la búsqueda del significado del concepto de Dominio Marítimo Nacional, se sabe que ha sido estudiado y definido más dentro de la disyuntiva nacional de adherirnos o no a la Convención del Mar”.

Es así como podemos apreciar que, el ensayo propone la importante exigencia de hacer los análisis comparativos con los Estados de interés, sobre Dominio Marítimo, mar territorial y demás espacios marítimos, haciendo connotar que se propicie una modificación al artículo 54 de la Constitución del Estado Peruano, de manera que, en términos de globalidad y mundialización, se incorporen todas las vías navegables de los ríos y lagos del Perú en su Dominio Marítimo.

De lograrse esta propuesta, se obtendrían más y mejores resultados importantes al adecuar ordenamientos nacionales, regionales y sectoriales afines.

En conclusión, la presente ponencia que hemos escuchado, tiene una invaluable proposición de movilizar conjuntamente la teoría y la práctica de vincula-

ción acuática, la que, de atenderse y concretarse, tendrá grandes efectos multiplicadores en el desarrollo inclusivo y sostenido marítimo, fluvial y lacustre hacia el futuro deseado.

Por todo lo expuesto, expreso a usted señor contralmirante Eduardo Reátegui Guzmán, con gran complacencia, mi felicitación y exitosos augurios en su gestión. Bienvenido al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

70 AÑOS DE SU CREACIÓN

50 AÑOS GENERACIONALES DE LA VIDA EN LA FACULTAD NAVAL DEL PERÚ

Artículos

*Por que fui Cuete Naval**

ALVARO DE ARRIAGA DE
LUIZ EDGARDO DE LA CONCEPCIÓN

El presente artículo es una contribución que se perfila en la experiencia vivida por el autor en el Perú, como alumno, como profesor y como jefe de la Facultad Naval del Perú, en la que ha sido el responsable de la enseñanza de la historia naval y de los cursos de Historia Naval y de la Marina, en el marco de la enseñanza superior, y como autor de los libros "Historia Naval del Perú" y "Historia de la Marina del Perú". El autor es un militar, un historiador y un escritor, y como tal, ha sido el responsable de la enseñanza de la historia naval y de los cursos de Historia Naval y de la Marina, en el marco de la enseñanza superior, y como autor de los libros "Historia Naval del Perú" y "Historia de la Marina del Perú".

La historia naval es una disciplina que ha sido objeto de estudio y de investigación por parte de los historiadores y de los militares. En el Perú, la historia naval ha sido objeto de estudio y de investigación por parte de los historiadores y de los militares. En el Perú, la historia naval ha sido objeto de estudio y de investigación por parte de los historiadores y de los militares.

* Este artículo fue publicado en el número 10 del Boletín de la Facultad Naval del Perú, en el año 1980.

Este artículo, la parte de la historia y el desarrollo de la cultura
de la zona de estudio, y el estudio de las relaciones y el desarrollo de la
cultura de la zona.

Por todo lo que se ha dicho, se puede concluir que el estudio de la
cultura de la zona, con gran interés, es un tema que merece ser
estudiado y desarrollado en forma de un libro.

1914

A CIEN AÑOS DE SU CREACIÓN

TRES VISIONES GENERACIONALES DE LA VIDA EN LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ

*Por qué fui Cadete Naval**

ALFÉREZ DE FRAGATA A. P. C. U.

LUIS EDGARDO LLOSA GONZÁLEZ-PAVÓN

Si se pudiera establecer una proporción que represente la aspiración profesional de la juventud de nuestra Patria, estoy seguro que no se andaría lejos de la fórmula 50: 20: 15: 10: 4: 1, en la que 50 sería el porcentaje de jóvenes que desean ser comerciantes; 20 el de los futuros abogados; 15 el de los ingenieros; 10 el de los médicos; 4 el de los militares, i solo uno el de los que aspiran a seguir la carrera del mar. Desde luego, es obvio considerar a aquellos que no aspiran a ser nada, acomodados burgueses los unos, sanguijuelas del Estado los otros i de todos modos escoria de la sociedad que piensa i labora. Es verdaderamente tan sensible como increíble, que siendo la Marina profesión tan antigua, cuyo origen habría que buscarse en la primera sociedad, estando por esta misma razón, empapada de tradiciones, en las que el valor i la ciencia, la abnegación i el sacrificio andan de continuo unidos, pierda apoco a poco la juventud de hoi su amor por ella, o desconozca su verdadera misión.

Es cierto que la Marina de nuestro siglo –hablo de Marina en general y no me refiero tan solo a la nuestra– no es lo que fuera hace una centuria, ni aun hace cincuenta años. Apenas si en algún rincón de un puerto se balancea, ya olvidada, alguna vieja fragata, de palos como cruces, mascarón grotesco bajo la lanza del

* Artículo reproducido del Prospecto de la Escuela Naval del Perú 1930.

bauprés, recio cordaje que el viento hace vibrar con sonoridades salvajes, como si fueran cuerdas de una gaita gigantesca, i marineros toscos, fuertes i rudos como el mar. De aquella edad de los barcos de vela; de marineros de rostro fiero i bronceado por el sol; de las naves gallardas de velas blancas como plumón de ave; edad de piratas i de corsarios caballeros, de abordaje i de islas de tesoros; edad romántica i poética en fin, no queda sino el recuerdo.

Salgari, Pierre Loti, Prevost, Gómez Carrillo, Stevenson i cuántos otros más han despertado en nosotros el encanto de lo desconocido, de lo exótico, i el amor al mar y la profesión que a él conduce. ¿Quién puede negar el bien que la lectura de estos autores reportó a la juventud? Libros de aparente frivolidad i de mucha fantasía, ellos solos hicieron conocer con la imaginación —que es barca que todos los puertos alcanza— el mundo entero. Recuerdo que a los catorce años ya conocía yo, como si realmente los hubiera navegado, todos los mares del globo; había visitado todos los puertos, i, de algunos lugares, guardaba tan fuerte impresión, que a veces dudaba si era el recuerdo que quedaba en mi espíritu de una vida pretérita, en que hubiera sido aventurero pirata, o si era simplemente el puro concepto imaginativo que había conseguido con mis lecturas.

Con la imaginación surqué todos los mares; trepé las montañas más altas; me refresqué con el viento de las cumbres del Líbano; bajé a las profundidades del mar con Julio Verne; atravesé a lomo de dromedario os desiertos de Pétreá y del Sahara con Pierre Loti, conocí el Egipto, i admiré la sonrisa enigmática de la Esfinge i la soberbia geometría de las Pirámides de los Faraones. Prevost me llevó a Turquía, i me extasié con Loti ante un atardecer en Estambul la encantada, cuando sus mezquitas y sus fantásticos minaretes parecen cálices de plata puestos de revés, i llega a los oídos con una suave cadencia, la música lejana de la Oración de la Tarde, que desde lo alto de su mezquita, desgrana un imán.

De mí podría decir que la primera llamada que recibí del mar, fue al finalizar uno de aquellos libros, i de ellos también el elevado concepto que me formé de los marinos.

Pasó el tiempo, i la verdad reemplazó a la fantasía en el dominio de mis pensamientos. Como yo, cuántos no habrán llorado el derrumbamiento de sus sueños infantiles, i cuántos, también, no habrán sentido admirados de todo lo que la ciencia i el esfuerzo del hombre ofrecen hoy a los románticos enamorados del Mar. I, desde entonces surgió en mí, brillante como una luz que se enciende de repente en las tinieblas, como un edificio hermoso que se levanta

sobre las ruinas de una ciudad de papel, mi amor i fe en la Marina, que habrá cambiado en la forma, pero que en el fondo, en su verdadero espíritu, sigue siendo la misma, esto es, carrera de sacrificio i honor, que a muy pocos jóvenes les es dado seguir.

Si hai alguna carrera que signifique en todas las naciones del mundo fe inquebrantable en los destinos de la Patria, amor al trabajo i a la ciencia, por la ciencia i el trabajo mismo, renunciamiento voluntario a la esperanza de ser algún día rico, i la holganza, lujo i placer que trae consigo el dinero, es la Marina.

Por remoto que sea el país i por atrasada su civilización, siempre los pueblos reconocen el verdadero valor del marino, sienten por él una extraña fascinación i no ignoran cuánto desprendimiento hai en su profesión. Si se me preguntara a qué deben los marinos esa nobleza de espíritu, ese increíble amor a su profesión i a sus compañeros, que hace de ellos como miembros de una sagrada logia, que no carece tampoco de ceremonias i ritos solemnes, diría simplemente que es producto del mismo mar que obra sobre sus espíritus i, a la manera de placas sensibles, les hace copiar su grandeza.

Porque nada hai más grande ni más soberbiamente importante que el mar. Nada tampoco, en el universo, que se le arezca ni pueda comparársele. Extraño en su volubilidad, unas veces está tranquilo i plácido como una taza de leche, i otras enfurecido i temible como un dios iracundo. A veces es el quieto rumor de las olas que blandamente van a morir en las arenosas playas, i otras el ruido espantoso de cien cataratas desbordadas del Infinito que llega envuelto entre olas altas como montañas i que rompen en la costa formando efervescentes espumas.

Pero para un marino el mar es su cuña, su eterno i sincero amigo. Para un marino, el mar es algo más que una inmensa superficie líquida tendida entre dos tierras, es el ansia infinita de ser grande i de ser noble. Nada hai que sugestione tanto como la contemplación del mar. Los pueblos costeros aventajan a los del interior en la concepción de miras, en el ansia de progreso i de engrandecimiento. Cuando yo veo el mar siento una infinita sensación de huida, de ser grande, de ir en busca de nuevos horizontes, i creo que no hay otra cosa que ayude más en la formación del carácter de los jóvenes que la vista del mar.

Yo no comprendo cómo la juventud inteligente pueda mirar con indiferencia la carrera de marino. Si se la compara con cualquier otra profesión, salta a la vis-

ta que, aparte de la nobleza de su fin, de la originalidad de la vida, ninguna otra como ella abarca el resto de las profesiones, tiene del ingeniero y del astrónomo la comunidad de estudios matemáticos, del militar la misión i educación para la Guerra, así como el estudio i manejo de las armas de fuego; participa también, como ninguna otra, de las labores del mecánico y del electricista, i llega a veces hasta el terreno del letrado i del médico. Po lo demás, los viajes al extranjero i el trato casi constante con hombres de otras naciones, dan al marino una cultura general que solo difícilmente se puede conseguir en tierra. I si a esto se añade el natural misterio e ignorancia que lógicamente existe en tierra por todo lo que se relacione al mar, vemos que la Marina debería tener poderosos incentivos para atraer a los jóvenes a sus filas.

¿Qué cosa se pide en cambio de todo este caudal de conocimientos i oportunidades que la Marina ofrece a quienes desean seguir la carrera? He aquí la respuesta: sentimiento profundo del deber, fidelidad a su profesión i a sus tradiciones, bondad con sus semejantes, i sobre todo, veracidad inquebrantable. No considero ni hago mención del valor ni del arrojo, porque son cualidades innatas del marino: *MAREM NON VOLUIT STULTUM. EL MAR NO QUIERE COBARDES.*

Hai en el Perú una institución a la que está encomendada la difícil tarea de crear esta clase de hombres, educándolos en la más pura escuela de desinterés, abnegación y patriotismo; una institución que nada tiene de común con las que más se le parecen; primera en el esfuerzo; primera en el ideal, i primera en la santa misión de *educar jóvenes para su Patria.*

¿Sabéis cómo se llama? La Escuela Naval del Perú, cuyo austero edificio se levanta orgulloso en las rumorosas playas de La Punta.

Aún recuerdo, como si fuera ayer, la primera visita que le hice. El viejo amigo que me acompaña, cultísimo *cicerone*, me explica con minuciosidad académica todas las actividades de esta Escuela que había de ser, poco después, mi hogar espiritual.

Nobleza hay hasta en el exterior del edificio. Un pequeño muelle por el que se embarcan los cadetes para hacer sus prácticas marineras en las embarcaciones de la Escuela. Entre el edificio i el muelle hay un mástil, el de la corbeta *Unión*, reliquia histórica de la Guerra del Pacífico i que, mi amigo dice, sirve de mástil de señales a los cadetes.

¡Qué impresión para mí, al ingresar al sólido edificio de dos plantas en que funciona la Escuela! El mismo recogimiento i la misma emoción del profano que visita un lugar sagrado. ¡I sagrada era para mí, muchacho de algo más de quince años, la fragua en que la Patria forja sus marinos!

¡Qué grande i qué hermoso me pareció el patio de honor en que los cadetes formaban! ¡Qué imponentes sus alegres claustros! ¡Qué gallardía y qué altivez en esos robustos muchachos, en cuyos rostros había algo de misterioso, que entonces no comprendí, i que los hacía aparecer ante mis ojos más grandes de lo que realmente eran, i que después vine a saber era, *el orgullo de su profesión!*

“—Estos muchachos, me dijo mi guía, son hijos de las mejores familias del país, ingresan mui jóvenes a la Escuela, i ella sola se encarga de hacerlos en poco tiempo verdaderos hombres.

—Su vida es ejemplar. Trabajan toda la semana, i solo salen algunas horas del sábado i el domingo, pero solamente en contadas ocasiones duermen en casa de sus familias.

—Su naturaleza joven, sometida a severa disciplina, poco a poco se acostumbra, como el alborotado torrente que al fin encuentra el cauce por el que ha de correr eternamente, i la vida para ellos es dulce i llena de encantos, dedicada por entero al trabajo i a la ciencia.

—Seis años de Escuela dan a sus espíritus una contextura tal, que mui difícilmente podría encontrarse en jóvenes de otras academias. En ninguna otra institución como en esta, está tan arraigado el espíritu de cuerpo y el cariño por ella misma”.

¡Era exactamente el concepto que yo tenía formado de esta Escuela, i con cuanto regocijo escuchaba a mi amigo!

I el edificio respondía, en todo, al espíritu de la Institución. Era como un bello rostro, vivo reflejo de un alma hermosa. Patios, salones, gabinetes, talleres, biblioteca, campo de deportes, todo, todo, respiraba orden y limpieza. Sencillez y confort, los dormitorios i comedor, excelente i bien cuidado equipo, los gabinetes y talleres.

“—Los cadetes trabajan durante siete horas del día, me dijo mi guía, i dedican a fortalecer i robustecer el cuerpo, una hora en la mañana antes de clase, i otra en la tarde, después de ellas. Su alimentación es sana i abundante. Se acuestan i se levantan temprano.

—La disciplina es severa sin ser tiránica, i en esto estriba el secreto de su éxito. Los cadetes poco a poco se hacen a ella i al fin ellos mismos son sus paladines.

—Todo, todo en la organización de esta Escuela está hecho para desarrollar en los futuros Oficiales de la Armada, el sentimiento de honor, el espíritu de sacrificio y el amor al trabajo...”.

Las palabras de mi guía, recuerdo, fueron cayendo sobre mi espíritu como saludable bálsamo, inundándolo de una dicha insospechada. Par mí, aquellos muchachos eran caballeros de una orden desaparecida. Nobles de estirpe i de acción, instruidos, bondadosos, leales como seguramente debieron ser los caballeros medioevales. Me los imaginaba a solas en su buque, luchando con el mar y con el viento, impávidos ante el peligro, serenos i hasta desafiantes en los momentos de apremio; caballeros del mar sobre corceles de acero. I por poco imaginativo que fuera, ¡surgieron ante mí, en interminable caravana, los fantasmas de aquellos viejos marinos de épocas pasadas, de rostro fiero, i de mirada inmensa... ¡ I era, a la cabeza de todos Nelson, el noble marino inglés cuyas victorias se contaban por combates; Nelson el Grande, muriendo en Trafalgar, vértice de la trayectoria brillante de su vida, con la misma sencillez de toda su existencia: “He cumplido con mi deber i por ello alabo a Dios”. I era luego Sir Francisco Drake, valiente como pocos, audaz i osado como ninguno, luchando como pirata por su Reina, i librando con Hawkins i Forbisher, a la orgullosa Albión de convertirse en tributaria de Felipe II. I fue Sir Ricardo Grenville combatiendo en la *Venganza* contra cincuenta i tres buques españoles, rechazando quince abordajes i diciendo al morir como valiente sobre la cubierta de su pobre buque: “Aquí yo, Ricardo Grenville muero con ánimo contento i tranquilo, porque concluyo mi vida como debe hacerlo un verdadero marino: peleando por su país, por su Reina, su religión i su honor...”. I era Grau, el noble i bondadoso marino salvando a los náufragos de la Esmeralda. I fueron todos i cada uno de los valientes marinos del *Huáscar*, recibiendo la muerte con la sonrisa en los labios i asombrando a la Humanidad con su supremo gesto de heroísmo: Grau, Aguirre, Ferré, Palacios...

Meses más tarde, marzo del 23, era yo, junto con doce compañeros más, cadetes de la Escuela Naval del Perú.

No hubo vela de armas, ni espaldarazo, para ser armado caballero. Hubo sí un juramento de fidelidad a la Escuela ante Dios y ante la Patria. Pero— ¿había necesidad de algo más...?

*Un Testimonio de Vida: La Escuela Naval que me formó (1927-1932)**

CONTRALMIRANTE
FEDERICO SALMÓN DE LA JARA

*E*sta historia es la mía, pero también es la historia de cientos de oficiales de la Marina de Guerra del Perú egresados de la Escuela Naval del Perú. Corría el año 1927, el presidente Augusto B. Leguía gobernaba el país desde 1919, y por Ley N° 4003 del 13 de octubre del mismo año, se había constituido el Ministerio de Marina, separándolo del anterior Ministerio de Guerra y Marina, antigua organización que indudablemente situaba a nuestra Armada en condiciones de dependencia del Ejército, pues era mayormente a los generales a quienes se nombraba para este ministerio. Sin embargo, el propio presidente Leguía designó en varias ocasiones a políticos civiles de su partido para el despacho de esta cartera, a fin de mantener el principio de sujeción de las Fuerzas Armadas al poder civil¹.

Uno de los actos más importantes del presidente Leguía fue la contratación de la Misión Naval Americana. El Congreso, por Ley N° 4435, promulgada el 5 de junio de 1920, aprobó un acuerdo firmado entre Estados Unidos y el Perú para el establecimiento de una Misión Naval. No se redactó un contrato formal que estipulara las pautas para la Misión misma, pero sí se efectuaron contratos individuales con cada uno de los miembros de la Misión, la cual estuvo constituida por jefes y oficiales superiores de la Marina de Guerra de los Estados Unidos de Norteamérica, quienes asumieron los más altos puestos tanto en tierra como a

* Publicado en la *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú* N° 23/24, año 2003-2004.

bordo, y aun la Comandancia General de la Escuadra. Esta disposición bien pudo haber suscitado el descontento en el personal naval superior, como había sucedido años atrás, cuando John Tucker, oficial superior de la Marina americana, fue incorporado a la Armada peruana con el rango de contralmirante para ejercer el mando como jefe de la escuadra peruana. Pero la oficialidad naval comprendió la conveniencia de tal decisión por el retraso en que se encontraba nuestra Marina en relación con las otras marinas del continente, a partir de ese momento la institución naval dio un decisivo paso hacia la modernidad, incorporando nuevos reglamentos, directivas y sistemas de estado mayor. Así se creó la Escuela Superior de Guerra Naval; la Escuela de Aspirantes para los marineros, los que pasarían, tras un periodo de enseñanza y entrenamiento, a formar parte de las dotaciones de los buques. Se dio inicio a los cruceros de verano, que comprendían navegaciones a lo largo del litoral, y aun hasta el golfo de Panamá, en Balboa, cuando se requería realizar la carena de los buques, pues entonces no se contaba con el Dique Seco ni con el Arsenal, hoy Base Naval del Callao. La oficialidad y el personal subalterno lograron un importante y notorio progreso en profesionalismo y práctica en el mar. En el verano de 1930, la Escuadra con los dos cruceros y los cuatro submarinos, realizó una memorable travesía con destino al puerto de Valparaíso, Chile, un viaje que hubiera sido inimaginable hasta antes del Tratado de 1929. Esta significativa visita originó gran revuelo en el vecino país, donde las autoridades y la gente del puerto en pleno, no dudaron en brindarle un caluroso recibimiento.

La Escuela que me recibió el año 1927, como institución académica, estaba organizada en departamentos ejecutivos y académicos que tenían a su cargo la preparación de los planes de trabajo para el año académico. Los reglamentos eran similares a los de la Academia Naval de Annapolis, E. U., así como el programa curricular, que comprendía, en general, los mismos temas y aspectos profesionales que en aquella. Por iniciativa del director Charles Gordon Davy, los libros de texto y bibliografía profesional más actualizada fueron traducidos al español y reproducidos a mimeógrafo e imprenta, de tal manera que nuestros guardiamarinas contaban con la rica y moderna información que se publicaba para la academia americana. Se consideraba que la Escuela Naval del Perú era la única en su género en el mundo hispano hablante que contaba con una colección semejante de textos profesionales, académicos y especializados².

La carrera duraba seis años y estaba concebida en los mismos términos que la academia Naval de Annapolis, E. U., lo que significaba que seguían los métodos y curriculum de aquella. Se brindaba una estricta formación profesional y además

se entrenaba a los cadetes navales para las tareas de cubierta e instalaciones de ingeniería. Al término de los estudios, los graduados estaban aptos para desempeñar el servicio, bien de comando o de ingeniería³. Su rigor académico le dio una gran prestancia y fue catalogada en su tiempo como la mejor de América Latina.

Sobre el sistema de enseñanza, don Jorge Basadre señalaba que, con la metodología académica de la Misión Naval Americana se infundió a la Escuela una tendencia práctica, en contraste con la teórica de la Misión Naval Francesa⁴. Juan Manuel Castro Hart, compañero de promoción y entrañable amigo, dice de este hecho:

“... en el segundo año se empezaba a instituir profesionalmente el sistema de instrucción; en la Escuela era el llamado sistema inteligente... [antes] los franceses le daban mucho vuelo imaginativo al intelecto, su sistema de enseñanza era uno intelectual, mientras que la Misión Naval americana... el sistema inteligente hacía reposar todo esfuerzo en el alumno y ubicaba al profesor como un guía [dejando en libertad la iniciativa personal]”⁵.

La Escuela vivía tiempos de modernidad. En 1928 se había instalado el servicio de *time-ball* para todos los buques surtos en el puerto del Callao, y más adelante se extendió a toda la república. La señal horaria se recibía directamente desde Annapolis, E. U.⁶

CHARLES GORDON DAVY, EDUCADOR Y FORJADOR DE HOMBRES

La Escuela Naval del Perú bajo la dirección de ese extraordinario líder, el capitán de navío USN Charles Gordon Davy, se transformó y modernizó durante el corto periodo de 1921 a 1930, no solo porque se instauraron las técnicas y sistemas de la Academia Naval de Annapolis, sino por el influjo de la mística que supo inspirar en los cadetes. Se creó el Cuerpo Único de Oficiales, reemplazando el sistema antiguo de oficiales de cubierta y de ingeniería, pues estos últimos, hasta entonces se habían formado profesionalmente en diferentes centros de instrucción en Inglaterra y Estados Unidos de Norteamérica.

El capitán Davy, graduado en Annapolis en 1906, había servido a bordo de diversos acorazados de la Armada U. S. A., hasta su nombramiento como secretario de Estado del Estado Mayor de la Comandancia en Jefe de la Flota del Pací-

fico. Más adelante participó en la campaña nicaragüense. Posteriormente, sirvió en el acorazado *New York*, en la escuadra de Asia, como oficial de Estado Mayor. Después de este embarque, integró el *staff* de Personal y Navegación del Departamento de Marina. Durante la Primera Guerra Mundial, perteneció al estado mayor del almirante Sims, en aguas europeas; y más adelante, tuvo el comando de los destroyers *Kimberly* y *Broomy*, integrando las fuerzas antisubmarinas del almirante Sir Lewis Bayly. Cuando estuvo al mando del *Kimberly*, fue recomendado ante la superioridad por acción distinguida.

Al término de la guerra fue destinado al Departamento de Marina, y es en ese momento que se le selecciona para venir al Perú integrando la primera Misión Naval Americana, en agosto de 1920. El 9 de febrero de 1921, aún con el grado de capitán de fragata, asume la dirección de la Escuela Naval, cargo que ocuparía por once fructíferos años. Tenía además a su cargo la dirección de Comunicaciones Navales, cuya oficina estaba también ubicada en los terrenos de la Escuela; allí quedaba la principal estación de radio de la Marina.

El año 1930 los cambios políticos que sacaron del gobierno al presidente Leguía motivaron su retorno a los Estados Unidos. Falleció el año 1957. En el homenaje póstumo que se le rindiera en la Escuela Naval, el contralmirante Emilio Barrón, ministro de Marina, manifestaba: "Davy fue el signo de una vasta labor constructiva; mantuvo en alto las normas de la ética profesional, de la disciplina, del honor y del trabajo... Davy al servicio del Perú fue leal a sus compromisos de hombre y de profesional".

El capitán de navío Charles Gordon Davy fue nuestro director inolvidable hasta nuestro cuarto año, en 1930, en que se produjo la revolución del comandante Luis M. Sánchez Cerro. Vino entonces un periodo negativo tanto para la Marina como para los otros institutos armados. En la Escuela Naval, la consecuencia inmediata fue la partida de Davy.

Mi paso por la Escuela está marcado por la carismática personalidad de Davy. Viene a mi memoria su nítida y menuda figura, de esmerado porte militar, recorriendo la Escuela seguido por su ordenanza. Llegaba a su ofician a las 7:50 de la mañana, para el izamiento del Pabellón. A las 10 recorría íntegramente el área de la escuela, en una revista que cubría todos los departamentos, alojamientos, comedores de cadetes, cámara de oficiales, cuadras de marineros, gimnasio, enfermería, campo de deportes, observando su funcionamiento en cada uno de sus detalles. Sumamente escrupuloso con el orden y el aseo, solía de vez en cuando

hacer su "show personal": con mucho disimulo dejaba caer un papelillo para luego con gran aparato recogerlo personalmente a la vista de todos⁸.

Se dirigía a nosotros en perfecto español, cortésmente, cordialmente, aunque, como compensando su estatura, con decidida y enérgica voz, evidenciando su condición de líder nato. Pero era sobre todo su interés humano lo que lo hacía un conductor de hombres. Le gustaba hacer gala de que conocía a cada uno de los cadetes y siempre nos llamaba por nuestro nombre sin equivocarse jamás. Se mantenía al tanto de los progresos de cada uno y tenía la meticulosidad de ver las notas de los noventa cadetes y poner su visto bueno en cada libreta que se enviaba a los padres.

El comandante Davy y su esposa Mary vivían en el hermoso chalet especialmente construido para vivienda del director, ubicado dentro de la misma área de la Escuela, por lo que realmente se podía decir que compartía su vida con el alumnado. Desde que llegó a la Escuela había emprendido su misión de educador con una decidida voluntad de cambiar la mentalidad del oficial naval peruano y de darle un nuevo enfoque a la instrucción en la Marina. Para ello había implementado un reglamento que realmente fue un modelo en su tipo. Además, tenía sumo interés en que la Escuela cultivara un estilo de vida que se resumía en el lema de *Mens sana in corpore sano*, por lo cual incentivaba el amor a los deportes, la higiene personal, la comida sana, el orden.

Recuerdo el último día de su estancia en la Escuela, en 1930, cuando finalmente tuvo que abandonar su cargo. Era ya mediodía de la primera semana de setiembre cuando por última vez el comandante Davy y su esposa, sentados a la puerta de su casa, contemplaban el paso de la compañía de cadetes desfilando desde las aulas al edificio de los alojamientos. Al verlo, los cadetes no pudieron conservar la compostura, y rompiendo filas se acercaron en tropel a ellos. Fue un momento de profunda emotividad que ha quedado por siempre en nuestra memoria. Y, más tarde, cuando el auto que los llevaba se alejaba de la escuela, los cadetes, desde el segundo piso, con las sábanas a modo de pañuelo les dábamos el último adiós desde las ventanas del edificio N° 2°.

Nunca regresó, aunque sé que solía decir que jamás lo abandonó la nostalgia de los años pasados en el Perú. Yo tuve la suerte de verlo ya en el otoño de su vida. Primero en el año 1939, durante una travesía que realizamos a bordo del Grau hasta el puerto de San Francisco, cuando él visitó nuestro buque. Nuevamente, ya en 1956, lo vi por última vez cuando acompañé al ministro de Marina, almirante Emilio Barrón Sánchez, a los Estados Unidos. Acudimos a sus residencia en Los

Ángeles, California, donde vivía desde su regreso del Perú., con el grato encargo de imponerle la condecoración de la Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Comendador. Fue un acto muy significativo, pues el almirante Barrón había integrado la primera promoción formada por Davy¹⁰.

Un año después, en 1957, Charles Gordon Davy falleció.

LA PLANTA DE LA ESCUELA NAVAL

Ya desde su primer gobierno, el presidente Leguía había dispuesto la construcción de un local para la Escuela Naval en La Punta, en reemplazo del que había funcionado en Bellavista.

Se había destinado un predio estatal de 14 000 metros cuadrados y se nombró una comisión encargada del proyecto, la que estuvo constituida de la siguiente manera:

Presidente: Ingeniero Enrique Oyanguren

Miembros: Capitán de navío Eulogio S. Saldías, capitán de navío José Theron (miembro de la Misión Naval Francesa), arquitecto Ricardo Malachowski.

La ejecución del proyecto se encargó a la firma José Pardo e hijo, y los trabajos se iniciaron el 16 de febrero de 1912. El 15 de setiembre del mismo año, el presidente Leguía declaraba inaugurado el edificio¹¹. Esa primera obra es la que nosotros conocimos después como el "Edificio Grau", concebido para albergar a doscientos alumnos. Estaba diseñado en forma de una letra "C", cuyos brazos se abrían en un ángulo de noventa grados. La fachada mostraba en la parte central, entre los dos pisos, una escultura que representaba la proa de un buque. Empero, la Escuela inició sus funciones efectivas recién el 4 de febrero de 1915, bajo la dirección del capitán de navío Manuel Ugarte¹².

Ese fue el local que mi promoción encontró a su ingreso a la Escuela Naval el año 1927. Para ese entonces, antes de su conclusión definitiva, se vio que iba a resultar muy reducido para sus fines. En 1917 se le habían anexado construcciones de madera a sus costados para aliviar en algo la estrechez. En estos pabellones se encontraban los talleres de máquinas, mecánica, física y electricidad. La Municipalidad hizo donación de un predio colindante, lo que hizo posible disponer del terreno para la construcción de un chalet para alojamiento

del director, lo cual permitió que aquel pudiera ejercer sus funciones de control y supervisión dentro de las mismas instalaciones de la escuela, al mismo tiempo que mantener la cercanía necesaria para la fluida relación cordial, amical y casi patriarcal con el alumnado.

En la década siguiente, el solitario edificio inicial resultó insuficiente para atender las crecientes necesidades de la compañía de cadetes, por lo que se construyeron nuevos edificios y diversas instalaciones que se fueron modernizando con el paso de los años. Así en mi primer año de cadete en 1927, se construyó el edificio "San Martín", que pasó a ser el "Edificio Número 2", destinado para alojamiento de oficiales y cadetes, el cual pudo ser inaugurado antes de la fecha prevista, señalada para el 1º de marzo de 1928. En el discurso-memoria del comandante Davy el 30 de diciembre de 1927, en ocasión de la inspección anual de la Escuela que realizaba el presidente de la República, manifestaba que se habían construido ocho pabellones adicionales y se había modificado o reformado todo el plantel original. Se había requerido la expropiación de varios terrenos anegadizos que tuvieron que ser rellenados, marcando la expansión de la Escuela en terreno ganado al mar. Señalaba que el campo de ejercicios había sido una laguna que se tuvo que rellenar, como se había hecho también con las calles que rodeaban el terreno original¹³.

En el viejo e inolvidable Patio de Honor, las seis aulas ocupaban la parte baja del edificio, y en el centro, la Dirección, Subdirección, Biblioteca y la Prevención. En los altos, segundo piso, los dormitorios, Babor y Estribor, con camas en cada banda; el comedor de oficiales al centro. El comedor de cadetes funcionaba en un edificio central de un solo piso, con el techo de tijerales y mesas para ocho cadetes cada una, integrada por alumnos de diferentes años presididas por un cadete de los últimos años. El oficial de guardia almorzaba y cenaba en una mesa del fondo, y lo acompañaban los cadetes jefes de la Compañía.

El gimnasio estaba en la parte derecha del primer piso; las duchas, unas treinta en cada banda, quedaban al costado del mismo gimnasio. Existía además otras instalaciones que surgieron periféricas al edificio principal, dentro de la misma área de la Escuela; la enfermería, que estaba instalada en un chalet prefabricado de madera; la lavandería y el taller de herrería, que habían sido edificados por el personal de la escuela durante 1925. Y el pequeño muelle de madera que había sido alargado para soportar el tránsito continuo de los cadetes¹⁴, cuando desfilábamos muy de mañana para tomar nuestro habitual chapuzón en el mar, así como para las prácticas de remo y vela, deportes que se hacían cada vez más populares entre los cadetes navales, en franca competencia con los clubes Regatas Unión y Canotieri.

MI NUEVA VIDA EN LA ESCUELA NAVAL

Tuve el privilegio de vivir esa etapa constructiva de la Escuela. Como todos los años, en el mes de marzo de 1927, se llevó a cabo el concurso de admisión de cadetes para la Escuela Naval. Según la convocatoria, el curso de estudios comprendía un periodo de seis años, a la conclusión del cual los graduados estaban aptos para desempeñar el servicio, bien de comando o de ingeniería¹⁵.

Para ese año se declararon veinticinco vacantes, número superior a los de años anteriores. Nos presentamos trescientos cuarenta y un postulantes, en su mayoría procedentes de los colegios Recoleta e Inmaculada, así como del viejo y prestigioso Colegio Nacional de Guadalupe. No había entonces más colegios importantes. A ellos se sumaron algunos postulantes de provincias. Los requisitos estipulaban contar entre 15 años y seis meses y 18 años y seis meses de edad. No se exigía haber terminado un año específico de instrucción, sino simplemente aprobar los exámenes de selección que eran bastante rigurosos. De tal manera que se presentaban muchachos de segundo hasta quinto de media. El año en que yo me presenté ingresaron inclusive postulantes que venían de la Escuela de Ingenieros. La smateroas en que se examinaba a los alumnos eran: aritmética, álgebra elemental, geometría plana, elementos de historia general, historia del Perú, elementos de geografía general, geografía del Perú y gramática castellana¹⁶.

Otro de los requisitos era, además de buena conducta, ser hijo legítimo, condición que no se contemplaba para el ingreso al Ejército y la Policía —aún no existía la Fuerza Aérea— Esto indicaba ya que la Marina ha sido siempre muy conservadora y, en cierta forma, aspiraba a constituir una élite¹⁷. La rigurosa selección obedecía al definido propósito de colocar a la Marina peruana entre las mejores de su clase. Se ponía mucho énfasis en que la Escuela estaba dirigida bajo los mismos patrones generales de eficiencia de la Academia Naval Americana, de la cual seguía el modelo¹⁸. Se convirtió en la mejor institución académica del Perú y se estimaba que ninguna de su género del mundo hispano parlante se le equiparaba. La instrucción era gratuita en la Escuela Naval; los cadetes solamente pagábamos una pequeña cantidad de dinero para los útiles de escritorio. Pero, eso sí, al egresar como oficiales no les daba a los alféreces ni uniforme ni equipo; todo debía ser pagado por la familia del oficial, que, indudablemente en muchos casos tuvo que endeudarse por un buen tiempo, teniendo en cuenta que en esa época se exigía más uniformes de los que actualmente se usan.

Éramos cinco aspirantes que proveníamos del colegio La Recoleta, entre ellos el inefable "Coloradito" Enrique León de la Fuente, pacasmayino de vieja estirpe, marinero cien por ciento y audaz submarinista. Nos conocíamos desde los diez años de edad, estudiantes del mismo colegio, y juntos vivimos después inolvidables días a bordo de los viejos "R", viajando a la zona del Canal y a Filadelfia, E. U., para el primer cambio de baterías que se les hizo a los submarinos. Dejo para otra ocasión el escribir algo acerca de los muchos capítulos de nuestra historia vividas en común a bordo del "R-3". Con mi promoción ingresaron tres provincianos, todos de Arequipa.

En abril del año 1927, veinticinco jóvenes entusiastas ¹⁹ habíamos emprendido una nueva vida al trasponer el umbral de la Escuela Naval, una nueva vida en la que tuvo un trascendente rol el caapaitán de navío Charles Gordon Davy, formador de hombres, excepcional director de la escuela Naval. Se sumaron cinco cadetes que repetían el primer año, constituyendo así el grupo más grande para la época, lo que obligó a realizar una extensión de las clásicas carpetas de esos años, mesas largas que daban asiento a unos doce cadetes separados por una división a ambos lados. Con nuestro ingreso, el número de la Escuela llegó a ochenta y uno, cifra máxima que alcanzaba el alumnado hasta esa fecha, distribuidos en las seis secciones para cada uno de los años. El cuarto año estaba constituido por tan solo cuatro cadetes que, al igual que los demás, tres años después se graduarían de alféreces de fragata. De los treinta cadetes que cursamos el primer año solo nos graduamos dieciséis.

El 1 de abril de eses año, tuvo lugar, a las 11 a.m., el juramento de los alumnos que ingresábamos. A la ceremonia asistieron el ministro de Marina, Dr. Arturo Rubio; el jefe de Estado Mayor, capitán de navío Alfredo Graham Howe; toda la plana mayor de la Escuela, y las familias de los nuevos cadetes. Charles Gordon Davy nos dio la bienvenida con un discurso en el que nos trazó a grandes rasgos lo que se esperaba de nosotros y lo que sería nuestra vida en adelante:

"Dentro de breves instantes ustedes darán el paso más importante que jamás hayan dado hasta el presente momento. Ustedes cesarán de formar parte de los paisanos, para entregarse a la Armada Peruana, como una parte integrante de la institución naval del país, la primera línea de la defensa nacional.

"Ustedes dejarán de pertenecer a sus familias y desde hoy en adelante nos pertenecerán. Hast el más pequeño detalle de vuestra vida será regulado por

nosotros. Trataremos directamente con ustedes y no con sus familias. Desde ahora ustedes serán hijos de la Nación, destinados a ser educados y entrenados para llegar a ser oficiales de la Armada peruana, destinados a una vida de trabajo duro, disciplina férrea, sacrificio voluntario y absoluta veracidad”²⁰.

Reseñó en breves y sabias palabras lo que él entendía que debía ser la Misión de la Escuela Naval, cuyo destino dependía en aquellos momentos de su entera responsabilidad:

“Hacer del personal que se recibe, caballeros instruidos, perfectamente adoc-trinados sobre el honor, la virtud y la verdad, con espíritu más bien práctico que académico, con lealtad inalterable hacia su Patria, con cimientos formados con principios de instrucción sobre los que, la experiencia adquirida en la mar podrá edificar al oficial de Marina completo; sin perder de vista, sin embargo, el hecho de que mentes sanas en cuerpos sanos son necesidades indispensables para el cumplimiento de las misiones individuales de los graduados, y que la mayor eficiencia de estas misiones se logrará únicamente si mediante una disciplina humana, firme y justa, aquellos entran al servicio llevando en sus corazones profundo y arraigado cariño, respeto y admiración por esta su Escuela y hogar; y eterna convicción de la responsabilidad que es suya ante el sagrado lema: *Mihi Cura Futuri* ‘Yo cuido el porvenir’”²¹.

Encontramos una Escuela ordenada y pulcra, que de ahí en adelante se convirtió en nuestro nuevo hogar, pues aun en días de salida era obligatorio regresar a dormir. El tranvía que iba a La Punta fue testigo de nuestros ires y venires, muchas veces corriéndonos el albur de no alcanzar el último vagón del día.

Además del director, *captain* Davy, con rango de capitán de navío por sus efectos de su servicio en la Marina peruana, se encontraba el comandante subdirector —para el año 1927 ejercía el cargo el capitán de fragata Tomás M. Pizarro—, y dieciocho oficiales asistentes, sin contar al cuerpo médico.

La Compañía de Cadetes estaba constituida por tres secciones al mando del cadete del sexto año, Juan Francisco Torres Matos, prestigioso almirante, después comandante general de la Marina, ministro y co-presidente de la República. Su personalidad, carisma y don de mando, hicieron de él un ejemplo para quienes iniciábamos nuestra carrera naval. En el mes de abril de 1927, al ingreso de nuestra promoción, éramos los únicos cadetes en la Escuela, pues los integrantes de los otros

años se encontraban de vacaciones después que el Crucero de Verano de ese año se extendiera hasta Centroamérica, arribando a los distintos puertos de esos países. El teniente primero Víctor M. Ontaneda Menacho fue el oficial encargado de nuestra formación militar en esos treinta días. Con gran porte militar, de estatura más bien baja, fuerte contextura y recio carácter, cumplió a cabalidad la tarea de transformarnos de "jóvenes civiles" en cadetes navales. Supo imprimir el rigor necesario para tan trascendente cambio. No trepidaba en obligarnos a tomar las posiciones de saludo al frente, la marcha en formación y, en general, todas las situaciones, utilizando hasta las manos y su voz tonante. Realmente llegamos a temerlo. Sin embargo, más adelante, en la vida profesional, coincidimos en el servicio a bordo de los submarinos y pudimos cultivar una noble amistad, hasta llegamos a tratarnos de "tú", situación que años antes me habría parecido impensable. Cosas de la Marina.

LA VIDA COTIDIANA EN LA ESCUELA

La Escuela Naval funcionaba en el local de La Punta, el cual, como ya hemos comentado antes, había sido modernizado para este efecto. Era bastante cómodo para el número de cadetes que albergaba, que en verdad era bastante pequeño. Yo recuerdo que cuando estábamos en primer año el total de alumnos en la Escuela no llegaba a noventa.

Los cadetes llevábamos una vida muy sana. Nos levantábamos a un cuarto para las seis de la mañana con el toque de corneta, y era la hora para los ejercicios, y después al mar obligatoriamente, tanto en verano como en invierno; luego pasábamos a la ducha.

La rutina de los cadetes durante los cinco días laborables de la semana estaba regida por el siguiente horario:

| | |
|-------|--|
| 5.45 | Levantarse |
| 6.00 | Ejercicios y baño de mar |
| 6.50 | Formación e inspección |
| 7.10 | Desayuno |
| 8:00 | Izado del pabellón con la Compañía de Cadetes formada para los honores |
| 8: 10 | Clases |
| 11:45 | Fajina |

| | |
|-------|--------------------------|
| 13:00 | Almuerzo |
| 14:00 | Clases |
| 15:30 | Fajina (deportes) |
| 18:15 | Formación e inspecciones |
| 18:30 | Comida |
| 22:00 | Silencio |

El día sábado por la mañana, el comandante director realizaba la revista de inspección, después de lo cual terminaban las labores de la semana. La salida era a las cuatro de la tarde, para regresar el mismo día sábado a las diez y media de la noche. Los domingos se salía después de la misa, a las diez de la mañana, y se debía regresar a las seis de la tarde, de tal manera que los cadetes no dormían jamás en sus casas, excepto una vez al año, en Navidad.

Las clases terminaban después de los exámenes de diciembre, y el 1° de enero o el 2, se iniciaba el Crucero de Verano, que comprendía tres meses, de enero a marzo. El mes de abril nos daban vacaciones, con excepción de los desaprobados, que debían quedarse en la Escuela para prepararse y dar exámenes de aplazados. No se podía repetir más de un año: si uno repetía el primero o el segundo año, ya estaba en peligro de ser expulsado. Y hubo casos de cadetes que estando a punto de culminarla carrera, y que ya tenían en su haber un año repitente, fracasaron en el quinto año.

Par los alumnos de quinto y sexto año, el día sábado había un embarque a bordo del BAP *Teniente Rodríguez* para realizar prácticas marineras. Salíamos por cinco o seis horas, generalmente desde las ocho de la mañana hasta las dos o tres de la tarde. Era una jornada muy dura porque se trataba de un buque de bajo desplazamiento, que se movía muchísimo y tenía muy poca estabilidad. Era un buque francés; en la versión de la época, era un cazatorpedero, buque rápido para los de entonces. Era, además, una nave emblemática, pues había sido el primer buque de guerra que pasó el Canal de Panamá el año 1914, en su viaje de Francia al Perú, cuando venía para incorporarse a la escuadra peruana. Había arribado al boca del río Amazonas, Belem do Pará, y de allí se dirigió a Panamá para pasar a la costa del Pacífico. Las autoridades de Panamá le adjudicaron como premio la liberación del pago del derecho de tránsito todas las veces que tuviera que pasar por el Canal. Y es el único caso que se conoce a este respecto. Bueno, el *Rodríguez* era un pequeño buque (quinientas toneladas de desplazamiento y cerca de treinta nudos de velocidad) a carbón, de manera que la faena a bordo era realmente muy

pesada, pues los cadetes teníamos que alimentar las calderas, trabajo muy duro, fuerte, que, a no dudarlo, contribuyó a formarnos el carácter.

LOS DEPORTES

Hacíamos honor al lema *Mens sana in corpore sano* con una intensa práctica de los deportes y el atletismo. Prácticamente se nos obligaba a hacer deportes todo el año, y estos variaban de acuerdo a un programa muy bien diseñado. Se había hecho tradición la competencia deportiva con la Escuela Militar de Chorrillos, con cual había una rivalidad muy marcada, sobre todo porque de alguna manera los chorrillanos se resentían porque a los cadetes navales se les consideraba una élite. Los partidos de fútbol eran el pretexto para que las barras de uno y otro lado dieran rienda suelta a su ingenio en contrapunto, así como también para soltar toda la bilis guardada.

Con gran entusiasmo se practicaban los deportes acuáticos, la boga en falúa y bote; la vela; asimismo, la natación, el waterpolo y saltos ornamentales. Asimismo, el fútbol, el béisbol y el básquet daban muchos lauros a la Escuela. Y en atletismo, la YMCA, la Universidad Mayor de San Marcos y la Asociación Social de la Juventud (ASJ), nos disputaban los premios en los campeonatos de Fiestas Patrias²². Cuando yo ingresé, el cadete Pedro Gálvez, de la promoción de 1923, defendía, sin rivales cercanos, el pabellón de la Escuela Naval en las pruebas de atletismo. En el Campeonato Sudamericano de Atletismo en Lima, en 1929, estableció el récord sudamericano en la prueba de 400 metros con vallas, al poner un tiempo de 55 segundos 1/5, marca que ha permanecido imbatible desde aquel año para los atletas de la Escuela Naval²³.

Me viene a la memoria el “Chato” Raygada. El cadete de sexto año, Julio Abel Raygada de la Carrera, padre del connotado almirante y buen amigo, Julio Abel Raygada García, era verdaderamente “chato”, hombre de brillante personalidad, que derrochaba simpatía, gracia y buen humor. Yo diría que fue el innegable creador del fulbito: una vez que entraba al gimnasio, inmediatamente procedía a separar los dos equipos, cinco por lado. Indefectiblemente, yo era uno de sus seleccionados. Y ahí empezaba lo bueno, porque nos trezábamos en tremendo juego en el que llovían golpes y patadas, que él, en su condición de capitán, nos propinaba a su gusto, gritando a todo pulmón para animar a su equipo.

Dentro del plan de reorganización de la Escuela, desempeñaban un rol principalísimo los deportes y el atletismo. Don Jorge Basadre en su *Historia de la República del Perú*, le reconoce al comandante Davy el haber contribuido “en forma descollante a la divulgación de los deportes”²⁴. El almirante Jorge Parra del Riego expresa al respecto, que no solo fue uno de los logros más significativos de la Misión Naval el introducir los deportes en forma intensiva en la Escuela, sino que su influencia se extendió en forma excepcional entre la juventud peruana²⁵.

LOS CRUCEROS DE VERANO

Los Cruceros de Verano se realizaban de enero a abril. Se recibía a bordo de las diferentes unidades de superficie y de submarinos a grupos de cadetes bajo la dirección de un instructor de la planta orgánica de la Escuela Naval. Se efectuaban a lo largo del litoral y muchas veces llegaba hasta Panamá, aun a los demás países de Centroamérica. La última etapa del crucero de 1930, en el mes de marzo, comprendió la visita de las divisiones de cruceros y submarinos al puerto de Valparaíso, Chile, hecho que revistió una gran significación en nuestra tradición naval y en la vida de los dos países vecinos, pues se trataba del primer acercamiento entre ambos después de finalizada la Guerra del Pacífico.

Si bien no se contaba entonces ni tampoco ahora con un buque escuela, la práctica en los buques era intensiva y nos ayudaba a formarnos como hombres de mar. Eran en total, durante los seis años de vida académica, cinco cruceros intensivos en la escuadra. Durante el transcurso de ellos se efectuaban cambios de cadetes entre cruceros y submarinos. Allí nos hicimos marineros, pues practicábamos junto al personal subalterno en todas las actividades de cubierta, manejo marinerero, artillería, máquinas de propulsión y compartimentos de calderas; asimismo, maniobras tácticas, ejercicios en la mar, ejercicios de inmersión y ejercicios de tiro y torpedos.

SOBRE EL MOTÍN DE LOS MARINEROS

La Escuela Naval había tenido durante el periodo de gobierno del presidente Leguía un nivel de excelencia que, desgraciadamente se vio menoscabado después del golpe de Estado de 1930. A partir de entonces, y en un corto lapso, se sucedieron varios directores en el cargo, en esa etapa difícil del gobierno de Sán-

chez Cerro, con la presencia del Apra en el escenario político. Como es tradición en la Marina, la Escuela se había mantenido apartada de la política, pero no pudo escapar a los funestos acontecimientos que vivía el país, agravados por las consecuencias económicas del *crac* de 1929. Respecto del motín de los marineros del 18 de abril de 1932, me permito hacer un recuento de los antecedentes, tal como pude percibirlos entonces.

El año anterior se había inaugurado la Escuela de Aprendices Navales –que es lo que hoy conocemos como la Escuela Técnica, CITEN– y cuando se hizo el llamamiento para ocupar las plazas, se pidió jóvenes con instrucción avanzada. Fue así que ingresaron muchachos de muy buen nivel, muchos de los cuales habían postulado antes con nosotros a la Escuela Naval. Como aprendices navales llevaban una vida muy cercana a nosotros los cadetes, pues al ser la Escuela bastante reducida, teníamos que compartir los mismos espacios, tanto en la rutina diaria como en los deportes, y otro tanto en las prácticas marineras. Eran muchachos decentes que, además, en muchos casos, eran también amigos nuestros. Yo diría que uno de los factores que favoreció la revolución fue que en el cuerpo de aprendices se encontraba un grupo fácil de influenciar, quizá porque en el fondo estos muchachos se sentían un poco defraudados, relegados a otro nivel. Y esta susceptibilidad fue muy bien explotada políticamente por los apristas. Cuando a finales de ese año el crucero *Bolognesi* navegó con el crucero de verano a Panamá, el buque tuvo que quedarse más de dos meses para efectuar reparaciones, un gran número de dirigentes apristas que casualmente se encontraba ahí, tuvo la oportunidad de establecer contacto con los aprendices navales y adoctrinarlos muy bien atizando resentimientos.

Cuando se produjo el motín, los cabecillas resultaron ser, en su gran mayoría, alumnos de la Escuela de Aprendices. Nos afectó muchísimo pues se trataba de muchachos muy allegados a nosotros. El comandante Gálvez, a la sazón director de la Escuela, hizo referencia a los sucesos en su memoria anual: “Es de lamentar que a principios del año académico, sufriera esta Escuela perturbaciones en su funcionamiento, como consecuencia de la propaganda antipatriótica –se refería a propaganda aprista– que con tanta actividad trató de infiltrarse para sobornar algunos elementos del personal subalterno, razón por la que el Ministerio de Marina se vio en el caso de intervenir en forma radical”. Sin embargo, aún quedaban rezagos de la indisciplina, pues en setiembre, cuando asumí la Dirección de la Escuela, si bien encontró normalizada a su marcha, todavía había marineros soliviantados que fueron dados de baja y entregados a la autoridad policial²⁶.

LA GRADUACIÓN

Al terminar los estudios en la Escuela Naval los cadetes se graduaban de alféreces de fragata en una ceremonia muy lucida, como es tradición hasta la fecha. Los dieciséis cadetes que nos graduábamos en diciembre de 1932, recibimos de manos del presidente de la República, general Luis M. Sánchez Cerro, el diploma que acreditaba y confirmaba nuestra aptitud para obtener los despachos de alféreces.

En nuestra promoción habíamos ingresado veinticinco, número que se incrementó a treinta, porque encontramos a cinco que estaban repitiendo el año. Durante el transcurso de los seis años algunos se fueron quedando o fueron eliminados. Con mi promoción pasó una cosa bien especial: cuando estábamos en el tercer año de alféreces de fragata se produjo un llamado para ingresar a la Escuela de Aviación, mejor dicho, para conformar la Fuerza Aérea. Siete se pasaron a la Aviación, y fueron ellos los que constituyeron la base de la futura Fuerza Aérea, que se inició al año siguiente en la Escuela de Oficiales Jorge Chávez. Ellos ocuparon los primeros puestos en la Aviación y alcanzaron prontamente los cargos directivos de la nueva institución. Así, pues, de mi promoción permanecemos nueve en la Marina de Guerra²⁷.

Como todos los oficiales que egresaban de la Escuela, fuimos designados a los cruceros, repartidos entre el *Grau* y el *Bolognesi*. Se consideraba necesario que los alféreces fueran a los cruceros, porque allí era donde se hacía una vida militar de manera más dura. La idea era formarlos desde muy jóvenes en la disciplina naval, y era precisamente en los cruceros donde se ejercía un control mucho más estricto y se daba además, la oportunidad de enriquecer desde muy temprano la experiencia marinera.

Como oficiales de Marina, emprendíamos esta nueva travesía premunidos de los más altos ideales de servicio a la Marina y a la Nación, fortalecidos con la moral y espíritu de cuerpo, y un profundo sentido de dignidad inspirados en la figura paradigmática de Grau y de los marinos que nos antecedieron en la historia.

A MANERA DE COLOFÓN

La Marina de Guerra que renació de sus cenizas a inicios del siglo XX, representó una presencia señera en el escenario nacional, esencial para el resurgimiento

del sentido de dignidad nacional, apabullado y anémico después de la infausta Guerra del Pacífico. Creo que no se ha hecho aún cabal justicia a la labor de don Augusto B. Leguía. El tipo de régimen de su segundo gobierno, el Oncenio dictatorial, opacó los actos trascendentes de su gestión para modernizar el país, como fueron las importantes disposiciones que dio para colocar a nuestra Marina en el más alto nivel, pues tenía la convicción de que los pueblos que carecen de poder naval están condenados a una vida de inseguridad, expuestos a sufrir cualquier tipo de agresión o agravio.

Desde su primer gobierno en 1912, Leguía trazó una definida política naval en la que era parte fundamental el programa de adquisiciones navales. Se compraron el cazatorpedero *Rodríguez* y los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, y contrató en 1912 con la empresa norteamericana Electric Boat Company la construcción de ocho sumergibles más, cuya compra no llegó a concretarse, pues el presidente Billinghurst durante su gobierno canceló la operación.

Como señala don Jorge Basadre en su *Historia de la República del Perú*, Leguía se anticipó a su tiempo al vislumbrar la importancia de los submarinos como arma decisiva en la guerra naval²⁸. Siguiendo el plan de adquisiciones, había hecho también los arreglos para la compra del crucero-acorazado *Dupuy de Lôme*, que debía haber llevado el nombre de *Comandante Aguirre* en la escuadra peruana. Este buque nunca llegó al Callao; una serie de impedimentos y, posteriormente la Primera Guerra Mundial así lo determinaron.

Pero fue en su segundo gobierno cuando Leguía pudo desarrollar su ambicioso programa de política naval. Eran entonces otras las condiciones; la bonanza que siguió a la Primera Guerra Mundial alcanzó a nuestro país en forma de inversión extranjera, como lo manifestaba Leguía al inaugurar a Base Naval de San Lorenzo el año 1926: "hoy, por fortuna, la situación económica es tan distinta que permite ajustar, aunque con modestia, operaciones de crédito para las reformas navales, sin comprometer las reservas de nuestra riqueza"²⁹.

Creó el Ministerio de Marina y contrató la Misión Naval Americana, cuyo propósito fue mejorar la eficiencia de la institución naval en general. Se contrataron originalmente cuatro oficiales americanos para cubrir el comando, al que se agregó después otro oficial para ejercer como inspector general de Aeronáutica. El jefe de la Misión era el capitán F. B. Freyer, quien fue designado jefe del Estado Mayor General.

La evaluación que la Misión hizo del estado de la Marina, le permitió concluir que el aspecto formativo era de primordial importancia para la reorganización, considerando que el fundamento institucional reposa en los hombres. Debido a ello, la Escuela Naval fue el aspecto de mayor relevancia para la Misión. Se le encomendó la dirección de ella al comandante Charles Gordon Davy, quien resultó ser el hombre providencial, pues supo infundir una mística en el espíritu de los alumnos; los encaminó por un sacrificada senda de disciplina y trabajo que robusteció moralmente a la institución naval, y que, a la postre, resultaría paradigmática para las demás instituciones de la sociedad peruana. Con la perspectiva que nos da el tiempo, podemos asegurar que Charles Gordon Davy fue el gestor de la nueva Escuela Naval. El éxito que la Misión Naval logró se debió en gran parte a él y a su enorme fe en los hombres que iban a constituir la nueva Marina peruana. En sus palabras, esta era para él la Escuela Naval:

“La verdadera escuela es invisible: es la suma de estas mentes... es el hogar de este espíritu y conjunto de virtudes... Esta escuela invisible es pues una cosa espiritual, con sus ideales y tradiciones de conciencia, de lealtad, de resolución, de iniciativa, de abnegación y de verdad. La última cualidad es la base de todo. Está demás mencionar el honor, pues es la consecuencia natural del conjunto”³⁰.

Esta es la Escuela Naval que Davy nos legó, la escuela cuya imagen guardo en la memoria y en mi corazón, en la que me formara durante seis largos años, entre los dieciséis y veintidós años de edad. Mi historia es la misma de nuestros oficiales de hoy, que cumplen con su compromiso con la Marina y el país, brindando su esfuerzo, calidad profesional, honestidad, y todas aquellas virtudes que debe exigirse al Oficial de Marina del Perú.

Creo, sinceramente, que la Escuela Naval del Perú, entonces como ahora, es una verdadera escuela de formación de caballeros dignos, de profesionales aptos para desempeñarse en cualquier puesto a bordo de un buque, de ciudadanos responsables ante su patria. Su presencia ha sido el faro que alumbró la ruta de la juventud peruana que con paso firme avanzó en el decurso del siglo XX. No creo equivocarme al decir que la Escuela Naval del Perú es unánimemente reconocida como una institución ejemplar en el escenario nacional.

NOTAS

1. El capitán de navío Juan Manuel Ontaneda fue el primer ministro de Marina.
2. U.S. Naval Mission to Peru. Historical Record of U. S- Nval Mission to Peru. "Nota sobre personal. Capacitación Oficiales. Informe de Inteligencia". Serie N° 26-26, file N° 903-400. Misión Naval Americana. Lima, Perú, 24 dic. 1925.
3. *Ibidem*.
4. Basadre, Jorge. *Historia de la República del Perú*. Lima, Ed. Universitaria, 1968-1970. T. XIII, p. 283.
5. Entrevista a Juan Manuel Castro Hart. Lima, 8 de octubre de 1983. Archivo Oral del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
6. U. S. Naval Mission to Peru. Historical record... "Tres oficiales graduados de la Escuela Naval". Perú. G-2 Informe 2944, 29 de dic. 1924.
7. "Homenaje póstumo al capitán de navío U.S.N. Charles Gordon Davy". *Revista de Marina*. Callao, julio-agosto, 1957, pp. 626-634.
8. Casaretto Alvarado, Fernando. *Alma Mater: Historia y evolución de la Escuela Naval del Perú*. Lima, Imp. De la Mariana de Guerra, 1999, p. 127.
9. Mis compañeros de promoción, Juanito Castro Hart y José Carlos Cosío Zamalloa también dieron testimonio del episodio. Véase: Casaretto, *Alma Mater...*, pp. 109-110.
10. "Homenaje póstumo", pp. 631-634.
11. Ortiz Sotelo, Jorge. *Escuela Naval del Perú: Historia ilustrada*. La Punta, Callao, 1981, p. 76.
12. *Ibidem*, p. 78.
13. "Inspección del Sr. Presidente de la República a la Escuela Naval del Perú", *Revista de Marina*, N° 6, nov.-dic. 1927, p. 823.
14. Ortiz Sotelo, Jorge. *Escuela Naval del Perú...*, p. 108.
15. U. S. Naval Mission, *Op. cit.* "Notas sobre personal-Capacitación-Oficiales", file N° 903-400, 24 dic. 1925.
16. *Ibidem*. "Extracto del informe de Operaciones durante el mes de marzo", fechado 31 de marzo 1923, del Jefe de la Misión Naval, al Director de Inteligencia Naval.
17. *Ibidem*.
18. *Ibidem*. "Memorándum al Director de Inteligencia Naval. Breve sumario de las actividades de la Misión Naval de E. U., desde sus inicios al 1° de noviembre de 1928", documento N° 73.
19. La nómina era la siguiente: Salvador Mariátegui Cisneros, José Francisco Giraldo, Juan Fernando Lino, Jorge Landa Scalabrin, Rodolfo Vargas Ramírez, Raúl de la Puente Hugues, Eduardo Elcorrobarrutia, Julio Alfonso Giraldo Rincón, Carlos Serapio Moya, Enrique Ciriani Santa Rosa, Luis Conterno Frayssinet, Eduardo Alberto Carrillo, Enrique León de la Fuente, Guillermo Vn Oordt León, Juan Jordán Lawezzari, José Gregorio Castillo, Juan Manuel Castro Hart, Pedro Luis Mondoñedo, Federico Salmón de la Jara, Miguel Pizarro Rubio, Manuel

de las Casas Higuera, Ismael O'Brien Galindo, Ezequiel Gómez Sánchez, Franklin Alarco Zumaeta, Luis Mavila Cáceres. Ver: "Ingreso de nuevos cadetes a la Escuela Naval del Perú", *Revista de Marina*, N° 2, , marzo-abril 1927, p. 252.

20. *Ibidem*, p. 253.
21. *Ibidem*, p. 254.
22. Ortiz. *Escuela Naval del Perú...*, p. 108.
23. *Ibidem*, p. 106.
24. Basadre. *Historia de la República...*, T. XIII, p. 283.
25. Parra del Riego Endara, Jorge. "La Misión Naval Americana en el Perú en la década 1920-1930". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, N° 17, 1998, p. 103.
26. "Clausura del año académico de la escuela Naval del Perú". *Revista de Marina*, N° 1, enero-febrero 1933, p. 140.
27. *ibidem*, p. 144-145. La nómina de los que terminamos ese año es la siguiente: Fernando Lino, Enrique Ciriani, Rodolfo Vargas, Guillermo Van Oordt, Franklin Alarco, Alberto Carrillo, Raúl de la Puente, Federico Salmón, Gregorio del Castillo, Juan Castro, Luis Conterno, Enrique Ecurra, Salvador Mariátegui, Carlos Moya, Óscar Carlin, Salvador Noya.
28. Basadre, Jorge. *Historia de la República...*, T. XII, pp. 156-157.
29. *El poder naval en el Perú: inauguración de la Base Naval en la Isla de San Lorenzo*. Lima, Ed. Cahuide, 1926, pp. 42-43.
30. En su memoria anual. Véase: "Inspección del Sr. Presidente de la República a la Escuela Naval del Perú", *Revista de Marina*, N° 6, nov.-dic., 1927, pp. 823-827.

BIBLIOGRAFÍA

- BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú*. Lima, Ed. Universitaria, 1968-1970.
- CASARETTO ALVARADO, Fernando. *Alma Mater: Historia y evolución de la Escuela Naval del Perú*. Lima, Imp. de la Marina de Guerra, 1999.
- GARAYCOCHEA, León. *Legislación naval*. Lima, 1928-1945.
- Masterson, Daniel M. *Fuerza Armada y sociedad en el Perú moderno: un estudio sobre relaciones civiles y militares: 1930-2000*. Lima Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, 2001.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Escuela Naval del Perú: Historia ilustrada*. La Punta, Callao, 1981.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Historia de la educación naval en el Perú: Primera parte (1657-1845)*. Lima, 1980.
- PALACIOS RODRÍGUEZ, Raúl. *Redes de poder en el Perú y América Latina: 1890-1930*. Lima, Universidad de Lima, 2000.
- PARRA DEL RIEGO Endara, Jorge. "La misión Naval Americana en el Perú en la década de

- 1920-1930". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, N° 17, 1998, pp. 99-117.
- PEREA MÁLAGA, Alejandro. "La reconstrucción del poder naval del Perú: 1919-1930". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, N° 17, 1998, pp. 119-133.
 - PERÚ. Ministerio de Marina. *Escalafón general de la Armada*: 15 de junio 1927.
 - PERÚ. Ministerio de Marina. *Escalafón general de la Armada*: 20 de junio 1932.
 - *El poder naval del Perú: Inauguración de la Base Naval en la Isla de San Lorenzo*. Lima, Ed. Cahuide, 1926.
 - *Revista de Marina*. Años 1927, 1933, 1957.

DOCUMENTOS

- U. S. Naval Mission to Peru. Historical Record of U. S. Naval Mission to Peru. 1920-1934.

ENTREVISTAS

- CASTRO HART, Juan Manuel. Lima, 8 de octubre de 1983. Archivo Oral del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Una Promoción Naval: La Promoción de 1964

CONTRALMIRANTE

JOSÉ GUILLERMO GARCÍA VALDIVIESO

*E*ntre otras cosas, lo que me motivó a escribir el presente artículo, es el haber percibido a través del tiempo la necesidad de que la familia naval en pleno, tenga un conocimiento más cercano acerca de la formación recibida en la Escuela Naval del Perú. Ciertamente, trataré de pintar, cual lienzo, en la forma más simple posible la vida del Cadete Naval, desde su ingreso como Aspirante hasta su egreso como brillante oficial de nuestra Armada, citando los diferentes dominios que dentro de la llamada “aldea global”, van con su influencia, directa o no, modelando su desempeño en bien del país.

Las promociones navales, qué duda cabe, están cortadas cual traje de sastre, con las modificaciones y actualizaciones derivadas del avance científico y tecnológico, sin dejar de lado las fuertes tradiciones en las cuales se sustentan. En este artículo, para el cual he tomado como modelo mi promoción, la de 1964, no porque sea la mejor ni la única, pues en mi concepto todas son: “la mejor y única promoción para sus integrantes”, sino, porque como todos comprenderán: en ella me formé, me crié, me desarrollé, me hice hombre y marino, y por ende es la que mejor conozco, sin que ello quiera decir que no conozco a las de los que me precedieron, pues de hacerlo, estaría negando toda la información, conocimiento y experiencia volcada hacia nosotros por todos aquellos que de alguna forma, directa o no, nos precedieron en esta noble y singular carrera, nos formaron, nos hicieron verdaderos hombres de mar. Indudablemente, en el desarrollo del artículo se van a dejar sentir algunas peculiaridades propias de la promoción del 64, peculiaridades de las que no están exentas ninguna de las diferentes promociones egresadas de

la Escuela Naval del Perú a través de su historia, y que es aquello que las hace realmente únicas. Vaya pues en este artículo llamado "Remembranzas", este pálido homenaje que rindo a los marinos peruanos de todos los tiempos egresados de nuestra *Alma Mater*: La Escuela Naval del Perú, en nombre de la promoción del 64. Espero que estas líneas, sean motivo suficiente para que permita que algunos de los integrantes de nuestro más íntimo círculo familiar, comprendan un poco más a los hombres de mar, debido a su formación y a todo lo que ella implica.

REMEMBRANZAS

Lo antiguo no es clásico por viejo; sino porque es vigoroso, fresco, alegre, sano.

Johan Wolfgang Von Goethe

Se dice que *recordar es vivir* y ese entre otros, es el fin del presente artículo, donde los actores de esta singladura, recordaremos desde el inicio nuestro paso por la gloriosa institución naval, y al hacerlo quizá abundemos en detalles para nosotros harto conocidos, sin embargo, debemos tener en cuenta que estas remembranzas, tan ligadas a nuestras vidas, lo son tanto o más para nuestras esposas, hijos y nietos y ellos requieren el detalle de algunos aspectos de las mismas, por no tratarse de eventos ligados a su cotidiano accionar. Asimismo, citaremos referencialmente en la parte final, los dominios dentro de los que han acaecidos diferentes hechos durante el periodo considerado a nivel nacional, regional y global, por la trascendencia que ellos pudieran haber tenido sobre nuestras vidas y carreras, ya somos parte de la denominada aldea global.

Corrían los primeros días de enero del año bisiesto de 1960, acababa de iniciarse el solsticio de verano para el hemisferio sur; sin excepción, la gente estaba preparándose para disfrutar la época playera, ya que por los medios se anunciaba un tórrido verano, aunque, como ocurre hasta el día de hoy, normalmente los pronósticos meteorológicos andan divorciados de la realidad climática. Una pléyade juvenil se preparaba para lo que podría ser el gran salto, el ingreso a alguna universidad, ocupando alguna de las pocas vacantes ofertadas por las mismas, para seguir la carrera de moda o aquella con la que se sentían más a gusto. Sin embargo, entre ellos había un grupo de soñadores, con edades que fluctuaban entre los 15 y 18 años, quienes habían decidido, por diversas razones, presentarse a la Escuela Naval del Perú, *Alma Mater* de quienes deseaban seguir las huellas del más grande héroe peruano, El Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau, el

Peruano del Milenio, quien decidió ofrendar su vida en defensa de los sagrados intereses de la patria, contra el alevé agresor en la infausta *Guerra del guano y el salitre*, como acertadamente la llamara el escritor venezolano Jacinto López, a la cual por diferentes motivos nos vimos arrastrados.

Dos sucesos acaecidos casi en simultáneo, probablemente tuvieron una gran influencia para este grupo de soñadores, el primero de ellos de trascendencia histórica, relacionado con la guerra del Pacífico, me refiero a la repatriación de los restos del Almirante Grau desde Chile, dichos restos arribaron al aeropuerto de Lima el 31 de marzo de 1958, traídos por una comisión que viajó expresamente para tal fin y de la cual formaba parte el cadete naval Fernando Grau Umlauff, bisnieto del héroe. El segundo de ellos estaba constituido por el publicitado arribo del nuevo buque insignia de la Armada Peruana, el ex HMS *Newfoundland*, crucero ligero inglés de la clase Ceylon, que había tenido activa participación durante la Segunda Guerra Mundial, el cual arribó al Callao el 31 de enero de 1960 y en el que se embarcaron 237 cadetes, a fin de dar inicio el 15 de febrero al crucero de verano del citado año y que a la vez serviría para que los pueblos del Perú conocieran el nuevo buque insignia de la Armada Peruana, al mando estaba el C. de N. Federico Salmón de la Jara. Ambos hechos, independientemente del mayor o menor conocimiento del mar, de la historia y de la Armada peruana, generaron no pocas inquietudes, las cuales se tradujeron en preguntas y estas a su vez se convirtieron en respuestas, y considero que muchas de ellas, decididamente nos hicieron recalcar en la Escuela Naval del Perú.

La Escuela Naval del Perú es el crisol donde se amalgaman todas las sangres que constituyen la Nación peruana, la sociedad en la cual esta se sustenta, desde la alianza inicial entre los conquistadores llegados allende los mares desde la península ibérica con los descendientes de esa cultura madre llamada Caral, pasando por los Incas, sus descendientes y herederos por excelencia; a los cuales se auparon a través del tiempo todos aquellos, cuya progenie en su momento, recalaron en estas tierras formando familias, creando riqueza y haciendo patria. Es continuadora de similares instituciones coloniales poseyendo la más antigua tradición del continente, su origen histórico se remonta a 1657, cuando el XVII virrey del Perú, Luis Enríquez de Guzmán, Conde de Alba de Liste, funda la Academia Náutica, destinada a formar hombres diestros en el manejo de los buques para la defensa del virreinato, encomendándole la dirección de la misma al cosmógrafo limeño don Francisco Ruiz Lozano, empezando a funcionar en el local del Hospital del Espíritu Santo en El Callao. Consecuencia de ello entre otros, fueron las expediciones de Álvaro de Mendana y Neyra, quien en noviembre de 1567 descubrió las

islas Salomón, para luego, en abril de 1595 las islas. Marquesas. Posteriormente en 1792, un marino, el virrey Gil de Taboada, vicealmirante de la Real Armada fundó un apostadero Naval instalando en el la Escuela Náutica o Academia de Pilotaje. Damos un salto cuántico en el “espacio, tiempo, histórico” y nos encontramos a cuatro meses de la proclamación de la Independencia y de la creación de la Escuela Naval de la Republica, cuyo primer director fue Eduardo Carrasco y Toro. En marzo de 1823 Don José de la Riva Agüero crea una Academia Militar destinada también a la instrucción de guardia-marinas, siendo elevada de la instrucción de guardia-marinas a la categoría de Academia Náutica, funcionando ambas hasta el año de 1870 en la calle de Espíritu Santo, para en tal año, independizarse la Academia Náutica para funcionar inicialmente en el transporte *Marañón* y luego a bordo del *Meteoro* hasta 1879. Al término de la guerra del pacífico, en 1888 la Escuela Naval reanuda su funcionamiento en el transporte *Perú* hasta 1894, en que es trasladada al edificio Santa Sofía, en la Alameda Grau, donde hoy funciona el Politécnico José Pardo. Después de seis años vuelve al pontón *Perú*, para en 1908 pasar al transporte *Iquitos* y en 1909 trasladarse a Bellavista al local que había ocupado la Escuela Superior de Guerra. Finalmente en 1912, recalca en el espacio que hoy día ocupa. Está en apretada síntesis, es un pálido reflejo de la historia de la Escuela Naval, de la que existe abundante información y enjundiosos estudios al respecto.

La Escuela Naval, inaugurada el 15 de setiembre de 1912, durante el primer gobierno del presidente Augusto B. Leguía, inicio sus funciones el 4 de febrero de 1915, y a partir del 30 de mayo de 1921, durante el segundo periodo de Leguía y a solicitud del director, capitán de navío Charles Gordon Davy pasa a denominarse como Escuela Naval del Perú. Unas breves líneas sobre Charles Gordon Davy extraídas del artículo del contralmirante. Federico Salmón de la Jara: “Un testimonio de vida: la Escuela Naval que me formó (1927-1932)”, publicado en el N°. 23/24 año 2003/2004 de la *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Son importantes estas apreciaciones, pues se trata de un hombre que ingresó a la Escuela Naval del Perú el año 1927, durante la dirección del capitán de navío Davy, quien vino al Perú como parte de la Misión Naval Americana y se hizo cargo de la Dirección de la misma desde el 9 de febrero de 1921 hasta 1930, en que a consecuencia de los cambios políticos ocurridos, se retiró del país, habiendo desempeñado a la vez la Dirección de Comunicaciones Navales cuya oficina estaba ubicada en el local de la Escuela. En palabras del almirante Federico Salmon, se trataba de un extraordinario líder que transformó y modernizó la Escuela, no solo por la instauración de las técnicas y sistemas de la Academia Naval de Annapolis, donde se graduó en 1906, sino por el influjo de la mística que supo inspirar

en los cadetes. Por su iniciativa se adaptaron los reglamentos y se tradujeron los libros de texto y la bibliografía de la Academia Naval de Annapolis. Se consideraba que la Escuela Naval del Perú era la única en su género en el mundo hispanohablante, que contaba con una colección semejante de textos profesionales, académicos y especializados, algunos de los cuales fueron utilizados por mi promoción durante nuestro periplo por la Escuela Naval. Su rigor académico le dio una gran prestancia y fue catalogada en su tiempo como la mejor de América Latina. Tenía sumo interés en que la Escuela cultivara un estilo de vida que se resumía en el lema *Mens sana in corpore sano*. Es la época en que se da inicio a los famosos cruceros de verano. El 1.º de abril de ese año de 1927, el capitán Charles Gordon Davy nos dio la bienvenida con un discurso en el que trazó, a grandes rasgos, lo que se esperaba de los cadetes y lo que serían sus vidas en adelante:

“Dentro de breves instantes ustedes darán el paso más importante que jamás hayan dado hasta el presente momento. Ustedes cesaran de formar parte de los paisanos, para entregarse a la Armada Peruana, como una parte integrante de la institución naval del país, la primera línea de la defensa nacional”. Que importante mensaje! Que importante pensamiento en dicha época! Algo que no debemos de olvidar nunca, pues el no haberlo tenido siempre presente nos costó la debacle del 79.

“Ustedes dejarán de pertenecer a sus familias y de hoy en adelante nos pertenecerán. Hasta el más pequeño detalle de vuestra vida será regulado por nosotros. Trataremos directamente con ustedes y no con sus familias. Desde ahora ustedes serán hijos de la Nación, destinados a ser educados y entrenados para llegar a ser Oficiales de la Armada Peruana, destinados a una vida de trabajo duro, disciplina férrea, sacrificio voluntario y absoluta veracidad”.

Reseñó en breves y sabias palabras lo que el entendía que debía ser la misión de la Escuela Naval, cuyo destino dependía en aquellos momentos de su entera responsabilidad:

“Hacer del personal que se recibe, caballeros instruidos, perfectamente adocotrados sobre el honor, la rectitud y la verdad, con espíritu más bien practico que académico, con lealtad inalterable hacia su Patria, con cimientos formados con principios de instrucción sobre los que, la experiencia adquirida en el mar podrá edificar al Oficial de Marina completo; sin perder de vista, sin embargo, el hecho de que mentes sanas en cuerpos sanos son necesidades indispensables para el cumplimiento de las misiones individuales de los graduados, y que la mayor eficiencia de estas misiones se lograra únicamente si, mediante una disciplina hu-

mana, firme y justa, aquellos entran al servicio llevando en sus corazones profundo y arraigado cariño, respeto y admiración por esta su Escuela y hogar, y eterna convicción de la responsabilidad que es suya ante el sagrado lema: *Mihi Cura Futuri* (Yo cuido el porvenir).

El comandante Davy, quien hablaba perfectamente el castellano, vivió durante todo este tiempo con su esposa Mary, en el hermoso chalet especialmente construido para vivienda del director, ubicado dentro de la misma área de la Escuela, por lo que realmente se podía decir que compartía su vida con el alumnado.

Nunca regresó. Aunque se solía decir que jamás lo abandonó la nostalgia de los años pasados en el Perú. El año 1956, siendo ministro de Marina el almirante Emilio Barrón Sánchez, el almirante Federico Salmón lo acompañó a Los Ángeles, California, a la residencia de Charles Gordon Davy, con el encargo de imponerle la condecoración de la Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Comendador. Fue un acto muy significativo, pues el almirante Barrón había integrado la primera promoción formada por Davy.

Un año después, en 1957, Charles Gordon Davy falleció.



ESCUELA NAVAL DEL PERU

PROSPECTO DE ADMISION

1964





PALO DE LA UNIÓN

En el homenaje póstumo que se le rindiera en la Escuela Naval, el contralmirante Emilio Barrón, ministro de Marina, manifestaba: *Davy fue el signo de una vasta labor constructiva; mantuvo en alto las normas de la ética profesional, de la disciplina, del honor y del trabajo. Davy al servicio del Perú fue leal a sus compromisos de hombre y de profesional.*

Cierro la síntesis, sin dejar de reconocer que la estela dejada por el capitán Davy, en mi concepto, sigue presente en la Escuela Naval del Perú y se transmite de generación en generación, para lo cual me remito, guardando las distancias, al contenido de la proclama del señor almirante director, que fuera leída a nuestro ingreso el 7 de marzo de 1960, treinta y tres años después.

La Escuela se encuentra localizada en el distrito de La Punta, a la cual se podía acceder desde tierra únicamente por medio de movilidad propia, colectivo o tranvía. Cualesquiera que fuera el distrito donde uno residía, si no se contaba con movilidad propia, debía enrumbarse en uno cualquiera de los otros dos medios, partiendo para ello desde la Plaza San Martín, el viaje desde allí podía durar entre 30 a 45 minutos, dejándonos a dos cuadras de la Escuela, en la ya famosa calle Medina, también conocida como “la calle de la esperanza”.

Paradero final para los que no cuentan con movilidad propia, esquina de la calle Medina con la esquina suroeste de la plaza de armas de la Punta, dos cuadras más en dirección al malecón y nos encontramos ante la imponente puerta de ingreso a la Escuela Naval del Perú. Se trata de una reja de fierro de estilo republicano toda pintada de blanco, donde al manifestar el motivo de nuestra visita, se nos franqueaba el ingreso a la Escuela indicándonos dónde recoger el respectivo prospecto de admisión.

Es pertinente señalar que al traspasar la puerta de ingreso a la Escuela Naval nos encontrábamos delante del imponente palo Unión, el cual perteneciera a la corbeta *Unión*, uno de nuestros más emblemáticos buques de guerra, que entre otras, realizara hazañas como la *Doble ruptura del bloqueo de Arica*. Construida en Saint Nazaire en 1866, de casco de madera blindado, fue incendiada y hundida al norte de la bahía del Callao por su propia dotación, a fin de evitar que fuera capturada por las fuerzas invasoras, permaneciendo en dicho lugar por 37 largos años. El palo mayor de la corbeta, fue recuperado gracias a las acciones emprendidas en ese entonces, por el C. de C. Manuel I. Vegas García, connotado historiador, autor de: *Historia de la Marina de Guerra del Perú, 1821-1924*, para luego ser instalado, inicialmente al centro del lado de mar del patio delantero del edificio

administrativo, un 17 de marzo de 1918, en presencia de los sobrevivientes de su heroica dotación, para posteriormente, ser trasladado al lugar que ocupa actualmente al ingreso de la Escuela Naval, donde hace 96 años, diariamente se rinde honores al Pabellón Nacional por el Batallón de Cadetes. En su base, una placa de bronce reza: “La Escuela Naval del Perú en homenaje a los tripulantes de la corbeta *Unión*, “Abtao 1866–Arica 1880”, del escultor peruano Luis Agurto.

Gentilmente fuimos orientados por el cadete de guardia de la puerta Unión para que nos dirigiéramos hacia la oficina de entrega del respectivo prospecto de admisión, para lo cual debíamos atravesar por un costado el hermoso patio, cuyo centro se encontraba presidido por un busto del Almirante Grau. El citado patio embaldosado, estaba circunscrito dentro de un edificio de dos plantas en forma de U que miraba hacia el mar, hacia la poza de la Escuela; de hecho, se sentía un cambio en el ambiente y este era debido, no solo al olor del ambiente marítimo, sino, al respeto y reverencia que emanaba del busto al Gran Almirante que presidía el lugar. El hermoso y anejo edificio, de corte neoclásico de dos pisos, estaba sustentado por 24 bellas columnas de estilo similar al del orden Jónico, las que soportaban el techo y formaban una galería tipo portal, todas las puertas y enormes ventanales del citado edificio eran de madera oscura. Este edificio fue inaugurado el 15 de setiembre de 1912, durante el primer gobierno del presidente Augusto Bernardino Leguía.

Adicionalmente, en la parte alta del frontis del mismo, sobre el pórtico central, había un conjunto escultórico que representaba la proa de un buque; en sus amuras mostraba peces mitológicos y como una especie de mascarón el escudo nacional y un rostro de mujer que simboliza la patria; esta alegoría se encontraba hasta hace poco en lugar adyacente al campo de maniobras y a partir del 30 de noviembre al cumplirse cien años de la inauguración del edificio No. 1, ha sido colocado en la puerta de ingreso al edificio de alojamiento de cadetes.

Una vez recibido el prospecto, comprobamos que este era una especie de folleto de distribución gratuita, mediante el cual se nos hacía conocer brevemente qué era la Escuela Naval del Perú, su misión y las condiciones del concurso, así como, las pruebas del mismo, las que consistían de los siguientes exámenes: “Capacidad Física en el CMN, Psicotécnico, Aptitud Física, Pedagógico y Apreciación General en la Escuela Naval”. El examen Pedagógico estaba constituido por las siguientes pruebas: Revisión de matemáticas (aritmética y algebra), geometría plana, física, química y composición castellana. El prospecto adicionalmente daba una serie de instrucciones y procedimientos para conocimiento del



AÑO DE
SE DECRETÓ E
INAUGURÓ ESTE EDIFICIO
SIENDO PRESIDENTE
DE LA REPUBLICA
EL EXMO. SR. DN.
AUGUSTO B. LEGUIA
Y MINISTRO DE GUERRA
Y MARINA EL DR. DN.
JUAN M. DE LA TORRE

MCMXII
PRESIDENTE DE LA
COMISION ENCARGADA
DE LA OBRA
EL SEÑOR
DON ENRIQUE OYANGUREN
INGENIERO
JUAN PARDO E HIJO

postulante, lo que le serviría durante el proceso. Cabe mencionar que el prospecto contenía nueve modelos de los documentos que cada postulante debería presentar; de ellos, ocho deberían de ser en papel sello quinto y el otro en papel simple. Una vez presentado el expediente se recibía un comprobante, el que sería canjeado por una tarjeta de identidad (ver ilustración), luego de la evaluación y aprobación del expediente presentado.

NOTA:—

- 1.—Esta Tarjeta indica que el interesado ha presentado sus Documentos Personales a la Escuela Naval para el Concurso de Admisión del presente año.
- 2.—Sin la presente Tarjeta, ningún Candidato podrá ser examinado.
- 3.—La Devolución de los Documentos Personales, se hará previa entrega de esta Tarjeta de Identidad.

ESCUELA NAVAL DEL PERÚ

Concurso de Admisión

TARJETA DE IDENTIDAD

1960

No. *457*



FECHAS PARA:

Primera Presentación *29*
Enero 1960 a 0800 Hrs.

Examen Médico *29. Feb. 1960*

Examen Físico y Psicotécnico *3*
Feb. 1960 a 1100 Hrs.

Examen Pedagógico

Examen de Apreciación General

.....

RESULTADO:

Nombre *José Guillamo*

García Valdivia

Válido hasta el *31. Mayo 1960*

.....

Cabe recalcar que el año 1921, en el centenario del nacimiento del Perú como República independiente, se instituye definitivamente la denominación de Escuela Naval del Perú, y que en la ceremonia de clausura del mismo año se entona oficialmente por primera vez el Himno de la Escuela Naval, autor de la letra es el doctor José Augusto de Azuce, y de la composición el Tte. 1º. Ingeniero de la Armada Guillermo Runciman Rivasplata, ambos instructores de cadetes (13 de setiembre de 1921). Posteriormente, en 1922 se acuña el lema *Mihi Curi Futuri* (Nos preparamos para el futuro).

Entramos a la fase de los exámenes de acuerdo a la programación respectiva, donde el primero de ellos era el de *Capacidad Física*, eliminatorio por necesidad, de acuerdo con los parámetros para el establecido en función de los requisitos físicos necesarios para poder coronar la carrera, el mismo que no era posible de reevaluación. En el Centro Médico Naval *Cirujano Mayor Santiago Távara*, conocimos a cargo de dichos exámenes al C. de F. SN (MC) Óscar Bayro, quien dejó en los postulantes una primera impresión muy especial por la forma como dirigía los mismos. Después de este, uno a uno fuimos pasando los diferentes exámenes y eventualmente veíamos como iban raleando poco a poco las filas, hasta que llegamos al momento de la verdad, aquel en el cual tomamos conocimiento de quiénes habíamos terminado la exigente selección. Era un 3 de marzo, ya habíamos superado el famoso examen de presencia, el cual a decir de muchos, era decisivo para nuestras aspiraciones. Se leyeron los resultados y de los 850 postulantes que nos presentamos ese año, habíamos alcanzado el grandioso honor de ingresar como aspirantes 63, a los cuales se sumarían un venezolano y dos panameños (uno de los cuales nunca se presentó). Los no seleccionados podían pasar por secretaría a recoger sus documentos. Los seleccionados deberíamos presentarnos con el equipo solicitado el día "D", para dar inicio a la llamada fase de adoctrinamiento. El día "D", estaba signado como el sábado 7 de marzo de 1960 y la hora "H" eran las 09:00. Mediante R. M. N° DP-343 del 2 de marzo de 1960.— Se resuelve.— Dar de alta como Aspirantes a Cadetes Navales en la Sección Preparatoria de la Escuela Naval del Perú, a los siguientes candidatos:

- | | |
|-------------------------------|----------------------------------|
| 1.- Raúl Rey Sánchez | 6.- Carlos Marston Rossi |
| 2.- Luis Bianchi Muñoz | 7.- Guillermo del Águila Flores |
| 3.- José Rospigliosi Balta | 8.- Jorge Herbozo Nuñez del Arco |
| 4.- Luis Jáuregui Sanguinetti | 9.- Raúl Zambrano Gonzales |
| 5.- Andrés Benavides Jaén | 10.- Renán Zúñiga Mossone |

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 11.- Abel Castellanos Zegarra | 37.- Luis Pro Monteverde |
| 12.- Hugo de la Rocha Marie | 38.- Aldo Arecco Sablich |
| 13.- Mariano Calvo Guerrero | 39.- Juan Carbonel Novella |
| 14.- Fernando D'Alessio Ipinza | 40.- Pablo Luis Jhery García |
| 15.- Carlos Rivero Valdeavellano | 41.- Cesar Lazo Ocana |
| 16.- Jorge Mesones Jiménez | 42.- Ricardo Fernández Iturri |
| 17.- Rubén Blotte Ore | 43.- Rigoberto Serván Rocha |
| 18.- Manuel Arce Mesía | 44.- Enrique Carlín Hernando |
| 19.- Eduardo Navarrete Salomón | 45.- Gonzalo Pizarro Cruzado |
| 20.- José García Valdivieso | 46.- Javier Teixeira Giraldo |
| 21.- Manuel Martínez Vargas | 47.- Ernesto Barrón Domínguez |
| 22.- Manuel Díaz Salgado | 48.- Percy Clark de la Puente |
| 23.- Atilio Escobar Zamalloa | 49.- Manuel Ortiz de Zevallos Grau |
| 24.- Gustavo Yábar Buckingham | 50.- Manuel Álvarez Aguilar |
| 25.- Edmundo Dávila Vargas | 51.- César Augusto Huaco Cebrian |
| 26.- José Pacheco Quevedo | 52.- Heinrich Otto Canthal Muller |
| 27.- Leónidas Vildosola Gonzales | 54.- Enrique Vargas Machuca Aguilar |
| 28.- Gerardo Balbuena Carbajal | 55.- César Augusto Pasara Gonzales |
| 29.- Óscar Ramos Montoya | 56.- Carlos Vargas Lavagna |
| 30.- Luis Montes Bellina | 57.- Fernando Parodi Larco |
| 31.- Raúl Morante Jara | 58.- José Zegarra Liendo |
| 32.- Adolfo Miranda Sousa Gosdinsky | 59.- Carlos Silvestre Somontes |
| 33.- Dionisio Quelopana Reátegui | 60.- Pedro Raúl Suito Rivero |
| 34.- Juan Salinas Sedó | 61.- Héctor Castro Gálvez |
| 35.- Luis Nieto Mejía | 63.- Augusto Reynoso Monge |
| 36.- Alfredo Orellana Erausquin | 62.- José Linares Leyva |
| | 63.- Augusto Reynoso Monge |



1. Raúl Rey



2. Luis Bianchi



3. José Rospigliosi



4. Luis Jauregui



5. Andrés Benavides



6. Carlos Marston



7. Guillermo Del Aguila



8. Jorge Herbozo



9. Raúl Zambrano



10. Renán Zúñiga



11. Abel Castellanos



12. Hugo De la Rocha



13. Mariano Calvo



14. Fernando D'Alessio



15. Alberto Rivero



16. Jorge Mesones



17. Rubén Blotte



18. Manuel Arce



19. Eduardo Navarrete



20. José García



21. Manuel Martínez



22. Manuel Díaz



23. Atilio Escobar



24. Gustavo Yábar



25. Edmundo Dávila



26. José Pacheco



27. Leonidas Vildósola



28. Gerardo Balbuena



29. Oscar Ramos



30. Luis Montes



31. Raúl Morante



32. Adolfo Miranda



33. *Pedro Quelopana*



34. *Juan Luis Salinas*



35. *Luis Nieto*



36. *Alfredo Orellana*



37. *Luis Pró*



38. *Aldo Arecco*



39. *Juan Carbonel*



40. *Pablo Jhery*



41. *César Lazo*



42. *Ricardo Fernández*



43. *Raúl Serván*



44. *Enrique Carlin*



45. *Gonzalo Pizarro*



46. *Javier Telxetra*



47. *Ernesto Barrón*



48. *Percy Clark*



49. Manuel Ortiz de Zevallos



50. Manuel Alvarez



51. César Huaco



52. Heinrich Canthal



53. Lino Espinar



54. Enrique Vargas Machuca



55. César Pásara



56. Carlos Vargas



57. Fernando Parodi



58. José Zagarra



59. Carlos Silvestri



60. Pedro Suito



61. Héctor Castro



62. José Linares



63. Augusto Reynoso

La ceremonia de recepción e incorporación de los nuevos aspirantes a cadetes navales tuvo lugar en el Patio de honor, Patio Grau de la Escuela Naval y estuvo presidida por el señor contralmirante Don. Florencio Teixeira Vela, director de la Escuela, acompañado por los jefes, oficiales, instructores y familiares de los Aspirantes. Se dio inicio a la misma con una misa de campana oficiada por el capellán de la Escuela, teniente primero Cap. César Perales, "el che"; al término de la cual el jefe de Disciplina, C. de C. Héctor Morey Arróspide, dio lectura a la proclama del señor Director:

Aspirantes:

Se acaba de celebrar el Santo Sacrificio de la Misa, para impetrar a Dios Nuestro Señor, dador de todo bien, sus más selectas Bendiciones sobre todos y cada uno de vosotros y sobre vuestros familiares, aquí presentes, de quienes dentro de breves instantes os vais a despedir para comenzar una nueva vida.

Llevados de un gran ideal, forjado dentro de vuestros juveniles corazones, habéis dado hoy el primer paso formal hacia la consecución de este ideal. Queréis ser el día de mañana brillantes oficiales de la Marina de Guerra del Perú.

Os felicito efusivamente por este vuestro anhelo y hago votos para que todos vosotros, los sesenta y cuatro que estáis aquí presentes el día de hoy, dentro de cinco años los mismos sesenta y cuatro comparezcáis transformados en Cadetes de 4to. Año para recibir de manos del Sr. Presidente de la República vuestros despachos de Oficiales de la Marina de Guerra del Perú.

Tened entendido, que toda carrera cuesta muchos sacrificios y que el camino que vais a seguir lo encontraréis seguramente plagado de espinas. Retemplad vuestro espíritu y que las normas cristianas que regulan vuestra vida y la fe en Dios os hagan vencer las dificultades que encontraréis.

De vosotros depende la victoria.

Venís en calidad de Aspirantes a Cadetes Navales a engrosar las filas de esta vieja e histórica Escuela que tanto espera de vosotros y de donde han egresado a través de más de cincuenta años, una pléyade enorme de Jefes y Oficiales que han sido y son la gloria más pura de nuestra Institución.

Dentro de pocos instantes vais a despojaros de vuestros vestidos civiles para vestir el Glorioso Uniforme de Aspirante a Cadetes de esta Escuela Naval y empezareis una vida totalmente nueva.

De hoy en adelante debéis pensar que un Aspirante a Cadete Naval no debe tener sino estas dos aspiraciones en su vida: Estudiar mucho y observar una conducta intachable. Sed, desde ahora, como un trozo de cera que vuestros Superiores puedan modelar fácilmente para hacer de cada uno de vosotros un excelente Cadete y después un distinguido Oficial.

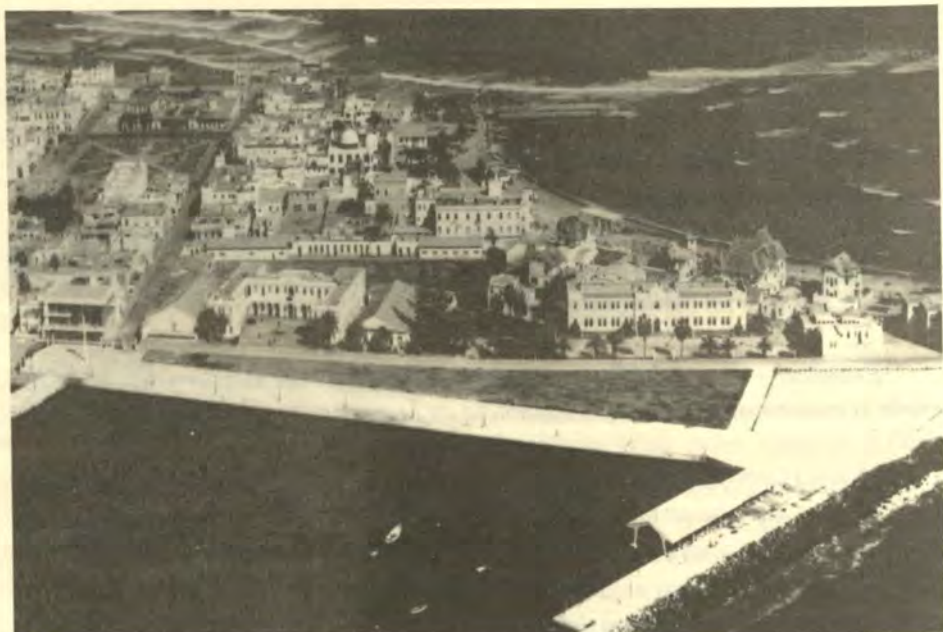
Estudad y cumplid fielmente todos los Artículos del Reglamento de la Escuela si queréis que vuestra permanencia en la misma transcurra plácida y feliz.

Pensad en los enormes sacrificios que costáis a vuestros padres y procurad corresponderles con el fiel cumplimiento de vuestros deberes. Cuando os deis dentro de un momento el ultimo abrazo de despedida con vuestros queridos padres y sintáis en vuestras mejillas las cálidas lagrimas del dolor que causa la separación, reconfortad vuestro espíritu reflexionando que si habéis dejado vuestra casa, comodidades y familia en la calle, aquí en la Escuela Naval encontrareis una nueva casa, unos nuevos padres, en la persona de vuestros Superiores, y unos nuevos hermanos, en cada uno de vuestros compañeros.

Comportaos en todos vuestros actos, aun los más triviales, como perfectos caballeros. Llevad con honor y distinción vuestro uniforme y guardad en vuestro corazón la frase que ya os debe de ser familiar. El lema del Escudo de la Escuela: MIHI CURA FUTURI (Yo preparo el futuro).

Y cada vez que os paréis delante de este monumento en memoria del Caballero de los Mares, Don Miguel Grau leed reverentemente y grabad en vuestras mentes y corazones la leyenda que dice: "SEGUID SU EJEMPLO".

Finalizada la lectura se entonó el Himno Nacional, luego se rompió filas y procedimos a despedirnos de nuestros familiares para después formar y desfilar al Edificio Guise. Debíamos permanecer en la Escuela por un periodo de treinta días.



La Escuela que encontramos

En este punto, es importante hacer una digresión en el normal desarrollo de nuestra nueva experiencia, para que se tome conocimiento del proceso académico a seguir.

La Instrucción en la Escuela Naval del Perú comprende cinco años de estudios, uno de aspirantes y cuatro de cadetes. El calendario académico para cada año consta de tres etapas: Crucero de Verano y el Primer y Segundo Términos Académicos. Cada término académico consiste de 16 semanas de instrucción y una de exámenes. Existe un balance proporcional entre los periodos de clases, conferencias, laboratorio y ayudas visuales con los de estudio y deportes, incluyendo los ejercicios militares de los días miércoles, en sí se utilizan los días de lunes a viernes desde las 05:55 hasta las 22:00 horas y los sábados de 05:55 hasta las 12:00 horas. En términos generales, el cadete que complete satisfactoriamente los cinco años de estudios habrá recibido un total de 240 horas semanal mensual de instrucción, repartidos aproximadamente en 30% de este tiempo en Ciencias Navales, 34% en Ciencias Matemáticas, Física y Química, 20% en Ciencias de Ingeniería y 16% en Ciencia Sociales, Letras e Idiomas. Finalmente, haremos mención al hecho de que, debido a la profundidad de los estudios en las diferentes

áreas se ha expedido el D. S. No 14 del 10 de marzo de 1962, mediante el cual se reconoce que la instrucción que se imparte en la ESNA es de grado superior a nivel universitario. Es de honor reconocer que esta exhaustiva y agobiante, pero bien dosificada rutina, tenía su compensación y esta estaba dada por las salidas de franco, las cuales eran los sábados después de almuerzo a 14:30 hrs. hasta las 23:30 horas, donde los civiles estaban esperando el retiro de las fiestas de los cadetes para tomar ellos el control de las mismas, y los domingos, luego del oficio religioso, donde nuestro capellán y amigo, el "Che" Perales, nos daba, como él decía, la oportunidad de *limpiar la chimenea*, hasta las 22:00 horas. En ambos casos, al regresar de franco nos guiábamos por las estrellas para llegar a nuestros camarotes como viejos lobos de mar que nos sentíamos.

Retomando nuevamente nuestra singladura, al arribo al edificio Guise se procedió a la distribución de camarotes y a la instalación en los mismos. Luego procedimos en grupos a recoger el equipo, las famosas prendas navales y la bolsa de crucero, pasando luego al tradicional corte de pelo, la peluquería estaba a cargo del famoso estilista Mosca yza, su partenaire Chabela (un oficial de mar que tenía por nombre Isabel) y compañía. Tuvimos que aprender y proceder al marcado del equipo recibido, para lo cual se nos entregaba una especie de plantilla individual y con pintura negra se marcaba cada una de las prendas para evitar cualquier confusión y para efectos de la entrega de la ropa a y de la lavandería (entrega los lunes en la mañana y recojo los viernes en la tarde), la marca consistía de las iniciales de las primeras letras de nuestro nombre y apellidos separados por un guión, seguida del año de ingreso. Es pertinente señalar que la Escuela proporciona al Batallón de Cadetes, sin costo alguno, los siguientes servicios: peluquería, lavandería, sastretería, zapatería y cinema, existe además un bazar para proveerse de diferentes cosas o encargar algo especial.

Durante la primera parte de este mes, el aspirante Ricardo Fernández Iturri nos sirvió de guía, puesto que tanto le había gustado el proceso que se encontraba repitiéndolo. El resto fue tan simple como cortar y coser, en realidad se trataba de un día como otro cualquiera: debimos aprender la rutina: diana (05:55), deportes, arreglo y policía de camarotes, formación, desayuno, formación, aulas, formación, revista, almuerzo, fajina, formación, aulas, deportes, formación, comida, fajina, formación, estudio en camarotes. En cada formación se pasaba revista de personal; la fajina consistía en media hora aproximadamente en el casino, donde se practicaban diversos juegos de salón, se veía TV o se leía los periódicos. El baño de mar, para el cual nos lanzábamos del cabezo del espigón y había que nadar hasta la playa, ejercicios de banderas (semáforo), morse y aprendizaje de

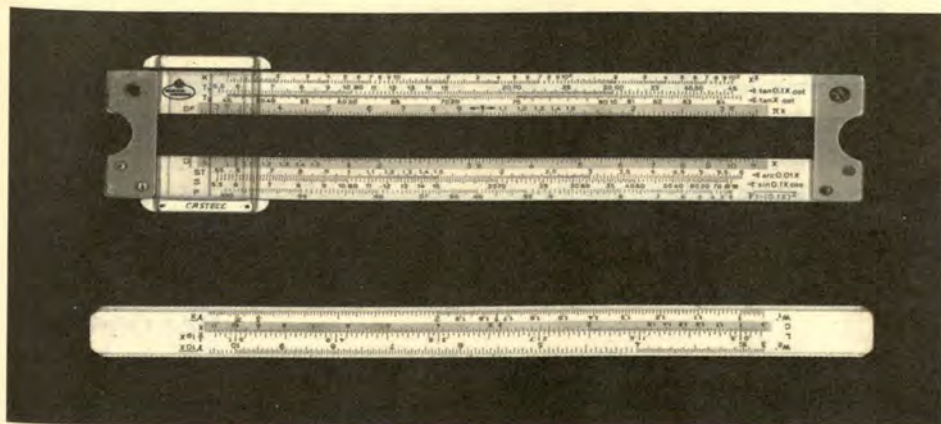
nudos marineros, deportes: boga en falúa, básquet, fulbito, box, esgrima, halterofilia, natación, revista inopinada de roperos, los cuales deben estar perfectamente ordenados de acuerdo a un patrón preestablecido, etc.; los miércoles por la tarde eran los consabidos ejercicios militares y los viernes en la noche había función cinematográfica, previo paso por la tienda de Pedrito para proveernos de chocolates, amén de que todos los días pasábamos por el puesto de Rosita a proveernos de frutas y otros extras, pues la rutina demandaba una mayor alimentación; la realidad es que el cadete normalmente está con hambre. Ni qué hablar de las famosas empanadas y pasteles de Saquicuray, sobre todo cuando traía las excelentes empanadas, previo encargo, de la bodega del italiano, Liguria era el nombre, local al cual alguna vez nuestro amigo, instructor y oficial de disciplina, el recordado contralmirante Raúl Vargas Fuller, que en paz descansa, motejó como la “chingana de la esquina” y que hoy día, sería algo así, como un salón de té popular. Domingo, cambio de rutina, servicio religioso, almuerzo, fajina y espera de la visita dominical por los familiares y amigos, premunidos de tortas, empanadas, sanchuches, chocolates y cigarrillos.

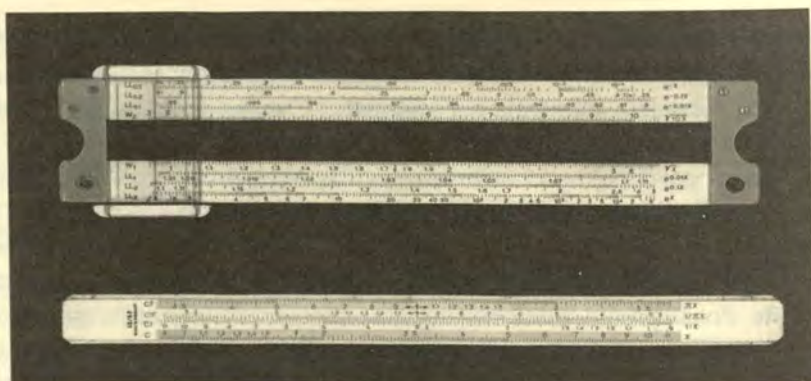
HORARIO DE ACTIVIDADES

| Hora | Secc. | Lugar | LUNES | | MARTES | | MIÉRCOLES | | JUEVES | | VIERNES | | SABADO | | DOMINGO | |
|-------------|----------------------------|-------|---|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------|-----------------------|
| | | | Acadm. | Instruc. | Acadm. | Instruc. | Acadm. | Instruc. | Acadm. | Instruc. | Acadm. | Instruc. | Acadm. | Instruc. | | |
| 0805 a 0855 | Asp. A Asp. B Asp. C | Asil. | Ense. Naval | Ense. Naval | C. de C. Zavalier | Ense. Naval | C. de C. Zavalier | Ense. Naval | C. de C. Zavalier | Ense. Naval | C. de C. Zavalier | Ense. Naval | C. de C. Zavalier | Ense. Naval | Ense. Naval | |
| 0900 a 0950 | Asp. A Asp. B Asp. C | Asil. | Ense. Naval | Ense. Naval | Ense. Naval | Ense. Naval | Ense. Naval | Ense. Naval | Ense. Naval | Ense. Naval | Ense. Naval | Ense. Naval | Ense. Naval | Ense. Naval | Ense. Naval | |
| 1000 a 1100 | Asp. A Asp. B Asp. C | | INSTRUCCION MILITAR Tte. 1o. Alberto Santillana - Tte. 2do. Gaspar Sotomayor | | | | | | | | | | | | | |
| 1110 a 1145 | Asp. A Asp. B Asp. C | | BAÑO DE MAR C. de C. Raúl Pardo G. | | | | | | | | | | | | FAGINA | |
| 1345 a 1430 | Asp. A Asp. B Asp. C | | Sabías | El. de C. | Sabías | El. de C. | Sabías | El. de C. | Sabías | El. de C. | Sabías | El. de C. | Sabías | El. de C. | | |
| 1425 a 1510 | Asp. A Asp. B Asp. C | | CINEMA DE INSTRUCCION | | | | | | | | | | | | | |
| 1520 a 1630 | Asp. A Asp. B Asp. C | | Bago M. H. | C. de C. Pardo | Bago M. H. | C. de C. Pardo | Bago M. H. | C. de C. Pardo | Bago M. H. | C. de C. Pardo | Bago M. H. | C. de C. Pardo | Bago M. H. | C. de C. Pardo | | Visitas de Familiares |
| 1645 a 1755 | Asp. A Asp. B Asp. C | | DEPORTES C. de C. Raúl Pardo G. | | | | | | | | | | | | | |
| 1945 a 2015 | Asp. A Asp. B Asp. C | Asil. | Ense. Naval | Ense. Naval | CINEMA | Ense. Naval | Ense. Naval | Ense. Naval | Ense. Naval | Ense. Naval | Ense. Naval | Ense. Naval | Ense. Naval | Ense. Naval | | |
| 2015 a 2140 | Asp. A Asp. B Asp. C | | LECTURA | | LECTURA | | | | LECTURA | | LECTURA | | LECTURA | | LECTURA | |

Hasta estos momentos y a pesar, de los cambios producidos en nosotros, observados por nuestros familiares en las visitas efectuadas, la vida era muy interesante y llevadera, mas tenía que terminar el Crucero de verano, la llegada del batallón de cadetes y el arribo de los cadetes de 4to. año adocrinadores, personificados en: Joaquín, el colorado Sevilla; Abel el curraco Ulloa, Lito Vargas, Ofo Mendieta, patas Gonzales y el cholo Calderón Chamochumbi, este último repetidor de 3er. año. Bueno, ahora sí empezaba la verdadera vía crucis que duraría un año, hasta cuando alcanzásemos el ansiado grado de cadete de primer año. Por lo pronto, iniciamos nuestras relaciones con la requisa, consecuencia de una inspección de roperos. Como resultado, las ansiadas visitas de los domingos cambiaron su cariz, ya que entre otros, había que cumplir los diversos encargos de los adocrinadores, los que iban desde cigarros de diversas marcas hasta deliciosos platillos que debían de acarrear nuestros familiares, sin dejar de lado la revista de roperos al finalizar el domingo, para ver qué era lo que habíamos logrado contrabandear de su voracidad gastronómica. Luego, cuando se reincorporó el resto del Batallón de Cadetes después de las merecidas y cortas vacaciones, las cosas se complicaron un poco más, pues en vez de los seis cadetes adocrinadores, teníamos la presencia del resto de cadetes de 4to., 3ro., 2do. y 1er. año, alrededor de 280 cadetes.

De estos primeros días, cómo no recordar las clases intensivas en aprender el manejo de la famosa regla de cálculo, la más famosa la Faber-Castell, la cual venía en dos versiones, una de 30 cm y la otra de aproximadamente 15, ambas hacían las mismas funciones y la competencia consistía en ver quién acertaba la mayor cantidad de decimales, tres si mal no recuerdo, con la máxima aproximación posible.





Adicionalmente, teníamos un nuevo ingrediente, el cual era el de las guardias nocturnas, de las cuales cubríamos dos puestos, el de la punta-punta con la posible visita de la “viuda” y el existente entre los antiguos edificios Guise y San Martin, donde en la madrugada había que subir a la azotea del Guise, para verificar el nivel del tanque de agua, además de recibir en algún momento la visita de los dos hermosos perros de raza Pomerania del director de la Escuela, Rey y Reina, sus nombres, tamaño aproximado de un galgo, cuya máxima diversión era sorprender a toda velocidad al aspirante de guardia para asustarlo, y vaya que si lo lograban. Creo pertinente en este punto el enumerar los diferentes uniformes que utilizábamos durante nuestra estadía como Cadetes:

- Uniforme de Paseo de invierno
- Uniforme de Paseo de verano
- Uniforme de diario de invierno
- Uniforme de diario de verano
- Uniforme blanco tropical
- Uniforme de trabajos prácticos
- Uniforme de faena
- Uniforme de gimnasia
- Uniforme de deportes náuticos
- Uniforme de natación
- Uniforme de esgrima
- Uniforme de desembarco

Adicionalmente, se recibían las prendas de abrigo como: el capote, los guantes de cuero marrón y la casaca de mar.

Lo que estudiamos en los cinco años en la Escuela Naval fue lo siguiente:

ASPIRANTES

Primer término.- Dibujo lineal, terminología náutica, física, química, álgebra, aritmética, geometría, inglés, redacción castellana, historia universal, geografía general y del Perú.

Segundo termino.- Geografía general y del Perú, elementos de ingeniería, dibujo de ingeniería, física, química, álgebra, aritmética, geometría, inglés, castellano, historia del Perú.

PRIMER AÑO

Es pertinente señalar en este punto que arriba como nuevo director de Estudios el C. de N. Jorge Dellepiani Ocampo, más tarde ministro de Industria del Perú, egresado del MIT, quien venía con nuevas ideas con relación a la instrucción de los cadetes de la Escuela Naval, por lo que, para empezar, modificó totalmente la estructura curricular de la Escuela, haciéndola en su concepto mucho más profesional que la que en ese entonces era, dándole un toque de mayor competencia profesional, haciéndola entre otros más llevada hacia el campo de las ciencias puras, lo que permitiría una mejor comprensión de la tecnología como auxiliar de las ciencias náuticas y a su vez crear un mejor oficial de Marina capaz de comprender, entender, usar y aplicar a lo cotidiano los nuevos desarrollos tecnológicos en vigencia y por venir, llevándonos a un nivel muy cercano al de la Universidad Nacional de Ingeniería, limitado únicamente por la necesidad de establecer un balanceado equilibrio entre la proyección de la capacidad ingenieril y la necesidad de crear el mejor nauta del mundo.

Primer término.- Álgebra superior, geometría analítica, geometría descriptiva, trigonometría, física, química, castellano e inglés.

Segundo termino.- Cálculo, física, química, física experimental, literatura, inglés.

SEGUNDO AÑO

Primer término.- Navegación plana, cálculo, mecánica racional, física, física experimental, material de ingeniería, maniobra, inglés, calderas navales, dibujo mecánico.

Segundo termino.- Navegación plana, cálculo, mecánica de fluidos, física, física experimental, resistencia de materiales, historia naval, inglés, material de artillería, dibujo mecánico.

TERCER AÑO

Primer término.- Navegación astronómica, armamento naval, comunicaciones, meteorología, electricidad, termodinámica básica, máquinas a vapor, sociología aplicada, inglés.

Segundo termino.- Navegación astronómica, armamento y tiro naval, construcción naval, electricidad, termodinámica aplicada, turbinas y motores, conducción de hombres, inglés.

CUARTO AÑO

Primer término.- Cálculos náuticos, armamento y tiro naval, operaciones navales, construcción naval, oceanografía, plantas de propulsión, electrónica, derecho internacional, higiene naval, inglés.

Segundo termino.- Cálculos náuticos, operaciones navales, comando, hidrografía, plantas de propulsión, electrónica, economía y debate, higiene naval, inglés, física nuclear.

Recordar a nuestros profesores: Begovich, López Oré, Pareja, Fernández, Santillán Arista, Montalvo, Baxerías, La Sierra, Deville, García Cuneo, Rangel, Moyano, Salas, Cassana, Cabrera, Rouillon, Carrillo.

Nuestros instructores y oficiales de disciplina: Julio Pacheco, Gerónimo Cafferata, el Che Perales, Carlos Sáez, Raúl Vargas Fuller, Julio Delgado, Alberto Santillana, Jorge del Aguila, Gaspar Sotomayor, Gustavo Karr, Federico Higuerras, Víctor Silva Santisteban, Ezequiel Huget, Jorge Portella, Carlos Martínez, Jorge Vila, Hugo Ramírez, Humberto Silva Novoa, A. Beyer, Raúl Pardón García, Augusto Fernández, Luis Murguía B., Carlos Garrido Leca, Gonzalo Gambirazio, Jorge Telaya.

Nuestros jefes de Disciplina: Héctor Morey Arróspide, Augusto Gálvez Velarde, Ismael Otárola Salcedo y Álvaro Rotalde de Romana.

Nuestros directores de Estudios: Julio Yarcho García, Jorge Dellepiane Ocampo, Enrique Urena Argumedo y José Valdizan Gamio, finalmente, pero no últimos:

Nuestros directores: Florencio Teixeira Vela, Miguel Chávez Goytizolo Alejandro Martínez Claire y Julio Gianotti Landa.

A todos ellos, a todos estos seres singulares, maravillosos, excepcionales, reciban sin ninguna excepción nuestro más profundo agradecimiento, por todo el esfuerzo y empeño puestos para cumplir con la misión que aceptaron, hacer de todos nosotros lo mejor como hombres y como marinos para servir a Dios y a la Patria. No existen palabras para expresar tal reconocimiento, solo el recuerdo perenne que de ellos tenemos y que lo plasmamos pálidamente, de alguna manera, en estas líneas.

Cuando terminamos los estudios éramos una de las promociones con la más baja relación de la época en lo referente a la razón ingresantes-egresantes, el promedio histórico establecido daba razones fluctuantes entre el 48 y el 52%, sin embargo, nuestra promoción, solo alcanzo un meritorio 45.3 %, lo que atribuimos al hecho de haber sido la promoción “cobayo” en lo referente al cambio estructural de la curricula, realizado por “el maleta”, el señor C de N Jorge Dellepiani Ocampo, recién egresado del Instituto Tecnológico de Massachusets (MIT). Otra peculiaridad que se suscitó era que nos graduamos y egresamos el mismo número de oficiales que la promoción de nuestros patrones, 35.

Toda institución como la nuestra, de abolengo, prosapia e historia, está plena de tradiciones, las cuales en alguna forma, marcan fechas y acciones, que cual iconos se repiten de año en año y son las que establecen el ritmo de los eventos a realizar, así tenemos:

- La ceremonia de ingreso a la Escuela Naval de los nuevos aspirantes, la cual se realiza habitualmente en la primera quincena de marzo de cada año (ceremonia ya descrita).

- La primera salida de francos de los aspirantes a cadetes, que se lleva a cabo normalmente dentro de los 30 días siguientes al ingreso. Previa a la salida en sí, hay todo un proceso que está signado fundamentalmente por la confección de

los uniformes para dicha salida, el aviso a los familiares, las posibles fiestas donde las amigas de las hermanas y una gran cantidad de etc.

— El 1 de mayo, día feriado en el cual el batallón de cadetes no hace uso del franco normal, puesto que en él se celebra el Día del Trabajo y normalmente no hay movilidad pública o está restringida, lo que afectaría el normal desplazamiento de los cadetes, sobre todo el relacionado con la hora de regreso de francos. La Escuela en este día recibe a los familiares de los cadetes para la inauguración de la Olimpiada interna, donde se inicia la competencia deportiva entre promociones. Esta ceremonia normalmente está presidida por el Sr. Almirante Director y su Sra. esposa, se inicia con el desfile del batallón, donde cada promoción de cadetes lo hace vistiendo sus propios colores, portando la escolta su bandera con el escudo de la promoción, excepto los aspirantes que lo hacen con polo blanco. En nuestro caso, cuando alcanzamos la condición de cadetes de primer año desfilamos con nuestra bandera con el escudo respectivo el cual fue creado y diseñado por el flaco Navarrete, nuestros colores el celeste y blanco, los cuales defendimos con pundonor y garra durante los cuatro años siguientes y vestimos con orgullo durante las olimpiadas anuales del Centro Naval del Perú.



Parados: Pro, Álvarez, Dávila, Rivero, García, Escobar y Salinas. En cuclillas: Marston, Leo, Bianchi y Silvestri.



De pie: Zúñiga, Rivero, Kroll, Quelopana, Jaureguy, Arce, Mesones, D'Alessio, Navarrete Vargas L., Montes, Rospigliosi. En cuclillas: Álvarez, del Águila, Dávila, Marston, Escobar, Blotte, Martínez.

- Día de la madre, salida general a todo el batallón.

- 27 de julio, celebramos el nacimiento del Almirante Miguel Grau. En esta fecha oficialmente nos convertimos en Cadetes de primer año, en ceremonia especial realizada en el patio de honor, recibiendo de manos del comandante general de la Marina el diploma correspondiente que nos acredita como tales. Es pertinente señalar que la promoción del 64, fue la última en jurar como Cadetes de 1er. Año en el hermoso patio Grau de la antigua Escuela. Según R. M. N° 2274-75 del 28 de agosto de 1961, cuyo tenor se transcribe:

Visto el oficio P. 300-767 del 21 de agosto de 1961, del Director de la Escuela Naval del Perú, solicitando el nombramiento de Cadete Naval, con fecha 2 de enero 1961, de los Aspirantes que han rendido satisfactoriamente las pruebas para su ingreso a la Armada;

En conformidad con lo establecido en el artículo 2°. Del Decreto Supremo N° 26 del 27 Diciembre 1943;

SE RESUELVE:

Expidase nombramiento de Cadete Naval de la Armada del Perú, a los siguientes Aspirantes:

- | | |
|-----------------------------------|----------------------------------|
| 1.- Renán Zúñiga Mossone | 21.- Raúl Zambrano Gonzales |
| 2.- Mariano Calvo Guerrero | 22.- Luis Jáuregui Sanguinetti |
| 3.- Carlos Marston Rossi | 23.- Luis Nieto Mejía |
| 4.- Fernando D'Alessio Ipinza | 24.- Leónidas Vildósola Gonzales |
| 5.- Manuel Martínez Vargas | 25.- Ricardo Fernández Iturri |
| 6.- Rubén Blotte Oré | 26.- José Linares Leyva |
| 7.- José García Valdivieso | 27.- Manuel Díaz Salgado |
| 8.- Luis Bianchi Muñoz | 28.- Raúl Morante Jara y Jara |
| 9.- Manuel Arce Mesía | 29.- Hugo de la Rocha Marie |
| 10.- José Rospigliosi Balta | 30.- Juan Salinas Sedó |
| 11.- Abel Castellanos Zegarra | 31.- Gustavo Yábar Buckingham |
| 12.- Jorge Herbozo Núñez del Arco | 32.- Luis Pro Monteverde |
| 13.- Eduardo Navarrete Salomón | 33.- Óscar Ramos Montoya. |
| 14.- José Pacheco Quevedo | 34.- Carlos Silvestri Somontes |
| 15.- Atilio Escobar Zamalloa | 35.- Carlos Vargas Lavagna |
| 16.- Alberto Rivero Valdeavellano | 36.- Héctor Castro Gálvez |
| 17.- Edmundo Dávila Vargas | 37.- Enrique Carlin Hernando |
| 18.- Guillermo Del Águila Flores | 38.- Gerardo Balbuena Carbajal |
| 19.- Pedro Quelopana Reátegui | 39.- Luis Montes Bellina |
| 20.- Jorge Mesones Jiménez | 40.- Manuel Álvarez Aguilar |

Regístrese y comuníquese como Documento Oficial Reservado (DOR)

*Firma del Sr. Valm. Guillermo Tirado Lamb
Ministro de Marina*



Escudo de la Promoción

JURAMENTO DE LOS CADETES

Se dio comienzo a la ceremonia con la toma del juramento de estilo a los cadetes que se hallaban formados ante el busto al Almirante Don Miguel Grau, por el director de la Escuela, contralmirante Miguel Chaves Goytisolo:

*Juráis por Dios y por la Patria,
Defender fielmente el honor y
Prestigio del Perú donde y cuando
Fuere necesario?*

Sí, juro

*Juráis por Dios y por la Patria,
Cumplir todos los reglamentos y
Órdenes de la Armada y con las
Órdenes e instrucciones impartidas
Por vuestros superiores?*

Sí, juro

*Juráis por Dios y por la Patria
Servir a la Armada por siete años
Después de haber terminado vuestros
Estudios en esta Escuela?*

Sí, juro

A continuación el comandante general de la Marina, hizo entrega de los diplomas que nos acreditaba como Cadetes Navales.

Al término de la ceremonia a la cual asistieron como invitados nuestros padres, familiares y algunos amigos, así como, descendientes de aquellos cadetes de la promoción que hacía cien años habían hecho el mismo juramento, se procedió al desfile de honor.

Como puede verse, había empezado el proceso de selección, pues de 63 Aspirantes, solo cuarenta de los que ingresamos alcanzamos la ansiada meta de llegar a Cadete Naval.



Juramentación cadetes 1er. año

– En la misma fecha se realiza la Ceremonia de Confirmación de Cargos de los Cadetes Oficiales y Escoltas de la Bandera. Esta se realiza después de haberse valorado los méritos de los cadetes del último año en los cuatro años anteriores, en base a su desempeño tanto académico como disciplinario, traducidas en las calificaciones obtenidas en estudios, conducta y carácter militar; nombrándolos como Cadetes Alférez de Fragata, los que se harán cargo de la conducción del Batallón, dentro de un periodo de prueba que dura el primer término del último año, al final del mismo, se establece el orden de mérito final de los cadetes de último año para comandar el Batallón, el cual en nuestro caso fue el siguiente:

| | |
|--|------------------------------|
| Cadete Comandante | Fernando D'Alessio Ipinza |
| Cadete Teniente Primero, Abanderado | Renán Zúñiga Mossone |
| Cadete Teniente Primero, Jefe 1ra. Cía. | Manuel Martínez Vargas |
| Cadete Teniente Primero, Jefe 2da. Cía. | José García Valdívieso |
| Cadete Teniente Primero, Jefe 3ra. Cía. | Mariano Calvo Guerrero |
| Cadete Teniente Segundo, Jefe 1ra. Secc. 1ra. Cía. | Óscar Ramos Montoya |
| Cadete Teniente Segundo, Jefe 1ra. Secc. 2da. Cía. | Juan Salinas Sedó |
| Cadete Teniente Segundo, Jefe 1ra. Secc. 3ra. Cía. | Luis Jáuregui Sanguinetti |
| Cadete Alférez de Fragata, Jefe 2da. Secc. 1ra. Cía. | Alfredo Kroll Broggi |
| Cadete Alférez de Fragata, Jefe 2da. Secc. 2da. Cía. | José Rospigliosi Balta |
| Cadete Alférez de Fragata, Jefe 2da. Secc. 3ra. Cía. | José Pacheco Quevedo |
| Cadete Alférez de Fragata, Jefe 3ra. Secc. 1ra. Cía. | Atilio Escobar Zamalloa |
| Cadete Alférez de Fragata, Jefe 3ra. Secc. 2da. Cía. | Carlos Marston Rossi |
| Cadete Alférez de Fragata, Jefe 3ra. Secc. 3ra. Cía. | Guillermo del Águila Flores |
| Cadete Alférez de Fragata de Estado Mayor. | Jorge Herbozo Núñez del Arco |
| Cadete Alférez de Fragata de Estado Mayor. | Alberto Rivero Valdeavellano |
| Cadete Alférez de Fragata de Estado Mayor. | Rubén Blotte Oré |
| Cadete Alférez de Fragata de Estado Mayor. | Luis Bianchi Muñoz |
| Cadete Alférez de Fragata Jefe Secc. Esc. Náutica | Manuel Arce Mesía |



D'Alessio, Zúñiga, Martínez, García y Calvo



Martínez, Ramos, Kroll y Escobar



García, Salinas, Rospigliosi y Marston



Calvo, Jáuregui, Pacheco y Del Águila



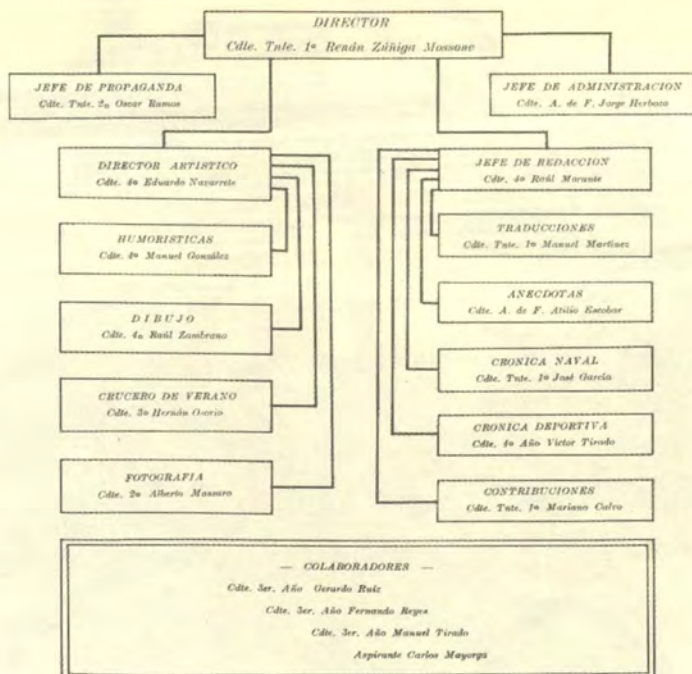

ESCUELA NAVAL DEL PERU
 Departamento de Disciplina
TARJETA DE IDENTIDAD
 CADETE
JOSE GARCIA V.
 Nombre y Apellido


 N° 6005
José García
 Firma del Portador

DATOS PERSONALES

Nació: **25 Junio 1942**
 Fecha de Ingreso: **7 Marzo 1960**
 Estatura: **1.74**
 Color de Ojos: **Pardos**
 Color de Cabello: **Negro**
 Color de Cabello: **"0"**
 Grupo Sanguíneo: **Positivo**
 Factor RH: **Gral. Canevaro 470-Lince**
 (Domicilio)
17-7-1963 **31 Dic. 1964**
 Fecha: Expedición Vencimiento
F. Ismael Otárola
 Departamento de Disciplina
[Firma]
 (Firma)

DIRECTIVA "ORTO" 1964





La Revista *ORTO*, es aquella que elabora cada año la promoción que cursa el último año, esta es una antigua tradición de la Escuela; a continuación se muestran la portada de la Revista y la directiva de la misma:

Como mandaba la tradición, la revista: *Orto 1964*, fue distribuida oportunamente a todos los destinatarios, su contenido estaba constituido por una especie de repaso de los principales eventos que signaron nuestro paso por la Escuela, y como resaltaba nuestro editorial: *28 años de navegacion sin que se supiera de marismos, por lo que pretende explicarles claramente sus diarios acontecimientos.*

– El padrino de la promoción, es un personaje singular relacionado con la promoción, es elegido por votación y de preferencia por unanimidad. Debe reunir una serie de cualidades en los planos profesional, intelectual, ético – moral y personal, así como, familiar, pues su liderazgo servirá como faro guía para los jóvenes que desde ese momento pasaran a ser parte de su propio entorno. Es un honor sin precedente, una misión excelsa, una tarea adicional difícil y sumamente importante el ser elegido para apadrinar una promoción, pues, como se comprenderá son muy pocos los elegidos. El año 63, fue nombrado a la dotación de la Escuela el en ese entonces C. de F. Carlos Sáez Balarezo, lo que nos permitió conocerlo y desde un principio establecer una relación especial, la cual se acrecentó cuando salíamos a navegar en las PY que se encontraban fondeadas en la poza de la Escuela, y de las cuales guardamos gratos recuerdos y más de una anécdota de esas navegaciones, sobre todo de una muy especial; que nos sucedió en el lado de mar de la isla San Lorenzo, cuando encontramos un mar excepcionalmente movido, por decir lo menos. Vayan desde estas líneas nuestro profundo agradecimiento y reconocimiento al ahora almirante. Sáez, así como, a su distinguida, bella y gentil esposa Monica, de quienes guardamos gratos recuerdos, especialmente de las tertulias luego de los eventos sociales, de las cuales debo rememorar la narración de lo acaecido cuando fue seleccionado por el ministro de Marina, vicealmirante Mario Castro de Mendoza, para constituirse en la zona de Shat el Arab, durante la guerra entre Irán – Iraq, a fin de rescatar a la dotación del BAP *Mollendo*, unidad que había quedado atrapada dentro de la zona en conflicto con total y singular éxito. El contralmirante Sáez, a la sazón en 1980, fecha de tal evento, se hallaba desempeñándose como agregado naval del Perú en Holanda. Es oportuno recordar que nuestro Padrino de promoción, el contralmirante Carlos Sáez Balarezo recopió la primera letra de la Marcha Escuadra Peruana y que su esposa, nuestra dilecta amiga Mónica Grimm, escribió la letra del himno *Triunfar o morir*, actualmente conocido como *Proa al Sur*.

— El himno de la promoción, corría el año 64 y me desempeñaba, entre otras funciones, como jefe de la tercera cubierta del edificio de alojamiento, el camarote 302, del cual era integrante Juan Luis Salinas, y ahí entre conversaciones e intercambio de ideas, nació la inquietud que la promoción debería de tener su propio himno. Fue así que se insistió con Juan Luis para que hablase con su abuelo Don Severino Sedo, pianista y compositor nacido en Reus-Tarragona, España; a fin de convencerlo para que crease el citado himno. Después de mucha insistencia, pues se mostraba reacio a hacerlo, nos hizo llegar la necesidad de alguna base para tal fin, amén de las conversaciones que sabíamos tenía con Juan Luis para conocer más de cerca tanto lo relacionado con la Escuela y la vida naval, cuanto con la promoción en sí misma. Juan Luis fue el encargado de proporcionar todo al respecto y como en la citada época estaba en auge la música de una famosa película, “El puente sobre el río Kwai”, consideramos errados o no, que esa podría ser la aproximación musical que deseábamos. Bien, si comparamos la citada composición con las notas de nuestro himno, vemos que hay algo así como un ventarrón de similitud. Lo importante e interesante es que ya teníamos un himno, el que era tocado y cantado todos los sábados deportivos, y así nos constituimos hasta la fecha como la única promoción de la Escuela que cuenta con su propio himno. A continuación la letra del mismo:

*La promoción del 64
Con gallardía sin igual,
Levanta en alto la Bandera
De nuestra Escuela la Naval.*

*Abridle paso cuando avanza
Que su gallarda juventud
La flor y nata es de la Escuela
Y la esperanza del Perú*

*Tarará, Tarará
Siempre adelante a luchar,
Tarara, Tarara
La Promoción sabrá triunfar
Tarara, Tarara
Que viva nuestro batallón,
Que viva del 64
Nuestra gallarda Promoción.*

Nota.- Como no se puede graficar, se ha usado la grafía “Tarará, Tarará” para representar la parte silbada del himno con el mismo ritmo (esta era la única similitud con la marcha de la película antes mencionada, es decir la parte silbada).

- En algún momento de los días finales de setiembre y primera quincena de octubre, se lleva a cabo la Velada Anual del Cadete a cargo de la Compañía *Cangrejo Follies*, donde entre otras cosas, se ponen sobre el tapete las capacidades histriónicas de los cadetes. La velada en sí, la correspondiente a la promo, el año 64, tomo como tema de fondo las peripecias acaecidas en el Crucero de Verano, el título: *La vuelta a Sudamérica en dos horas y pico* y todo lo relacionado con ella, desde la redacción de los diálogos hasta la puesta en escena, empezó luego de las celebraciones correspondientes a las fiestas patrias y fue realizado por los componentes de la compañía. El inicio de la función en todas las veladas estaba dado por el famoso y ya clásico Can-Can, número que estaba reservado para los aspirantes por su falta de experiencia teatral y su debut en tales lides. Lo excelente de la velada venia al final de la misma, cuando como premio al esfuerzo desarrollado se otorgaba salida general al batallón de cadetes.

En escena la famosa Marlene Dietrich dando fealce al show del Ché Marmaja



Aquí se aprecia dos aspectos de la rutilante y maravillosa actuación de los insuperables pelucones "LOS BUITRES" quienes se robaron todos los aplausos que un público exigente sabe prodigar a quienes lo merecen.





8 de octubre, celebración del Combate Naval de Angamos con parada militar en la plaza Grau del Callao, al término de la misma hay un almuerzo de camaradería en la Escuela Naval del Perú con asistencia del Sr. Presidente de la República, principales autoridades, invitados y la oficialidad de la Marina de Guerra.

ANILLO DE PROMOCIÓN

La primera referencia que se tiene de esta tradición es la que aparece en el No. 6 de la Revista de Marina, correspondiente a los meses de nov. – dic. del año 1925. Por la fecha a que se hace referencia, no sería de extrañar que esta tradición importada, haya sido sugerida por el capitán Charles Gordon Davy. A continuación se transcribe el artículo al respecto, aparecido en la sección Crónicas Navales: “Por primera vez en la vida de la Marina del Perú, se ha llevado a cabo un simpatiquísimo acto, que ojala se convierta en tradición para las futuras promociones, como ya lo es en las marinas de muchos países. La promoción graduada en 1925, ha adoptado como símbolo de unión y fuerte compañerismo un anillo, que en su frente ostenta el escudo de la Escuela Naval, llevando grabado en las partes laterales las fechas de entrada y salida (1920–1925). El uso constante de tal recuerdo traerá en todo momento a la memoria de quienes lo lleven, las incidencias, alegrías y emociones que en el transcurso de su vida de compañeros compartieron, servirá para que ese símbolo que se llama “compañerismo” perdure siempre”. El deseo de que se convierta en tradición se hizo realidad y las promociones siguientes usaron el anillo de promoción con las variantes introducidas con el tiempo.

En nuestra investigación encontramos otra versión aparecida en *Ex-Cadetes Navales del Perú*, tomo II pags. 71 a 73, publicación de la Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú, bajo el epígrafe “Sortija de promoción”, signada por el excadete Jorge del Río Jordán, cuyo resumen a continuación transcribimos: *En las décadas 30 y 40, el Cadete de último año con mayores dotes de dibujante comenzaba a esbozar en la pizarra el proyecto inicial del diseño de la Sortija de Promoción, discutiendo y modificando el proyecto con las opiniones del resto de Cadetes de la promoción hasta llegar al diseño final con el cual se encargaba la confección a un joyero Pino, quien trabajaba en el Jirón de la Unión, el cual las confeccionaba una por una, entregándolas la víspera de la graduación y como podrá comprenderse las mismas no resultaban idénticas. La promoción a graduarse en 1941, realizó un viaje a E. U. A en febrero del 39 en los cruceros Grau y Bolognesi, acompañados del petrolero Pariñas a San Francisco, Los Ángeles, Long Beach y San Diego. El viaje era en respuesta a*

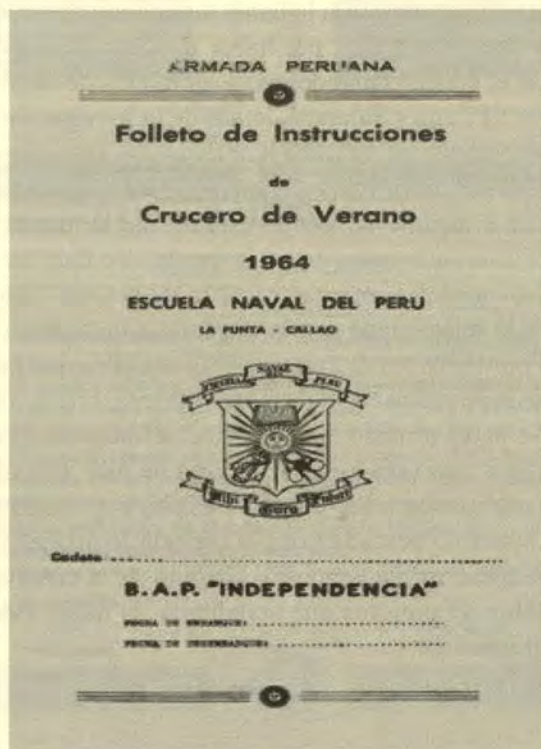
una invitación a la Marina peruana para que asistir a la inauguración de la Exposición de la Puerta de Oro en San Francisco. Al Cadete Jorge del Río le correspondió ser el dibujante de los bocetos pertinentes y aprovechó la visita para informarse donde se hacían las sortijas de los alféreces de la Academia Naval de Annapolis, tomando conocimiento que ellas las hacía tradicionalmente una joyería de Filadelfia: The Bailey, Banks & Bidlle Company. Al retornar al Perú se puso en contacto con la citada compañía, la cual respondió enviando una caja con veinte sortijas de promociones de Annapolis vaciadas en plomo, explicando que ellos fabricaban una matriz en la cual vertían el oro, indicando el tiempo de fabricación una vez recibido el modelo deseado, el costo aproximado y que el pago de las mismas era al contado y por adelantado, en adición se recibió un estuche con una docena de piedras y una cadena con aros para la determinación del tamaño de cada sortija. El problema del financiamiento se resolvió gracias a que uno de los graduandos era hijo del ministro de Marina, mediante una R. M. se autorizó a que el Bazar Naval en su parte de "Prendas Militares" adelantara a los futuros oficiales el monto necesario, el cual sería descontado en diez partes del sueldo de alférez, sistema al cual en su momento se acogieron las siguientes promociones.

En lo referente a la promoción del 64, el anillo lleva como hace muchos años lo hace, una piedra de color la cual distingue a la promoción, en nuestro caso, es de color verde claro llamada "Esmeraldina". En el primer círculo adyacente a donde va engarzada la piedra lleva grabado lo siguiente: "Escuela Naval del Perú 1964", otro círculo externo al anterior contiene una cantidad de estrellas iguales en número al de los graduandos. Las dos caras laterales fueron seleccionadas entre las seis u ocho posibilidades de combinación de cuños existentes a la fecha, estos anillos inicialmente eran confeccionados en los Estados Unidos de Norteamérica por la firma antes mencionada y son de 14 quilates en oro quemado, en la actualidad se confeccionan en el país. Nuestra promoción fue una de las ultimas en mandar a hacer sus respectivos anillos a dicha firma, teniendo conocimiento que la misma garantiza el trabajo realizado y oportunamente puede proporcionar un nuevo elemento a solicitud, en adición, se confeccionaban dos miniaturas a saber, una para la madre del cadete y la otra para la futura esposa.

— Ceremonia de cambio de mando. La misma que se realiza entre 24 y 72 horas antes de la graduación y donde se entrega el mando del Batallón a los nuevos cadetes de 4º año, aquellos que por los méritos suficientes y necesarios se constituían a partir de ese momento en cadetes alférez de fragata.

CRUCEROS DE VERANO

Antes de entrar de lleno en forma por demás sucinta lo relacionado con los cruceros de verano que realizamos, pondremos en su conocimiento que durante el embarque debíamos desarrollar el "Cuaderno de crucero", el cual estaba perfectamente estructurado de acuerdo al tipo de buque en el que lo íbamos a realizar, así como, del año que cursábamos y las materias que ya habíamos estudiado. El desarrollo del mismo nos permitía conocer todo lo relacionado con el buque, desde su organización pasando luego por la planta de propulsión, sistemas electrónicos y de comunicaciones, sistemas de armas, sistemas anti submarinos y de torpedos en el caso de los destructores, etc., acompañado todo ello por los correspondientes gráficos y diagramas. Este cuaderno era posteriormente calificado y junto con otros conceptos venía a constituir la nota del cadete embarcado, la cual posteriormente y aplicándole el coeficiente correspondiente arrojaba la nota final de cada año.



Primer Crucero de Verano

Cómo olvidar nuestro primer Crucero de Verano; era la culminación de diez meses de esfuerzo académico y físico, por fin nos íbamos a convertir en verdaderos lobos de mar. El Crucero de Verano del presente año 1961, consto de 2 etapas, la 1ra. De ellas se inició el 2 de febrero a las 10:00 horas, luego que abrieran las lanchas de escuadra del muelle de guerra con los cadetes abordo, destino Panamá. Las unidades participantes son el crucero ligero BAP *Almirante Grau* donde ha izado su insignia el comandante general de la Escuadra Contralmirante Miguel Chávez Goytizolo, los destructores *Castilla*, *Aguirre* y *Rodríguez* y los submarinos *Angamos* e *Iquique*. En las unidades participantes se encuentran embarcados 229 cadetes en instrucción más dos oficiales argentinos alumnos de la Escuela Superior de Guerra Naval, donde los cadetes de 1er. Año seguimos siendo los menos antiguos del Batallón. Una de las novedades que encontramos es que en los sollados no se dormía en camas, sino que había que trincar el coy, que no era otra cosa que una hamaca de lona, la cual debía de ser colgada de puntos estratégicamente situados para tal fin. La singladura comprendía una estadía de 5 días en la bahía de Salinas donde se realizaron una serie de ejercicios programados, y por haber dos días feriados entre ellos sirvieron para realizar el clásico baño de mar y ejercicios de boga, posteriormente tocamos los puertos de Paita y Talara. Además de la navegación y las novatadas, como ir a *cerrar la válvula de balance* o ir a *morder la cadena del ancla*, ambos remedios para evitar o disminuir el posible mareo, la rutina comprendía las guardias en cubierta e ingeniería, siendo esta última la menos deseada, puesto que se hacía en las diferentes salas de calderas, de otro lado teníamos que desarrollar el ya famoso *cuaderno de crucero*. Otra de las actividades que ocupaba nuestro tiempo era la relacionada con la ceremonia de bautizo por el cruce de la línea ecuatorial por todos los moros, que eran aquellos que por primera vez lo hacían. Neptuno se presentaba con su esposa Anfitrite, una de las Nereidas, y su corte de tritones, se había armado una piscina con lonas en la cubierta principal de proa y estaba llena como era lógico con agua de mar. Los moros subían a lo alto de la piscina por una escalera donde lo estaba esperando uno de los tritones quien con un soberbio pescadazo en la espalda lo arrojaba al interior de la piscina, con lo que quedaba bautizado. Al término de la ceremonia cada uno de los bautizados recibía un diploma que acreditaba el haber sido bautizado y el nombre que le correspondía.



B.A.P. "ALMIRANTE GRAU"

Al moro *García V. José*

Yo Neptuno, Dios y Señor de los mares, ríos, pantanos y atoladeros del Universo, aspirante al Titicaca porque no tiene resaca; Rey de los tritones, bezugos, calamares, borrachos y pejes sapos. Aquí sentado en mi hamaca con el tridente en la mano ante el empuje profano, el que pasar quiera al tiro la Línea del Ecuador, por el presente Papiro, que doy, yo tu Señor, certifico que has pasado esta Línea de calor y aunque no sé si lo has hecho con cobardía o valor, yo te bautizo mediante un casto, sófero, pistonudo y morrocotudo beso de mi adorada esposa Anfritre que jamás tuvo colitis, jaqueca ni apendicitis, con el nombre de *Tubadilla* y consuélate, ya otros llevan un nombre peor.

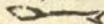
Dado en la línea Equinoccial el día *14 de Febrero 1961*

EL CANCELLER

Sifón

VJ

Neptuno



Ceremonia de bautizo de moros al cruzar la línea ecuatorial

El 16 de febrero arribaron las unidades al puerto de Balboa, amarrando en la base de Rothman, en la zona del canal. Dentro de las actividades a realizar, amén de las protocolares de saludo al comandante del XV Distrito Naval contralmirante Richard Craighill, al comandante de la Guardia Nacional Coronel Bolívar Vallarino y al Señor Presidente de la Republica Excmo. Sr. Don Roberto Chiari, las que posteriormente fueron retornadas, los cadetes de la Escuela Naval desfilaron ante el presidente de la República de Panamá. En las actividades sociales están la recepción ofrecida por el comandante del Distrito Naval y la que retornando atenciones se ofreció en honor del Sr. Presidente Chiari y Sra. El lunes 20 zarpamos con destino al Callao, tocando previamente Talara, para luego enrumbar al Callao, donde se arribó el día 27, dándose termino a la 1ra. Etapa del Crucero de Verano. El día 3 de marzo se dio inicio a la 2da etapa, tocándose los puertos de Pisco, Paracas y Ancón, finalizando el 18 del mismo mes el Crucero de Verano, nuestro primer Crucero.

SEGUNDO CRUCERO DE VERANO

El año 1962 se llevó a cabo el segundo crucero de verano a bordo del crucero de línea BAP *Coronel Bolognesi* y los destructores de línea BAP *Villar* y BAP *Guise*. El comandante general de la Escuadra vicealmirante Franklin Pease O., izó su insignia en el BAP *Bolognesi*. Se embarcaron 245 cadetes de la Escuela Naval y treinta Cadetes invitados de las Escuelas, Militar, de Aviación y de la Policía. El itinerario del Crucero consideraba los puertos de: Talara, Balboa, cruce del Canal, Colón, Cartagena (Colombia), La Guaira (Venezuela), Aruba (Antillas Holandesas), Colón, cruce del Canal, Balboa, Talara, Paita, Pimentel, Salaverry, Chimbo-te, Supe, Huacho y Callao; la duración del mismo estaba estimada en treinta días. Aruba fue una experiencia inigualable, pues poseía hermosas playas, sin embargo, el ambiente se hallaba impregnado de olor a petróleo, pues su único ingreso procedía de la refinación del mismo; su moneda era el florín y el idioma nativo era el *papiamento*, que era una mezcla de inglés, castellano, flamenco y alemán, en el almuerzo que nos ofrecieron tuvimos la suerte de degustar unos deliciosos anticuchos de carne de ballena, primera experiencia al respecto.

El Canal de Panamá, es una vía interoceánica que conecta el Atlántico con el Pacifico a través del Istmo de Panamá con una extensión de alrededor de 82 kilómetros (51 millas náuticas), siendo a la vez uno de los dos más importantes pasos acuáticos estratégicos del mundo, el otro es el del Canal de Suez. Desde que en 1513 Vasco Núñez de Balboa descubriera el Mar del Sur, para lo cual atra-

vesó el Istmo, se visualizó la importancia estratégica del mismo y se buscó, con la tecnología con que se contaba en la fecha, la manera de unir ambos océanos. Los intentos españoles transitaron desde “el camino sencillo” para acarrear sus buques de Núñez de Balboa con una extensión de aproximadamente 645 k, el “Camino Real” pavimentado de 1515, el intento de Carlos V del establecimiento de un canal, desestimado este porque la tecnología de la época no lo hacía viable hasta “El Camino de Cruces”, el cual consistía en un camino que partiendo del final del Camino Real en la ciudad de Panamá llegaría hasta el río Chagres y de ahí por barco hacia el Caribe, donde serían almacenados en Portobello hasta la llegada de la flota del tesoro; esta ruta fue usada hasta 1840.

Posteriormente, una serie de eventos demandaron la construcción de una vía más rápida que uniera ambos océanos y entre 1850 y 1855 se construyó una vía férrea de 76 kilómetros., la cual unía Colón en el Atlántico con la ciudad de Panamá en el Pacífico, posteriormente esta ruta se convirtió en la clave de selección de Panamá como emplazamiento del canal. La escisión de la Gran Colombia y la independencia de Panamá el 3 de noviembre de 1903, facilitaron la construcción del canal por Estados Unidos, quien retomó el proyecto luego del fracaso de Ferdinand de Lesseps.

Bajo los términos del Tratado Hay-Bunau-Varilla del 18 de noviembre de 1903, Estados Unidos recibía de la República de Panamá los derechos de uso, ocupación y control de la Zona del Canal a *perpetuidad, por la construcción, mantenimiento, salubridad y protección* del canal interoceánico. La Zona del Canal estaba constituida por el canal en sí más un área de un ancho de ocho kilómetros. a ambos lados del canal paralela al mismo. Del Pacífico al Atlántico se debe pasar a través de las esclusas de Miraflores, Pedro Miguel y Gatún, además entre las dos últimas esclusas se encuentra el Corte Gallard que debe ser dragado casi permanentemente. Uno de los principales problemas que debieron ser superados durante la construcción fueron los relacionados con la malaria, la fiebre amarilla y el cólera. El 15 de agosto de 1914 el vapor *Ancón* inauguró oficialmente el canal; el primer buque de guerra que lo atravesó fue el caza torpedero peruano *Rodríguez*, el cual por tal motivo se hizo acreedor al paso sin pago de derechos, así como, todos aquellos que tuvieran su mismo nombre, lo que se pierde posteriormente cuando se traspasa la soberanía de la Zona del Canal el 31 de diciembre de 1999, como consecuencia de lo establecido en el Tratado Torrijos-Carter del 7 de setiembre de 1977. Actualmente el canal se encuentra en proceso de modernización a fin de permitir el cruce de los buques denominados post Panamá. Decididamente, desde sus inicios estuvieron presentes las con-

sideraciones de orden geopolítico que hacían imprescindible la comunicación entre los dos océanos a la brevedad, sobre todo para los Estados Unidos, pues le permitía acortar el camino marítimo de semanas y/o meses a través del estrecho de Magallanes o del Cabo de Hornos a días, dándole una flexibilidad operativa y económica que de otro modo hubiese sido muy difícil de conseguir. Es conocida históricamente la preponderancia del Callao sobre Valparaíso en el comercio español con América, a través de la famosa feria de Portobello y la no menos famosa flota del tesoro hasta el descubrimiento del estrecho de Magallanes, para a partir de ese momento, tomar tal privilegio Valparaíso sobre el Callao. Al entrar en servicio el canal de Panamá se le devolvió tal preponderancia marítima al Callao.

TERCER CRUCERO DE VERANO

1963, este año nos correspondió realizar el clásico costazo. El 14 de enero se dio inicio al Crucero de Verano, para lo cual el G. T. estuvo constituido por el BAP *Grau*, donde izó su insignia el comandante general de la Escuadra, vicealmirante Pedro Gálvez Velarde, los destructores BAP *Castilla* y BAP *Aguirre* y los submarinos: BAP *2 de Mayo*, BAP *Abtao*, BAP *Angamos* y BAP *Iquique*. En esta oportunidad nos correspondió embarcarnos conjuntamente con los cadetes de 4to. Año en los destructores escolta y a pesar de ser cadetes de 3er. Año, volvimos a ser los menos antiguos a bordo. El batallón estaba compuesto por 250 cadetes, a los que habría que añadir 20 cadetes invitados, 10 de la Fuerza Aérea y 10 de la Policía.

La primera etapa se cumplió navegando al sur, donde encontramos un estado de mar diferente al acostumbrado cuando navegamos con rumbo norte, los vientos eran más fuertes y el estado del mar diferente. Visitamos los puertos de: Pisco, Matarani, Mollendo e Ilo, desde Mollendo emprendimos un viaje en tren hasta Juliaca y Puno, donde nos embarcamos en el vapor *Ollanta* para navegar en el lago Titicaca, a bordo del cual disfrutamos de un excelente asado de llama. La segunda etapa consideraba los puertos del norte, sin embargo, al arribar a Chimbote, se encontró una situación anómala por encontrarse en huelga los trabajadores de la siderúrgica, lo que obligó al buque a permanecer en dicho puerto contribuyendo al control del orden interno por espacio de 15 días, al término de lo cual se efectuó el relevo correspondiente, dándose luego por terminado el Crucero de Verano, arribándose al Callao el 23 de febrero.



CUARTO CRUCERO DE VERANO

El último Crucero de la promoción de 1964 como Cadetes de 4to. Año: “La vuelta a Sudamérica” y el primero del Buque Escuela, el BAP *Independencia* (TC 21). El buque, luego del periodo de reactivación, fue comisionado e incorporado a la Marina de Guerra del Perú el 20 de julio de 1963, fecha memorable en la cual se afirmó el Pabellón Nacional en el hasta ese momento USS *Bellatrix* (AKA - 3) en Bremerton, USA. El 24 de agosto del mismo año arribó al Callao al mando del capitán de navío Carlos Salmón Caveró, para el 17 de setiembre crearse la Flotilla de Desembarco en base al BAP *Independencia*, el cual más tarde sería designado como Buque Escuela. El 2 de enero de 1964 zarpa para dar comienzo a su primer Crucero de Instrucción llevando abordo 195 Cadetes y 220 tripulantes, en un viaje alrededor de Sudamérica, con el objetivo de complementar la preparación profesional de los futuros oficiales. La duración del Crucero fue de 36 días, habiéndose recorrido 11 205 millas durante la travesía, con una permanencia en puertos de 26 días. Durante la misma se tocaron los siguientes puertos: Callao y Talara en Perú, Balboa y Colón en Panamá, Cartagena de Indias en Colombia, La Guaira en Venezuela, Recife y Río de Janeiro en Brasil, Montevideo en Uruguay, Buenos Aires en Argentina, Punta Arenas y Valparaíso en Chile, arribándose al Callao el 5 de marzo. La noche anterior al arribo, algunos cadetes nos juntamos en cubierta a recordar y cantar nuestra música, como parte de la nostalgia que nos embargaba, “Callao querido de luna majestuosa, ausente y lejos te veo más hermosa, loca mi alma se agita, mi nostalgia es infinita, por volverte pronto a ver,... La dotación del buque era: comandante, capitán de navío Carlos Salmón Caveró; 2do. comandante capitán de fragata Jorge Villavicencio; el capitán de corbeta Gerónimo Cafferata M., los Ttes. 1º. Oleg Kriljenko, Augusto Parodi, Emilio Barrón, Luis Elejalde, Salvador Mariátegui, (SN) Víctor Reátegui, (SN) Carlos Montes de Oca, Tte. 2º Jorge Hesse, alféreces de fragata Jose Teixeira, Eduardo Travaglini y Ernesto Figari. La plana mayor de la Escuela Naval embarcada estaba constituida por: capitán de fragata Ismael Otárola Salcedo como jefe de cadetes embarcados, los capitanes de corbeta Jorge Portella Roca, Alberto Santillana Garreaud y Fernando Torres Tessolini, los tenientes 1º Jorge del Aguila Sánchez, Carlos Reyna Arimborgo, el capellán César Perales M. y el Ing. Eduardo Carrillo B. El crucero, el más extenso que habíamos realizado en los cuatro años, nos llevó a través del Pacífico, Caribe y Atlántico, conocer algo de Brasil, Uruguay, Argentina y Chile, pues ya conocíamos Panamá y Colombia y habíamos atravesado el canal de Panamá cuando éramos cadetes de 2do. año embarcados en el BAP *Bolognesi* (CL-82). Un incidente se produjo el 9 de febrero, cuando alrededor de las 16 horas aproximadamente estalló una asonada en la zona del Canal por haber el alumno de un colegio quemado una bandera de Pana-

má, como resultado de ello tuvimos que refugiarnos en diferentes sitios, el cadete de 2do. año Juan Bottger R. resultó herido de una pedrada en la nariz, consecuencia de la similitud de uniformes entre los cadetes y el personal USA, debiendo muchos ser recogidos al día siguiente en un ómnibus con la bandera peruana, estando escoltado el bus por el Sr. Embajador en su automóvil adornado con banderas del Perú. Aparentemente este fue el detonador que tuvo como conclusión el nuevo tratado sobre el canal firmado por Carter-Torrijos en 1977.

La incógnita del Crucero actual será atravesar el estrecho de Magallanes y navegar a través de los canales del sur de Chile, lo que representará una experiencia inigualable para los cadetes.

El estrecho de Magallanes, es un paso marítimo localizado en el extremo sur de Sudamérica entre la Patagonia, la Isla Grande de Tierra del Fuego y varias islas ubicadas al oeste de esta hacia el océano Pacífico, fue descubierto por el navegante portugués Fernao de Magalhaes, quien al servicio del rey de España, al haber sido humillado por el de Portugal y haber castellanizado su nombre como Fernando de Magallanes, lo descubre el 1º. de noviembre de 1520, bautizándolo como de "Todos los Santos", por ser ese día la festividad que celebra la Iglesia Católica.

"La Armada de las Molucas" compuesta por cinco naves: *Trinidad* (110), *San Antonio* (120), *Concepción* (90), *Victoria* ((85) y *la Santiago* (100), zarparon de Sanlúcar de Barrameda el 20 de setiembre de 1519, con 239 hombres a bordo, los que aumentaron a 265 en Canarias y Brasil, la mayoría de los cuales nunca regresaron a España. El arqueo de las naves estaba dada en toneles y es la cantidad considerada para cada una de ellas entre paréntesis, para efectos de determinar el tonelaje deberá multiplicarse la cantidad de toneles por 1,2 y se obtendrá el tonelaje y teniéndose una idea del tamaño de las mismas. Durante la travesía se recaló en Tenerife (Canarias), Recife y Río de Janeiro, continuando luego al sur hasta una bahía que se bautizó como San Juan, donde invernarón por 5 meses, naufragando la *Santiago*, produciéndose diversos motines dirigidos por los capitanes de las naves, indultando entre ellos a Juan Sebastián Elcano, viejo conocido nuestro, para el 20 de noviembre entrar por fin al Océano Pacífico, como fue bautizado por Magallanes. El 27 de abril de 1521 Magallanes fue asesinado en la isla Mactan (Filipinas). Juan Sebastián Elcano asumió el mando de la *Victoria*, continuando el viaje, regresando a España con 18 hombres según el cronista Antonio Pigafetta, arribando al mismo puerto de donde zarpó el 6 de setiembre de 1522, siendo los primeros en circunnavegar el planeta, lo que siguió a continuación a consecuencia de esta saga, nutre copiosamente las páginas de la historia.



Estrecho de Magallanes

Continuando con nuestro crucero el día 16 de febrero zarpamos hacia Punta Arenas, la ciudad más austral del planeta, ubicada dentro del mismo estrecho, donde arribamos el día 20 del mismo mes, después de ingresar al estrecho por la boca del mismo, constituida por el norte por la Punta Dungeness y por el sur por Punta Catalina, al norte de la isla Tierra de Fuego, dejando atrás el Atlántico, adentrándonos en el estrecho y navegando en aguas más tranquilas proceder en demanda de Punta Arenas. El 21 a las 23:00 horas zarpamos en demanda de Valparaíso, para lo cual navegaríamos a través de los canales del sur del estrecho, pasando por el conjunto de islas conocidas como el Archipiélago de la Reina Adelaida, luego pasamos el canal Messier y el islote Clío, para terminar fondeando en una pequeña caleta pomposamente denominada "Puerto Edén", por unas pocas horas en espera de la marea parada a fin de pasar el paso denominado la Angostura Inglesa, para finalmente desembocar en el famoso, por su mal tiempo constante, Golfo de Penas y enrumbar a Valparaíso donde se arribó a 14:00 horas del 26 de febrero.



Primer Viaje de Instrucción
B.A.P. "INDEPENDENCIA"
7 de Enero - 3. Marzo 1964

La primera operación UNITAS nuestra se realizó el 20 de octubre de 1964. Se dio inicio a la primera etapa de la operación UNITAS V, operación multilateral en el sentido de las agujas del reloj, en la que intervinieron los destroyers peruanos: BAP *Villar* y BAP *Guise* y el submarino BAP *Iquique*, conjuntamente con unidades de las escuadras de EE UU. y Chile. Una vez finalizada esta etapa el 22 de octubre, los buques chilenos se retiraron frente a las costas de Arica, prosiguiendo los buques peruanos y americanos a Ilo donde se inició la Segunda Etapa, en la que tomaron parte además los BAP *Almirante Grau*, BAP *Castilla*, BAP *Aguirre*, BAP *Gálvez*, BAP *Talara*, la Unidad Aérea de GAS de la FAP, y la Unidad de Helicópteros del Servicio Aeronaval.

El lunes 26 de octubre arriban al Callao los buques norteamericanos que toman parte en la UNITAS V, USSN *Norfolk*, *John Willis*, *Odak* y la Unidad Aérea conformada por la Patrulla Aérea HP-18, bajo al mando del contralmirante USN R. Gralla.

El martes 3 de noviembre se dio por finalizada la operación UNITAS V al término de los ejercicios realizados frente a las costas de los departamentos de la Libertad y Lambayeque, realizándose la correspondiente Conferencia Final. Esta operación UNITAS V constituyó un éxito más para la Marina Peruana, la cual demostró la excelente preparación de sus hombres. La promoción se embarcó y participó activamente en la 2da. y 3ra. Etapa de la citada operación, representando para nosotros nuestra primera experiencia en este tipo de operaciones.

Las operaciones UNITAS surgen a consecuencia de la Primera Conferencia Naval sostenida en Panamá en 1959 en el marco del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), realizándose por primera vez en Venezuela el 28 de agosto de 1960. Su finalidad era entrenar, capacitar, cooperar y establecer vínculos de confianza entre las unidades de la región y hacer frente a la amenaza soviética durante la Guerra Fría, con el tiempo, los ejercicios que fueran inicialmente referidos casi en exclusiva a la guerra antisubmarina, han ido evolucionando hacia otras áreas de la guerra moderna en el mar. Inicialmente los países participantes fueron: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Uruguay, Perú y Venezuela.

Ceremonia de graduación de los cadetes de 4to. Año como flamantes alféreces de fragata, en fecha a ser fijada por el señor presidente de la República. La ceremonia de graduación se llevó a cabo por primera vez en el nuevo auditorio de la Escuela, debido entre otros, al proceso de construcción de la nueva Escuela. Mediante R. S. del 23 de diciembre de 1964, que a la letra decía:

Visto el Rol de Mérito de los Cadetes Navales del 4to. Año, elevado por el Director de la Escuela Naval del Perú, de conformidad con lo establecido en el Reglamento Orgánico de dicho Instituto; y,

Estando a lo dispuesto en el Artículo B-1304 del Reglamento de los Servicios del Personal de la Armada;

SE RESUELVE:

Expídase Despacho de Alférez de Fragata de la Armada Nacional, con la antigüedad del 1º de enero 1965, a los siguientes Cadetes de 4º año:

*Fernando D'Alessio Ipinza
Manuel Martinez Vargas
Mariano Calvo Guerrero
Renán Zúñiga Mossone
José García Valdivieso
Atilio Escobar Zamalloa
Manuel Arce Mesía
Luis Jáuregui Sanguinetti
Óscar Ramos Eguren Montoya
Guillermo Del Águila Flores
Juan Salinas Sedó
José Rospigliosi Balta
José Pacheco Quevedo
Alberto Rivero Valdeavellano
Carlos Marston Rossi
Alfredo Kroll Broggi
Emundo Dávila Vargas
Emilio Benalcázar Coz
José Linares Leyva
Luis Bianchi Muñoz
Abel Castellanos Zegarra
Jorge Herbozo Núñez Del Arco
Rubén Blotte Oré
Carlos Ojeda Bustamante
Raúl Morante Jara
Jorge Mesones Jiménez
Luis Pro Monteverde*

Leónidas Vildósola Gonzales
Manuel Gonzales Chocano
Manuel Díaz Salgado
Gustavo Yábar Buckingham
Victor Tirado Silva
Andrés F. Sevilla La Rosa

Regístrese y comuníquese como Documento Oficial Reservado (DOR).

FERNANDO BELAUNDE TERRY
Firmado

GUILLERMO TIRADO LAMB
Firmado

El director contralmirante Julio Gianotti, previa autorización del presidente arquitecto, Fernando Belaunde Terry, nos dirigió las siguientes palabras:

Alféreces de Fragata de la promoción 1964:

Dentro de pocos instantes recibiréis de manos del propio Sr. Presidente de la República, los despachos de Alférez de Fragata. Cuando viváis ese momento, estaréis escalando el primer peldaño de vuestra carrera. ¡Que Dios y la Patria sean siempre vuestro norte!

La Escuela Naval ha plasmado en vosotros un caro ideal: el asegurar en vuestras personalidades la imprescindible necesidad de ser siempre caballeros para que como consecuencia de ello podráis desempeñaros con dignidad y eficiencia como Oficiales de Marina. Se os abre hoy un largo camino: estudio, disciplina, carácter y acción se dan la mano para mostraros el panorama de lo que hay que hacer. En vosotros está el hacerlo bien, sin desmayar nunca, como homenaje a esta Escuela que confía en vuestro futuro comportamiento, con la seguridad que le da el haberos conocido muy de cerca y haber templado tenazmente vuestras personalidades en las fraguas del deber y del honor.

La Escuela ya cumplió su labor con vosotros y hoy os entrega a la Marina y a la Patria. Su última convicción es la de que sabréis siempre cumplir con vuestro deber; de que la recordaréis cariñosamente como una etapa definitiva de vuestras vidas: la que os formó para seguir una carrera dura pero dignísima; una carrera de ascendrada tradición en nuestra historia; una carrera purificada por el inmarcesible sacrificio de nuestros héroes, después de haber deslumbrado al mundo con sus proezas, sus heroísmos y sus glorias.

Como vuestro Director y como oficial de Marina os despido y deseo, sincera y muy cordialmente, un brillante porvenir basado en los tres símbolos que siempre deben figurar como antorchas luminosas en la vida de los hombres: "Dios, Patria y Honor".

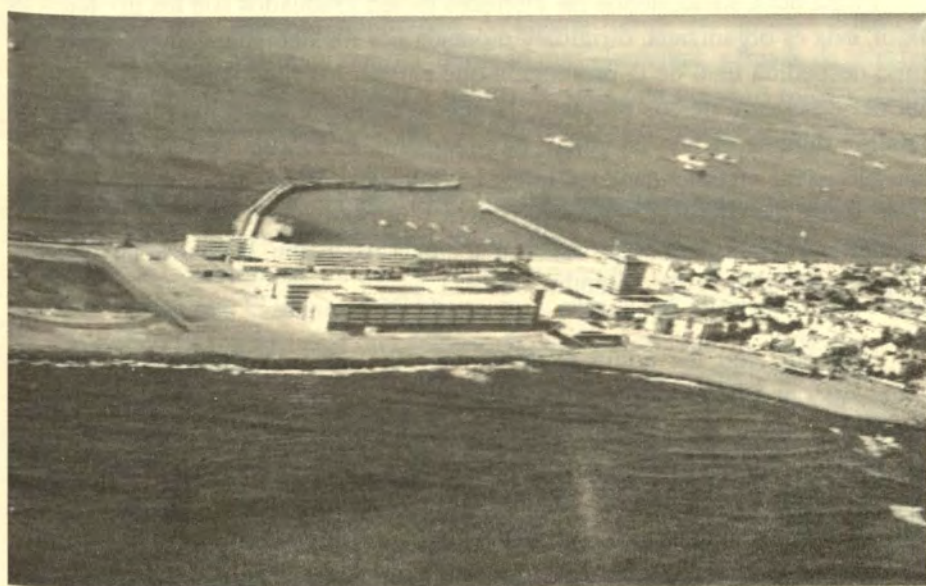
Os pido, Sr. Presidente, hacer entrega de los Despachos y Premios Especiales a los Cadetes que se han hecho acreedores a ellos y declarar clausurado el año Académico 1964.

Muchas gracias.





El año 1922, el presidente de la República, Don Augusto B. Leguía, creó el premio “Espada de Honor”, el que sería otorgado al cadete de último año que obtuviese el mayor porcentaje de suficiencia durante su permanencia en este Instituto. En esa oportunidad la Espada de Honor correspondió al cadete Víctor Montes. En 1964 tal premio correspondió al cadete de 4to. Año Fernando D’Alessio Ipinza.



La Escuela que dejamos al graduarnos

Posterior a la ceremonia, se procede al Club de Oficiales de la Punta, acompañados de los familiares para el brindis de honor. Al término del mismo se recibió la orden de que deberíamos presentarnos el día 26 a la Dirección General de Personal a fin de recibir las correspondientes cartas de nombramiento para nuestros próximos destinos, Las unidades de la Armada donde deberíamos presentarnos dentro de las 24 horas siguientes, en las que nos estaban esperando con ansia especialmente para las guardia correspondiente al 31 de diciembre. Las unidades a las cuales fuimos nombrados fueron: BAP *Almirante Grau* (CL-82) buque insignia; BAP *Coronel Bolognesi* (CL-82), mi primer destino; BAP *Villar* (DD-71) y BAP *Guise* (DD-72).

Es pertinente señalar que por esas coincidencias que rara vez se dan, el ministro de Marina que acompañaba al presidente de la República en esta ceremonia era el vicealmirante Florencio Teixeira Vela, quien fuera director de la Escuela que nos recibió a 64 Aspirantes el año 60 y hoy nos veía egresar convertidos en 35 flamantes alféreces de fragata.

Fiesta del Cadete, donde los alféreces recién graduados son los invitados de honor, esta es organizada, dirigida y montada por los flamante cadetes de 4º año, como despedida final de la promoción que egresa; los fondos necesarios provienen del descuento de sus propinas, la que se realiza a todos los integrantes del Batallón durante el año en curso. Normalmente la Marina de Guerra cursa un mensaje naval recomendando a todas los buques y dependencias, a fin de que en tal fecha los alféreces recién egresados y presentados a sus dependencias se encuentren francos para poder asistir a la citada recepción, la cual se llevó a cabo por primera vez el 31 de diciembre de 1921.

Quisiera citar los nombres de algunos de nuestros himnos y barras, los cuales traerán a la memoria todos los gratos momentos, tanto de nuestra época de cadetes, cuanto de la actual, sobre todo de los que estamos en situación de retiro, pues siempre habrá una naval reunión en la que podremos entonarlos con el mismo orgullo que lo hicimos antaño: Himno de la Marina de Guerra del Perú, Himno de la Escuela Naval, Himno del Cadete, Himno a Grau, Adelante Cadetes Navales, Armada, Águila Doble, Atención, De Pie, Suena el Clarín, Vencer y Vencer, Llegaron los Marineros, Uchumayo, Hurra, Fajina, Marcha fúnebre, Babor-Estribor, De la quilla a la perilla, Quién será quién, Estamos todos, Cero se llama capote, etc.

EPÍLOGO

Estos cincuenta años transcurridos no son ni pueden ser ajenos a lo sucedido durante el mismo tiempo. No somos un lunar, pertenecemos a algo más grande y ese algo es el mundo en sí mismo. Mundo en el cual nos hemos desarrollado en ese tiempo y que ha tenido en todo momento una gran influencia sobre el Perú y por ende en la Marina de Guerra, y en nosotros como la parte extrema de tal organización.

De otro lado, somos, y eso es indudable, hijos de la guerra; nacimos entre los años 39 y 44, durante plena vigencia de la Segunda Guerra Mundial, de la cual participamos de alguna manera, amén de que en el año 41 se dio el conflicto con el Ecuador, conflicto al cual después de más de 48 años se alcanzó una solución mediática, cuyo punto final recién se ha obtenido ha poco con el cierre de la frontera marítima entre ambos.

Además de ello, somos ciudadanos de dos siglos, hemos dado lo mejor de nosotros en el siglo XX y seguimos contribuyendo con el Perú y con el mundo en el siglo XXI, pues estamos sembrando, de alguna forma, en nuestras diferentes actividades: patria, Marina y familia; desde lo más elemental, a través de nuestras conversaciones, nuestras opiniones y puntos de vista con nuestros hijos y fundamentalmente con nuestros nietos, los que son nuestra proyección a futuro.

Si miramos el mapa del año 1960, cuando ingresamos a la Escuela Naval, solo existían 94 países considerados en la ONU y recién se iniciaba la década del 60 con la descolonización del África. Comparemos con el mapa actual y nos daremos cuenta que la misma ONU tiene en la actualidad 194 países miembros. De por sí, ello ya implica casi un centenar de cambios en todas y cada una de las actividades del ser humano en: el arte, la escultura, la literatura, las ciencias, la religión, los deportes, la tecnología, el cine, el teatro, la medicina, la exploración espacial, la política, y toda aquella manifestación de la naturaleza humana, incluida la guerra. Ello y no otra cosa me ha llevado a hacer referencia a la existencia de una serie de acontecimientos acaecidos en los diferentes dominios en estos cincuenta años, los cuales, aunque no nos demos cuenta, los tenemos presentes diariamente en nuestro quehacer, actividades desarrolladas siempre, desde que nacemos, pero que conforme avanzaba nuestra educación, conforme adquiríamos mayores conocimientos y aunábamos a ellos ese gran cúmulo de experiencias fruto de nuestro propio andar, íbamos convirtiéndonos en seres especiales, ciudadanos del mundo, teniendo siempre presente aquello con lo cual iniciamos estas

remembranzas: "Recordar es vivir" y vivir es: "dejar huella, decir aquí estuvimos, esto fuimos y esto hicimos".

Finalmente, deseo dar gracias a Dios y a la Madre de Dios, nuestra Madre, por todo lo que nos ha dado y nos ha permitido vivir, recordando a todos aquellos compañeros de travesía, dentro de los cuales, ni puedo ni debo soslayar, la compañía de las hermosas, bravías e inteligentes damitas que decidieron en su momento unir su existencia a la nuestra, con toda la renuncia que ello implicaba, y que, por azar del destino, algunos de ellos han debido emprender prematuramente el viaje hacia la eternidad, teniéndolos siempre presentes en nuestra mente y en nuestro corazón.

Permítaseme recordarlos con el afecto y cariño de siempre a: Marita Raygada de Ramos (80), Rosita Gordillo de Gonzales (84), Carlos Marston Rossi (94), Raúl Morante Jara (96), Jorge Herbozo Núñez del Arco (96), Eduardo Navarrete Salomón (00), Luz María Banchemo de Gonzales (01), Alfredo Kroll Broggi (06), Ruby Pazos de Navarrete (09), Roxana Magnani de Pro (12), Fernando Sevilla La Rosa (12), Juan Luis Salinas Sedó (13), Helga Massa de Mesones (13) y Carmen Cervantes de Calvo (15).

BIBLIOGRAFÍA

- CASARETTO ALVARADO, Fernando. *Alma Mater*. Lima, 1999.
- Enciclopedia Británica, Macropaedia, tomos VI Y VII*. Lima, 1982.
- Himnos y marchas navales*. Lima, Dirección General de Intereses Marítimos e Información, 2008.
- Historia del siglo XX*. 10 CD. Lima, *Caretas*, Universidad San Martín de Porres, 1998.
- Historia Marítima del Perú*. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1972-2015.
- HOBSBAWN, Eric. *Historia del siglo XX*. Buenos Aires, Grijalbo, 1998.
- Marina de Guerra del Perú*. Dirección General de Intereses Marítimos, 2002.
- Océano Uno, Diccionario Enciclopédico Ilustrado*. Grupo Editorial Océano, 1991.
- Orto 1964*.
- Personajes del Perú y del Mundo*. Lima, Empresa Editora *El Comercio*, S. A., 2002.
- Plan de endoctrinamiento para los aspirantes*, ESNA, 1962.
- Reader's Digest, Escenas inolvidables del siglo XX*. 1998.
- Revista de Marina*, años 1930, 1959-1965.
- El siglo XX en el Perú a través de El Comercio*. Lima, 1991-1999.

FUENTES DOCUMENTALES

Archivos de la Escuela Naval del Perú.

Diarios de bitácora: BAP *Grau* (1961); BAP *Bolognesi* (1962); BAP *Castilla* y BAP *Aguirre* (1963); BAP *Independencia* (1964).

FOTOGRAFÍAS

Archivo fotográfico de la Escuela Naval del Perú.

Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Archivo Histórico de Marina, colección fotográfica.

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 College, Newport, Rhode Island, USA, en Política, Estrategia y Guerra Naval. Diplomado del PAD de la Universidad de Piura. Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 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), Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN). Colaborador de la Revista institucional y las de Marina, Escuela Superior de Guerra Naval y Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. Conferencista sobre Estrategia y Geopolítica.

Email: jogava@speedy.com.pe
Jogava@gmail.com

Un Glorioso Nombre a un Gallardo Buque

HMS NEW FOUNDLAND – BAP ALMIRANTE GRAU

ENERO 1943 – MAYO 1980

CONTRALMIRANTE

EDMUNDO GUZMÁN LANFRANCO

DEDICATORIA

A los 25 oficiales y 234 técnicos, Oficiales de Mar y Marinería que conformaron la primera dotación del BAP *Almirante Grau* (Ex HMS *Newfoundland*), que con su capacidad profesional, eficiencia, dedicación y mística Naval lograron el éxito de una importante misión.



"UN GLORIOSO NOMBRE A UN GALLARDO BUQUE" Almirante
R.N. Durlacher, Portsmouth, 30 Diciembre, 1959.

El 31 de enero de 2010 se cumplieron cincuenta años de la llegada al Callao del crucero ligero *Grau* que reemplazó al viejo buque del mismo nombre construido en 1906 y que prestó servicios en nuestra Escuadra por más de cincuenta años.

El ex HMS *Newfoundland* fue adquirido a la Royal Navy del Imperio Británico, como resultado de exitosas y expeditivas negociaciones con el Almirantazgo de la Royal Navy, esta importante efeméride en nuestra historia naval no ha pasado desapercibida; se celebró con una reunión en el Centro Naval de San Borja el 27 de enero con la asistencia del Alto Mando Naval, el comandante general de la Marina almirante Rolando Navarrete, el jefe del Estado Mayor General de Marina vicealmirante José de La Puente, el comandante general de Operaciones del Pacífico vicealmirante Carlos Chanduví, el contralmirante Federico Salmón de la Jara (primer comandante BAP *Grau* ex HMS *Newfoundland*) y 14 oficiales de la primera dotación.

La llegada de esta poderosa unidad, marcó un hito trascendental en nuestra Escuadra, tanto en el aspecto tecnológico como operativo; en esa época disponíamos de 6 unidades de superficie antisubmarinas de escaso valor militar.

LOS ESTUDIOS, PLANES, NEGOCIACIONES Y DECISIONES

En 1958, siendo presidente el doctor Manuel Prado y ministro de Marina el vicealmirante Guillermo Tirado Lamb, ante las precarias Fuerzas Navales de Superficie de las que disponíamos, se tomó como objetivo reforzar nuestro Poder Naval con nuevas adquisiciones. En esos días fue importante la movilización que hizo la Asociación Nacional Pro-Marina a través de una colecta a nivel nacional con el Apoyo del Prestigioso Decano de la Prensa Nacional *El Comercio*.

A principios de 1958, el contralmirante Carlos Monge como director de la Escuela Superior de Guerra Naval, con un selecto grupo de oficiales, recibió el encargo de realizar estudios, con el fin de analizar nuestra realidad, y en agosto de 1958 el plan elaborado fue concluido, se tomaron en cuenta diversos factores, principalmente la situación internacional futura y previsible, la extensión de nuestro litoral y algo muy importante, como el Poder Combatiente Relativo de nuestras fuerzas versus la de nuestros vecinos.

El estudio fue evaluado por el Alto Mando Naval y lo aprobó en forma unánime y con conocimiento del presidente de la República, se dispuso que en el

menor tiempo posible se adquirieran nuevas unidades de superficie, de segunda mano y en las mejores condiciones posibles. Uno de los países de interés para estas adquisiciones fue Gran Bretaña.

En agosto de 1959 se dio instrucciones a nuestro embajador en Londres, doctor Ricardo Rivera Schreiber, de iniciar gestiones ante el Almirantazgo de la Royal Navy para adquirir dos unidades tipo Crucero. Se nos ofreció el HMS *Kenya* por 380 000 libras esterlinas y también estaba a la venta el HMS *Superb* y luego surgió el ofrecimiento del HMS *Newfoundland*.

En los primeros días de octubre de 1959 estas propuestas fueron analizadas por el Alto Mando Naval y se recomendó la compra de dos cruceros y el viaje del contralmirante Carlos Monge a Inglaterra para inspeccionar el estado y condición de los cruceros disponibles, quien recomendó que la primera adquisición debiera ser el *Newfoundland*.

Aceptada la venta de inmediato, el presidente de la República firmó la Resolución Suprema N° 306 de fecha 20 de octubre de 1959, en que se designaba la Primera Dotación de Oficiales del futuro segundo BAP *Grau*, siendo la siguiente:

- C. de N. Federico Salmón de la Jara – Comandante
 - C. de F. Óscar Cuadros Muñoz – Segundo Comandante
 - C. de F. Melitón Carvajal Pareja – Jefe del Departamento de Operaciones
 - C. de F. Rafael Durán Rey – Jefe del Departamento de Ingeniería
 - C. de F. Isaías Paredes Arana – Jefe del Departamento de Armamento
 - C. de F. Tomás Pizarro Dávila – Jefe del Departamento de Electricidad
 - C. de C. Francisco Mariátegui Angulo – Jefe del Departamento de Construcción y Control de Averías.
 - C. de C. Miguel Pérez Carmelino – Jefe del Departamento de Administración
 - C. de C. Alfredo Parodi Galliani – Oficial de la 1ª División de Ingeniería
 - C. de C. Antonio Forcelledo Demutti – Oficial de Navegación
 - C. de C. (SN) Germán Balarezo Barrios – Jefe del Departamento de Sanidad
-
- Tte. 1º Augusto Pérez Del Solar – Oficial 2ª División Ingeniería
 - Tte. 1º Felipe Sologuren Larrabure – Oficial División Electrónica
 - Tte. 1º Alfonso Castillo Jordán – Oficial División Electrónica
 - Tte. 1º Jorge Telaya Hidalgo – Oficial 1ª División de Armamento
 - Tte. 1º Edgardo Torres Mendiola – Oficial 3ª División de Armamento
 - Tte. 1º Óscar Jahnsen Raygada – Jefe 3ª División de Ingeniería

Tte. 1º Gustavo Karr Burga – Oficial 2ª División de Armamento
Tte. 2º Emilio Barrón Domínguez – Oficial 1ª División de Ingeniería

A. de F. Alejandro Martínez Frisancho – Oficial de Comunicaciones
A. de F. Emilio Levaggi Aste – Oficial de la 2ª División de Armamento
A. de F. Pedro Gálvez Estremadoyro – Oficial de Construcción
A. de F. Edmundo Guzmán Lanfranco – Oficial de Operaciones
A. de F. Benjamin Rengifo García – Oficial 1ª División de Ingeniería
A. de F. Jorge Saz Pegorari – Oficial 1ª División de Armamento

A siete días de promulgada la Resolución Suprema con fecha 27 de octubre de 1959 se entregó la ORDEN DE VIAJE N° 55-59 al comandante Salmón, en que se le daban instrucciones precisas como jefe de la Comisión que viajaría a Inglaterra, cuya misión era reacondicionar, equipar y amunicionar la unidad adquirida. Al día siguiente se citó al local del antiguo Ministerio de Marina de la avenida Nicolás de Piérola a los 25 oficiales designados como Primera Dotación con el fin de recibir información general sobre el HMS *Newfoundland*, a cargo del mismo contralmirante Carlos Monge. Se nos explicó en detalle la situación en que se encontraba, sus características generales, planta propulsora, armamento, sistema de control de tiro y sensores, principalmente.

Indudablemente este buque sería la unidad más poderosa y moderna que tuviéramos. Además de los 25 oficiales designados viajarían 234 tripulantes de diferentes especialidades y grados. Siendo la dotación normal en tiempo de paz de 60 oficiales y 800 tripulantes. El Gobierno pagaría por el buque 1 150 000 Libras Esterlinas que incluían un contrato con la firma John Thornycroft & Co., quienes se ocuparían de la planta propulsora, sistemas auxiliares, eléctricos y electrónicos. El buque estaba en la reserva e inactivo desde cinco meses atrás. El segundo contrato para los trabajos del Departamento de Armamento estarían a cargo de la firma Vickers-Armstrong, todas estas reparaciones debían tomar cinco semanas, en Southampton.

Al final de la reunión se nos comunicó que al siguiente día nos esperaba en Palacio de Gobierno el presidente Manuel Prado para despedirnos, gesto inédito y único. Al llegar a Palacio, para muchos de nosotros la primera visita, fuimos conducidos al Despacho Presidencial a través del Salón Dorado, allí el doctor Prado nos dirigió unas cálidas y patrióticas palabras, a las que contestó el entonces comandante Salmón, que ya sentía la gran responsabilidad que se le había confiado, finalmente el presidente nos manifestó su deseo de tomarse una fotografía con todos y posamos en las escalinatas que conducen a la Residencia de Palacio.



Despedida en Palacio de Gobierno

EL VIAJE

Se decidió que los 25 oficiales y 234 tripulantes, viajará por vía aérea en cuatro grupos. El primero partiría el 30 de octubre y el último el 21 de noviembre. Para esto se alquilaron cuatro vuelos exclusivos de la Compañía Holandesa KLM. El Itinerario sería Lima-Curacao-Bermudas-Azores-Lisboa y Londres.

Este viaje fue realizado en unos aviones a hélice, cuatrimotor Súper Constellation, el viaje tomó 37 horas en total, a una velocidad de 249 millas náuticas por hora y a una altura de 10 500 pies; en esa época todavía no eran muy comunes los vuelos en aviones tipo J; hoy día un avión BOEING 777 hace el vuelo directo LIMA-LONDRES en 11 horas, a velocidades mayores de 550 millas por hora y a altitudes de 38 000 pies, empleando la navegación por satélite y sofisticados sistemas de aviación.



El Avión en que viajamos

NUESTRO BUQUE

Perteneció a la clase de cruceros FIJI; su quilla fue puesta en gradas en el Astillero SWAN HUNTER AND WIGHMAN RICHARDSON de WALLESEND ON TYNE, el 9 de noviembre de 1939.

Fue lanzado el 19 de diciembre de 1941 y entregado el 11 de enero de 1943.

Su eslora máxima era de 555 pies. Propulsión Turbinas a Vapor. Potencia 72 500, SHP, 4 ejes y velocidad 31 nudos. Capacidad de Petróleo 1 620 Toneladas. Artillería Principal 3 Torres Triples de 6 Pulgadas. Desplazamiento Standard 8 800 toneladas, a máxima Capacidad 11 100 toneladas.



El HMS *Newfoundland*

Inicialmente tuvo dos montajes triples lanzadores de torpedos a babor y estribor de 21 pulgadas de diámetro, posteriormente fueron retirados en el año 1952.

Entre febrero de 1951 a octubre 1952 fue modernizado se hizo un recorrido general de equipos, se reemplazaron sus dos mástiles trípodas por los tipo celosía, se transformó por completo el Puesto de Comando (cerrado) y se instalaron los radares que nosotros recibiríamos: 960 (aéreo) 277Q (aéreo de altura) 293Q (exploración de superficie) y 978 DECCA de navegación.

Los directores de tiro fueron reemplazados. Se eliminaron los tubos lanzatorpedos. En estos espacios en las bandas de estribor y babor en 1960, el SIMA

instaló dos grupos electrógenos General Motor, que en puerto cubrían los servicios esenciales, y así se evitaba el empleo de vapor, con el ahorro consiguiente.

Finalmente el HMS *Newfoundland* en 1957 luego de estar asignado con base en Hong Kong (PRESENCIA NAVAL) fue estacionado en Singapur, de donde hizo su viaje final en la Royal Navy llegando a Portsmouth el 24 de junio de 1959 y el 29 del mismo mes fue pasado a la Situación de Reserva, su destino no terminaría allí, y al cabo de pocos meses una dotación de oficiales y tripulantes de la Marina de Guerra del Perú, el 2 de noviembre de 1959 se embarcarían en él.

BREVE HISTORIA

Este legendario crucero construido y puesto en servicio durante la Segunda Guerra Mundial tuvo participación destacada en varios teatros de operaciones, en algún momento izó su insignia a bordo el célebre almirante de la Royal Navy Andrew B. Cunningham (1883-1963), que al inicio de las hostilidades y en septiembre 1939, apoyó las campañas en el Atlántico. El pico de su carrera fue en 1940 y 1941, en el mediterráneo, cuando Inglaterra luchaba sola contra las potencias del eje.

Alguien dijo de él en esa época que cuando todo haya concluido triunfalmente, se habrá demostrado a sí mismo como el mejor hombre del grupo. Es considerado como uno de los mejores almirantes de la historia de la Royal Navy. La primera acción de guerra de este buque fue en el bombardeo de las islas Griegas Lampedusa, Linosa, y Lampión. El mes de mayo de 1943 precisamente el almirante Cunningham izó su insignia en el *Newfoundland*.

En el mes de junio 1943 en la misión de desembarco en Sicilia participó con apoyo artillero; el 21 de junio nuevamente repitió el bombardeo a blancos terrestres, emprendido el retorno a la isla de Malta en el Mediterráneo fue torpedeado por un submarino italiano, comprometiéndole seriamente el sistema de gobierno, sin embargo llegó a su destino el día 24, en donde efectuó reparaciones provisionales, recomendándose navegar a Boston (EE.UU.), hizo el viaje gobernando con las hélices a 14 nudos. Las reparaciones fueron de octubre al 20 de marzo de 1944.

Pasó luego a la flota británica del Pacífico, donde intervino en los desembarcos de tropas australianas en Nueva Guinea, fue también parte de la fuerza especial que llevó ataques contra el Japón como preliminares de la invasión, que no fue necesaria.

El 2 de setiembre de 1945 este crucero tuvo la distinción de representar a la Royal Navy en la bahía de Tokio en la rendición de Japón y en compañía del HMS *Gambia*, que se llevó a cabo en la cubierta de acorazado USS *Missouri*, donde el general Mac Arthur y el célebre arquitecto de la victoria en el Pacífico almirante Nimitz firmaron el documento formal de rendición incondicional.

El 1º de noviembre de 1956 durante el conflicto por el canal de Suez hundió con fuego de cañón a la fragata egipcia *Domiat*, el *Newfoundland* recibió un impacto de 101 mm del buque egipcio que mató a un tripulante e hirió a cinco se dice que fue esta la última ocasión en que dos unidades de superficie entablaron un duelo artillero, con una salva completa de la artillería principal nuestro crucero voló por los aires el *Domiat* (ex HMS *Nith*).

LA ESTADA EN INGLATERRA 31 OCTUBRE 1959 AL 8 ENERO 1960 (69 DIAS)

Cuando llegamos era un crudo invierno, Portsmouth está en latitud 51 Norte, amanecía después de 08:00 y atardecía a eso de 16:00.

Haré algunos esfuerzos de memoria, cincuenta años han pasado, me ayudaré preguntando a mis compañeros de dotación, apuntes, recortes periodísticos, vivencias propias y alguna bibliografía disponible y específica.

A partir de la primera semana de noviembre con la llegada del primer grupo de la primera dotación a Portsmouth y la primera visita al HMS *Newfoundland* que se encontraba amarrado a muelle en dicho puerto, desde hacía cinco meses y en condición de RESERVA (*Extended Reserve*), este buque comenzó a tomar vida nuevamente, y otro sería su destino, cambiaría su situación de buque en reserva, con el riesgo de un futuro desguace, a ser pronto una unidad de combate operativa en una marina completamente diferente pero pujante y con mucho patriotismo y deseos de progresar.

Pronto un equipo altamente motivado de 25 oficiales y 234 tripulantes de la Marina de Guerra del Perú, apoyados por técnicos de la Industria Naval Británica y oficiales y tripulantes de la Royal Navy, en muy poco tiempo tendrían grandes desafíos, poner en el buque habitable con todos sus servicios y reactivar y poner a punto sus sistemas de propulsión, auxiliares, artillería, sensores electrónicos, equipos de comunicaciones y seguridad entre otros, para que una vez realizadas

las pruebas tanto en muelle como en la mar quedaríamos en condiciones de llevar el buque al Callao.

Todos los que vimos por primera vez este buque, nos impresionó su tamaño y aspecto imponente. Estaba, de acuerdo a su condición, prácticamente sellado, los compartimentos cerrados, a oscuras, sin energía eléctrica y todos los sistemas exteriores cubiertos con lonas oscuras, se escuchó decir al comandante Salmón: “Este es un gigante dormido” y a nuestro segundo comandante, el capitán de fragata Óscar Cuadros: “Y ahora cómo manejamos esto”; excelente oficial superior, de reconocido prestigio profesional, recia personalidad y carácter y líder respetado, fue un apoyo invaluable en la comisión, se preocupaba del bienestar del personal, llegó con el paso de los años alcanzar el grado de vicealmirante. Ellos dos eran conscientes de la inmensa tarea a realizar en tan poco tiempo.

El comandante Salmón, y esta es una vivencia bastante conocida, cuando entra por primera vez a su camarote, que estaba ubicado en popa, vio un ramo de flores artificiales sobre la chimenea decorativa, las flores tenían una tarjeta escrita por un tripulante filipino de la última dotación (tenían las labores de mayordomo) decía que esas flores eran para el futuro nuevo comandante del *Newfoundland* que vendría de muy lejos, y que el buque volvería a navegar, fue profeta. El comandante Salmón conservó esas flores, yo las vi muchas veces en su cámara.

Algunos detalles recuerdo que me llamaron la atención, nunca había estado en un buque de guerra tan grande, estaba en mi segundo año como alférez de fragata, era mi primer viaje a Europa.

Muchas veces me perdía para llegar a mi lugar de trabajo que era el CIC, ellos lo llamaban BOR (*Bridge Operation Room*) y el A.D.R. (*Air Direction Room*), que tenía aire acondicionado pero con el invierno estaba apagado, felizmente el buque tenía muchos carteles con un plan del buque adecuado que decía *You are here*; poco a poco me fui aprendiendo mi ruta. Interesante, no había literas en los sollados para el personal, se empleaba el antiguo sistema de Coys (hamacas), en el Callao se reemplazaron por literas.

La cubierta de botes, era enorme con una gran grúa entre las dos chimeneas había cuatro bellas lanchas, una para uso exclusivo del comandante, una muy elegante para oficiales y dos para el personal; lo peculiar era que estas lanchas estaban pintadas de color rojo: resulta que el comandante del buque en la Royal Navy tiene la potestad de pintar sus lanchas del color que desee. En otras de mis

exploraciones en un taller encontré una pequeña placa de madera, que algún tripulante había pintado y era el de escudo oficial del buque, hasta ahora lo conservo, y se puede apreciar en la ilustración que sigue:



El escudo del HMS *Newfoundland*

El puente de comando cerrado con aire acondicionado era impresionante, con gran cantidad de teléfonos, intercomunicadores, micros para las múltiples líneas tácticas, dos pantallas de radar de superficie, indicadores de timón (el timón estaba en la cubierta de sentina), repetidores de giro etc. Disponíamos de una novedosa central telefónica con 97 anexos.

Existía una capilla que el comandante Cuadros convirtió en una cómoda peluquería para oficiales. Había un consultorio dental y la enfermería era un mini-hospital.

Algo que no quisiera dejar de mencionar fue que en nuestra primera dotación se consideró a un tripulante, que era todo un personaje y una novedad, fue el OM3 Corneta Cesáreo Quispe, conducía fielmente la rutina del buque con toques que tuvimos que recordar, a la hora adecuada no dejaba de tocar: Diana, Rancho, Llamada de Oficiales, Atención para Honores, formar por departamentos, puesto de maniobra, la esperada Fagina y Silencio entre otros; era un tripulante muy querido y considerado. Sus toques los hacía en el Anunciador General, un pequeño compartimiento a popa de la Cámara de Oficiales.

Pocos días fueron en Portsmouth, había premura y, sin temor a equivocarme, alrededor del 5 o 6 de noviembre llevaron a remolque nuestro buque a los muelles de los Astilleros de la firma John I. Thornycroft and Co. Según los acuerdos con la Royal Navy desde el inicio de nuestra estadía hasta el final se nos asignó al capitán de corbeta A. J. Finch al mando de diez técnicos en las diferentes especialidades como asesores permanentes. El trayecto a Southampton fue corto, quedaba a pocas millas.

EN SOUTHAMPTON

Sin demora empezamos en este puerto los trabajos de reacondicionamiento previstos, y los correspondientes a la firma Vickers-Armstrong, todo esto fue a un ritmo intenso hasta que después de las pruebas en muelle zarpamos para las pruebas en la mar el 17 de diciembre de 1959. Con el paso de los días fuimos dominando el material a nuestro cargo. Algunas incidencias recuerdo de esos días, un día se presentó una queja del personal del Astillero ya que personal del buque había pintado en proa a BABOR Y ESTRIBOR nuestro número de casco N° 81, y nos exigieron que lo borráramos, aduciendo que ese era trabajo de ellos, si no se podía producir una huelga, accedimos. Otro hecho muy importante se presentó un día viernes en la tarde, no recuerdo el día exacto; el comandante Salmón llamó a su Cámara a los comandantes Durán y Pizarro, jefes de los Departamentos de Ingeniería y Electricidad, los puso al corriente de la situación: estaban muy avanzadas las negociaciones con el Almirantazgo Inglés, en donde nuestro embajador doctor Ricardo Rivera Schreiber jugó siempre roles importantes por sus valiosos contactos en Londres, para la adquisición del segundo crucero previsto y se trataba del HMS *Ceylon* que llevaría el nombre de BAP *Bolognesi*, crucero que estaba en actividad, el Ecuador presionaba para adquirirlo, pero el Almirantazgo nos daba la preferencia.

Este buque había concluido su despliegue en el lejano Oriente y estaba navegando de regreso a Inglaterra para pasar a la Reserva. Nuestro gobierno debería tomar una pronta decisión de aceptación para su adquisición.

Las instrucciones fueron que los citados Jefes le dieran el encuentro al HMS *Ceylon* en el puerto de Adén, ubicado al sur del hoy convulsionado país Yemen al sur de la península Arábiga. Al día siguiente deberían viajar a Londres y de allí a Adén, el buque llegaba el siguiente miércoles.

La orden fue que durante el trayecto mientras navegaban el Mar Rojo, el Canal de Suez, Mediterráneo hasta la isla de Malta, cerca de Italia, debían inspeccionar a fondo el buque y emitir un informe sobre su condición y la conveniencia de adquirirlo. Todo se cumplió de acuerdo a lo previsto. En las cercanías de Malta los alcanzó un petrolero, que en la mar dio petróleo al *Ceylon* al final de la maniobra se realizó una transferencia de personal y nuestros dos oficiales fueron embarcados en el petrolero que los dejó en Malta, después de ajetreados doce días estuvieron de regreso a Southampton con un informe favorable, que sirvió para decidir la compra sin demora.

Cerca a nuestro amarradero llegaban los grandes transatlánticos de la *Elizabeth* y *United States* muchos de nosotros los fotografiábamos, recuerdo que cuando el *Queen Mary* tocaba su pito era ensordecedor. Estos dos *Queens* jugaron en la Segunda Guerra Mundial un rol destacado, entre ellos transportaron más de dos millones de tropas, en cada viaje embarcaban 15 000 hombres, normalmente llevaban dos mil pasajeros; Winston Churchill estimó que esos buques acortaron la guerra un año, navegaban a más de 25 nudos sin escolta, y difícilmente los submarinos alemanes los podían atacar. En la lámina siguiente aparece la foto de la dotación de oficiales, en este puerto (nótese las fundas negras de las gorras).



En Southampton

PRUEBAS EN LA MAR

El día jueves 17 de diciembre de 1959 se emitió el PLAN del DIA N° 1, en que se precisaban las actividades a realizar en nuestra primera salida a la mar. Se zarpó de Southampton a 11:00, donde ya no regresaríamos, se recomendaba especial cuidado con cumplir las Órdenes de Honores al pasar a otros buques de la Royal Navy. Se advertía que en el canal inglés encontraríamos mar gruesa, los cambios de velocidades fueron graduales. Se pusieron y sacaron de servicio los turbos, se hicieron pruebas de funcionamiento de los sistemas auxiliares.

Se hizo también cambio de gobierno a popa y la más importante fue la prueba a máxima potencia con una mar gruesa en proa, alcanzamos más de 29 nudos, propulsando con los 4 ejes, un grupo de oficiales estábamos en el puente alto de comando (descubierto), veíamos cómo el buque se encabuzaba hasta la primera torre de la batería principal, y en ocasiones el agua nos salpicaba, fue impresionante e inolvidable.

Estaba con nosotros el comandante Paredes, jefe del departamento de Armamento, y comentó: "Delítense con esto, que nunca más verán algo parecido en este buque". En operaciones se probaron todos los sistemas de comunicaciones así como con los radares, de los que disponíamos de cuatro. Se probó el Radiogoniómetro. En el CIC (BOR) hicimos ejercicios de ploteo. Se hizo transferencia de Control de los Transmisores y receptores, de todas las gamas VHF, UHF y HF, disponíamos de varias estaciones de radio, y la capacidad de comunicaciones cubría sin dificultad las líneas tácticas de superficie y aérea y así como Buque-Tierra, tanto como Unidad Táctica individual como Buque Insignia. En armamento se probaron los circuitos telefónicos, los sistemas hidráulicos de las tres torres de 6 pulgadas. El Director Principal quedaría pendiente para la próxima salida a la mar la importante prueba de disparar toda la artillería principal, todas estas pruebas las pudimos llevar a cabo con nuestra reducida dotación: hubo que multiplicarse durante los dos días de pruebas.

Al día siguiente regresamos a puerto, con gran optimismo, amarramos a muelle en la Base Naval de Portsmouth. Se presentaron algunas fallas que se reclamaron a los astilleros que nos hicieron los trabajos.

A los pocos días salimos nuevamente con el propósito de probar en forma efectiva los 9 cañones de 6 pulgadas, era una novedad para nuestros artilleros, estos

cañones empleaban la munición Tipo Saquete el proyectil iba separado de la carga impenetrable que eran unos saquitos con la pólvora, el estopín en el cierre del cañón, exactamente como en los antiguos cruceros; la velocidad de fuego con una dotación eficiente podía alcanzar los 6 tiros por minuto, según escuché de los Artilleros.

ESTADA EN PORTSMOUTH

Terminadas las pruebas, pasamos las Navidades en puerto, y ya faltaban un par de semanas para el viaje de retorno al Callao. El tiempo que nos quedaba lo emplearíamos en subsanar las fallas encontradas, continuar con el conocimiento de los sistemas del buque, preparar la ceremonia de comisionamiento y la logística para un viaje de 23 días, de los que 6 estaríamos en puerto. Algunas vivencias de nuestra estada en esta gigantesca Base Naval se me vienen a la memoria: asistimos un grupo dos días a una Escuela de la Royal Navy cerca de la Base cuyo nombre era HMS. *Driad*. Parecía un antiguo castillo. Con el fin de reforzar nuestro conocimiento sobre los radares 293Q (exploración de superficie) DECCA 978 (de navegación) 277 Q (Radar para detectar Alturas de Blancos Aéreos) y el 960 de exploración aérea a gran distancia, daba más de 200 millas, como oficiales acudimos el suscrito y mi compañero el alférez de fragata Alejandro Martínez, así como todo el personal de radaristas y electrónicos; recuerdo que nos llevaron en un camión, íbamos en la parte trasera cubiertos con una lona, el frío era de considerar.

En la Base y muy cerca de nuestro amarradero se encontraba en un dique como Museo, el legendario buque del gran almirante Nelson el HMS *Victory* construido el año 1765 a un costo de 57 748 Libras Esterlinas, desplazaba 2 162 toneladas. Eslora 226 pies y 52 pies de manga, disponía de 100 cañones en tres cubiertas, estaba clasificado como Buque de Primera Línea.

Su tripulación era de 850 hombres, no dejamos de visitarlo, fue un deleite pasar unas horas a bordo de este histórico Buque, el sitio donde murió Nelson está claramente indicado, esto ocurrió en la Batalla de Trafalgar el 21 de octubre de 1805. Hay algo que no olvidaré, y fue la señal con banderas que izó Nelson antes de la batalla, muy corta y lacónica encerraba el significado del espíritu del líder arengando a quienes lo seguirían en el sacrificio hacia la victoria. La señal: *Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber*; esto ha quedado escrito para la Historia y la posteridad, dos célebres almirantes en su momento conocedores sin duda de esta actitud, en vísperas de las grandes batallas de Tsushima el 27 de mayo de 1905 y la batalla de Midway el 4 de junio



HMS Victory

de 1942 los almirantes Togo y Nimitz, ellos antes del inicio de las acciones que los conducirían a la victoria enviaron los siguientes mensajes Nelsonianos a sus Fuerzas: *El esplendor o la caída del Imperio de la Batalla de hoy, que todos los hombres hagan lo imposible por vencer*; Nimitz envió al almirante Spruance el siguiente mensaje: *La necesidad de tomar riesgos calculados para infligir la mayor cantidad de daño al enemigo sin arriesgar fuera de lo normal los Portaaviones (USS Hornet USS Enterprise y USS Yorktown)*. Era como decir que había que tirarse al agua pero tratando de no mojarse.

Frente a nuestro amarradero se encontraba el impecable yate Real HMS *Britannia*, hermoso buque con un desplazamiento máximo de 4 961 toneladas, 360 pies de eslora. Propulsión Turbinas a vapor a 23 nudos de velocidad máxima y una tripulación de 271 hombres. Con este buque tuvimos dos hechos anecdóticos, incidentes que motivaron quejas de parte del comando del *Britannia*. La superestructura era de color blanca y todo el tiempo era limpiada, parecía simonizada y en dos ocasiones levantando presión con nuestras calderas, salía una cantidad incontrolable de hollín que volaba por los aires y caía sobre el yate Real con el malestar

consiguiente y las quejas. En otra oportunidad, el alférez de fragata Pedro Gálvez, probando una de nuestras lanchas que tenían un complicado sistema de gobierno, se estrelló contra el casco del flamante yate Real, lo que motivó otra queja, sin embargo para Navidades tuvimos intercambio de visitas de cámara, ellos acudieron a bordo con uniforme de etiqueta.

Durante nuestra estada en esta base, un día tuvimos una inusitada y agradable visita, la de Luis Alva, que en algún momento fue cadete naval, ya nuestra cámara estaba remozada y tenía un piano, nos deleitó tocándolo y cantando.

Hay un hecho que me narró el almirante Rafael Durán, uno de los fines de semana, a fines de diciembre, lo llama a su cámara el comandante Salmón informándole que había recibido instrucciones de llegar al Callao a más tardar el 30 de enero; había tensión con el Ecuador y la presencia de nuestro buque era importante. Resulta que como mencioné antes, en las pruebas se presentarían algunas fallas que se estaban terminando de subsanar pero se requería de otra salida a pruebas para quedar conformes, y eso tomaría un par de días, aparte de los costos de petróleo y remolcadores, etc. El comandante le pedía una solución; el comandante Durán le pidió dos horas para darle una respuesta, luego regresó y le planteó la solución, que era llevar a cabo las pruebas necesarias en el tramo de regreso de Portsmouth a Azores, habría necesidad de embarcar a dos oficiales y tres tripulantes de Ingeniería de la Royal Navy y se les dejaría en Azores y de allí retornarían por vía aérea; nuestro comandante aprobó el planteamiento presentado.

La totalidad de los oficiales y muchos tripulantes, tuvimos la oportunidad de visitar Londres, el viaje era por tren y duraba tres horas y algunos nos aventuramos a viajar en un fin de semana con un permiso especial a Paris.

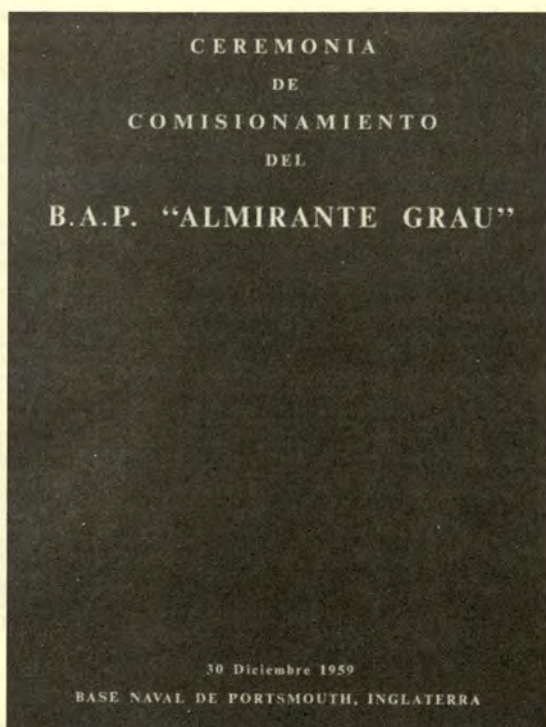
Los últimos días de diciembre arribó a la Base en su último viaje como buque de la Royal Navy el HMS *Ceylon* futuro BAP *Bolognesi* y gemelo de nuestro buque, estuvimos muy cerca de él, pudiéndole admirar. A los pocos días antes de nuestro comisionamiento llegó el primer grupo de la dotación de nuestro gemelo, a muchos de ellos se les dio alojamiento a bordo, había espacio suficiente.

Todos nuestros eventos importantes fueron cubiertos ampliamente por toda la prensa nacional como noticias de Primera Plana, el despliegue de *El Comercio* fue encomiable, demostrando un gran cariño por nuestra institución.

EL COMISIONAMIENTO

Se realizó de acuerdo a lo previsto el 30 de diciembre en la Base Naval de Portsmouth fecha ansiada abordo y en todo el país. Ese día a bordo se arriaron en proa el *Unión Jack* y en popa la *White Insignia* reemplazándose por nuestro Jack y el Pabellón Nacional; fue un día de grandes emociones y de momentos que siempre recordaremos.

Se entregó a todos los invitados un hermoso folleto recordatorio, su carátula se muestra en la lámina siguiente. El detalle de la ceremonia fue el siguiente:



Programa del afirmado del Pabellón

- 12:05 Llegada a bordo del almirante representante del Almirantazgo Británico.- Honores
- 12:08 Llegada a bordo de su Excelencia el Embajador del Perú en Gran Bretaña y Sra. de Rivera Schreiber.

- 12:11 Revista de la Guardia de Honor
- 12:15 Entrega del Ex HMS *Newfoundland* por el Almirante representante del Almirantazgo Naval Británico al embajador del Perú.
- 12:20 Recepción del buque por su Excelencia el embajador Sr. Ricardo Rivera Schreiber a nombre del Perú.
- 12:25 Se arría el pabellón británico.– Himno Nacional inglés.– Honores
- 12:27 Comisionamiento del buque por el Sr. capitán de navío Federico Salmón de de Jara comandante de la unidad.– Lectura del saludo del Sr. vicealmirante Guillermo Tirado Lamb, Ministro de Marina del Perú.
- 12:30 Se iza el pabellón del Perú.– Himno Nacional peruano.– Honores
- 12:32 Descubrimiento de la placa con el nombre del buque por la Sra. Teresa Kroll de Rivera.
- 12:36 Bendición por el Ilustrísimo monseñor C.D. Fay O.B.E. Capellán Mayor de la Marina Británica.
- 12:39 Honores por la tripulación peruana
- 12:40 Recepción en la Cámara de Oficiales

Maestro de Ceremonias: capitán de corbeta Francisco Mariátegui A.

Izado del pabellón Peruano: alférez de fragata Jorge Saz P.

El 31 de diciembre de 1959 el Diario *El Comercio* en primera plana publicaba: “Emocionante Ceremonia Patriótica Constituyó la Entrega del *Grau*”. “Este poderoso crucero será siempre celoso guardián del Honor Nacional”, dijo la esposa del embajador doctor Rivera Schreiber. La información gráfica fue amplia y variada, así como la periodística.

Muchos de los invitados llegaron por tren desde Londres. Asistieron el viceministro de la Marina del Reino Unido Sir John Lang, figura principal del Almirantazgo, el comandante en jefe de la Marina Británica en Portsmouth el almirante Sir Manley Power y su esposa así como los almirantes Durlacher, Hezlet, Grant y Hamilton acompañados de sus esposas, así como otros jefes de la Royal Navy, todos ellos fueron recibidos abordo por nuestro embajador doctor Ricardo Rivera Schreiber y el capitán de navío Federico Salmón de la Jara con los honores correspondientes. Enseguida, el almirante Durlacher

último almirante que tuvo su insignia a bordo del crucero, invitó a nuestro embajador a pasar revista a la Real Guardia Naval Inglesa, formada en cubierta frente a la nuestra.

La banda completa de la Marina Real de Portsmouth con vistosos uniformes ejecutó las marchas, honores e himnos nacionales, hubo elocuentes discursos y con la entrega del libro del buque, significaba la entrega del buque, el embajador Rivera recalcó el amistoso gesto de la Royal Navy que permitió la incorporación de dos magníficos cruceros, este hábil diplomático fue pieza vital en todas las negociaciones también tuvo frases de agradecimiento al almirante Lang con quien trato en sus gestiones acto seguido se arriaron e izaron los pabellones.



Afirmado del Pabellón

Y así termina una ceremonia que quedará grabada para siempre en nuestros anales, en esta ceremonia estuvieron presentes el comandante del futuro BAP *Bolognesi*, con algunos de sus oficiales, y tripulantes.

Terminada la recepción en la cámara de oficiales, el almirante Durlacher le manifestó su deseo al comandante Salmón para visitar por última vez el puente de comando en compañía del último comandante del crucero, el contralmirante Hezlet y mencionando el nombre del Gran Almirante Grau, cuya historia conocía

bien le dijo al comandante Salmón con gran emoción: *Captain: you are given a Glorious name to a Gallant Ship.*

EL VIAJE DE RETORNO AL CALLAO

A 14:00 del 8 de enero de 1960 zarpamos de Portsmouth, una salva de saludo nos despidió y la tradicional señal: *GOE speed*. Así iniciamos un largo recorrido de 6 513 millas a una velocidad promedio de 15 nudos, durante 23 días, de los cuales seis fueron en puerto. Nos dirigimos primero a las islas Azores, donde dejaríamos a dos oficiales ingleses y tres tripulantes; como mencioné antes, este tramo se hizo con mal tiempo.

Alcanzamos mar 7 y vientos de fuerza 8. En este tramo ocurrió un incidente que ha quedado registrado por el capitán de navío José Valdizán Gamio en su libro: *Tradiciones Navales Peruanas* Con el título: “El fantasma del Crucero”.

Y aquí va un extracto de la narración:

El capitán de navío Francisco Mariátegui, quien integró la plana mayor del BAP *Almirante Grau* adquirido en Inglaterra me contó este episodio.

“El HSM *Newfoundland*, a raíz de un conflicto por el Canal de Suez tuvo un encuentro con la fragata egipcia *Domiat*, hundida a cañonazos el 1° de noviembre de 1956, y que, no se fue a pique sin antes haberle encajado algunos “confites” de mediano calibre a su adversario. En el crucero las cosas no marcharon tampoco color de perlas, algo quedó faltando en el buque de mayor porte, pese a que, del más pequeño, nada faltó de ser hundido por la única salva de artillería hecha con los nueve cañones del *Newfoundland*: ese algo fue una pierna de cierto mayordomo chino.

“Volvamos a nuestro principal protagonista, el amarillo herido, entre dolorosos e incontenibles gemidos comenzaba a desangrarse en medio del pasadizo central de la segunda cubierta. Tres o cuatro de los que se hallaban cerca, mientras enviaban a buscar al médico del buque levantaron al pobre amputado. Se le hizo un torniquete de emergencia, y, como la hemorragia continuara y el trecho hasta la enfermería era considerable, pues se le depositó dentro de lugar más adecuado y limpio que había en las cercanías: ¡el sufrido chinito fue a parar dentro de una tina del baño destinado al uso de la oficialidad!

“Mientras el herido, aterrado con los estampidos y sin cesar de quejarse, viendo que no acudían a socorrerle resolvió abandonar la tina, con el esfuerzo aflojó el torniquete, y cayendo sobre la cubierta, comenzó a arrastrarse en busca de auxilio. Y el desangramiento total se produjo. Cuando el médico y los enfermeros le encontraron, solo pudieron colocar un cadáver sobre las parihuelas.

“Al finalizar el año de 1959, un grupo de oficiales peruanos inspeccionaba el *Newfoundland* para recibirlo de sus colegas británicos.

“Siguiendo al capitán de corbeta de la Real Marina Británica, DHJ. Franklin, dicho grupo se detuvo para examinar el baño de oficiales. La ausencia de duchas a las que los peruanos están tan acostumbrados despertó la curiosidad general:

—¿Por qué tanta bañera en el buque?, interrogó uno de ellos.

—¡Oh! Es una costumbre británica muy antigua. Nosotros, somos extremadamente conservadores.

—¿No cree usted que las duchas resultan más prácticas?

—‘Todo depende de las circunstancias’, respondióle su interlocutor. A veces lo son, y en ocasiones no prestan el mismo rendimiento.

—¿Cómo que no?’

—Pues verá usted. Cuando en el año de 1956 se suscitó un conflicto internacional sobre el Canal de Suez, este buque se vio obligado a hundir a la fragata egipcia *Domiat* que le había disparado primero. Un proyectil del barco contrario hirió gravemente a uno de los mayordomos chinos que se encontraba a bordo, amputándole una pierna. Socorrido de inmediato, hubo que hacerle un torniquete de emergencia y depositarle dentro de esta tina. Y cuentan que en las noches, no en todas, quienes trafican por el pasadizo cercano alcanzan a oír, los ayes de dolor que lanzaba aquel desgraciado antes de morir.

—¿Quiere usted decir que “penan”?’

—Ni más ni menos. Esa es la creencia general en el buque.

“Durante el mes de enero de 1960, el BAP *Almirante Grau* navegaba una noche cruzando el océano Atlántico en dirección al Perú. Antes de pasar a la cámara de oficiales para de la comida, tres de ellos hallábanse conversando sobre diferentes tópicos. La charla fue variando hasta ir a parar en el curioso caso del mayordomo chino. Platicaban en dicho grupo el capitán de fragata Tomás Pizarro, el capitán de corbeta Francisco Mariátegui y el teniente primero, Alfonso Castillo. Llegaron a comentar, el extraño sucedido que protagonizó el OMI Elec. Juan Chang: encontrándose en la central de tiro para cañones de 4”, vio a un tripulante vestido de faena, quien pasando junto a él y tocándole el hombro, díjole en inglés y con acento asiático:

I will see you later...

“Luego de lo cual ingresa un compartimiento interior sin salida alguna y se esfuma, cuando el comandante Pizarro encontró a Chang, este estaba pálido. Informado el capitán de navío Federico Salmón de la Jara, ordenó una inspección general del barco para descubrir a un probable polizón. El resultado fue nulo.

“Aquella noche, el comandante Mariátegui estaba insomne. Sería la una de la madrugada cuando súbitamente tuvo que sentarse en la litera: ¡sordos quejidos en el pasadizo! Algún bromista pensó.

“Mas los gemidos continuaron, cada vez más lúgubres. Levantándose abrió la puerta del camarote e ingresó al famoso pasadizo. ¿Cuál no sería su sorpresa? Se topó con sus dos interlocutores de hacía unas horas; el comandante Pizarro y el teniente Castillo, quienes acudían a averiguar sobre los extraños y quejumbrosos ayes... He interrogado a dos de los principales protagonistas y aunque no pude hacer lo mismo con el chino de la historia por razones obvias, ambos concluyeron manifestándome que, aquellos quejidos fueron una realidad innegable”.

Ante las insistentes afirmaciones de mis colegas, quienes me aseguraron que esta historia fue muy cacareada a bordo del *Almirante Grau* y conocida por todos, no me ha quedado otro remedio que relatarla”.



En Azores

A Azores arribamos el 12 de enero, de donde zarpamos a la bella y pintoresca isla de Curazao, la navegación fue más apacible y sin ningún inconveniente la reducida dotación cubría con eficiencia las guardias y servicios, a Curazao arribamos el 21 de enero, donde hicimos reaprovisionamiento de petróleo de allí a Panamá, para el cruce del Canal, llegamos a Cristóbal el 25 de enero, en donde se embarcaron una delegación de periodistas que el Alto Mando Naval invitó, ellos navegarían hasta el Callao, fueron Mario Saavedra de *El Comercio*, Franklin Arteaga de *La Prensa*, Augusto Razuri de *La Crónica*, Francisco Pardo de Zela de Radio Nacional y Guillermo Cortez Nuñez de *Última Hora*, se integraron fácilmente a la dotación. De Panamá, zarpamos a las Islas Lobos de Afuera a donde arribamos el 28 de enero.



Canal de Panamá

En el tramo de la navegación hacia el Callao nuestro grupo de periodistas editaron un periódico, salieron cuatro números, y era un deleite para oficiales y tripulantes. Le pusieron por nombre *El Monitor*, el primer número apareció el 27 de enero de 1960 era el nacimiento de esa publicación que hasta hoy día publica nuestra institución. Transcribiré por su significado dos editoriales publicados de Mario Saavedra.

EDITORIAL (*El Monitor* N° 2, 28 de Enero de 1960)

“Esta confraternidad entre marinos y periodistas, constituye un invaluable primer paso para el conocimiento más amplio de la vital y abnegada labor de los herederos de la Gloria de Grau, a través del periodismo y de la radio.

“Hasta ahora, lo confesamos hidalgamente, no teníamos idea cabal de lo que significa hacer navegar un buque y en cierto modo compartíamos la creencia general de que ‘los marinos tienen mucha suerte porque se pasan la vida paseando’. ¡Qué distinta es la realidad ¡ ... Desde el comandante hasta el último marinero, todos sin excepción nos están ofreciendo un brillante ejemplo de lo que puede la unión, la disciplina y el amor a una carrera noble y hermosa.

Si todo el Perú siguiera vuestro ejemplo, nuestro país estaría como todos los deseamos a la vanguardia en la América Latina. Por eso, amigos marinos os agradecemos el habernos mostrado en todas sus facetas vuestra admirable labor”.

NOTA EDITORIAL (*El Monitor* N° 4, 30 de Enero 1960)

Mezcla de tristeza y de alegría hay en nosotros los periodistas. Si bien compartimos la alegría de la llegada, para nosotros es el final de una experiencia inolvidable. Siempre recordaremos estos días pasados en el *Grau*. Si ya admirábamos a la Armada, ahora hemos aprendido a quererla como algo muy nuestro.

Les agradecemos a todos y a cada uno de los oficiales y tripulantes, la cooperación que nos han brindado. Tengan la certeza de que son ampliamente correspondidas.

Al entrar a aguas peruanas se cursaron mensajes de saludo entre el Comandante del Buque y el Presidente de la República como sigue:



Navegando al Callao

El comandante Salmón, al ingresar a aguas peruanas envió el presidente de la República un mensaje de saludo y poco después recibió la respuesta. El texto de ambos mensajes es el siguiente: “Señor Presidente de la República: Al ingresar en aguas peruanas iniciando la última etapa de la honrosa misión que se nos ha encomendado, presento a usted señor presidente el respetuoso saludo del comandante, jefes oficiales y tripulantes del BAP *Almirante Grau*.”

*Capitán de navío Salmón de la Jara,
Comandante BAP Almirante Grau”.*

“Capitán de navío Salmón de Jara, comandante BAP *Almirante Grau*

“Agradezco y retorno expresivo saludo que usted, Jefes, Oficiales y Tripulantes del BAP *Almirante Grau*, me envían al ingresar aguas peruanas, Buque Insignia de nuestra Armada que mi Gobierno acaba de adquirir y cuyo arribo a nuestras costas me llena de emocionado patriotismo y será motivo de Júbilo Nacional”.

Al fondear en la Isla Lobos de Afuera se acercaron numerosas balsas y botes de pescadores de la zona quedando impresionados con la figura de nuestro crucero uno de ellos exclamó: “Es bello y poderoso como me gustaría navegar en el”. Finalmente zarpamos hacia Ancón donde fondeamos en la noche del 30 de Enero, al día siguiente temprano en la mañana se embarcó el presidente de la República Dr. Manuel Prado Ugarteche, acompañado del ministro de Marina vicealmirante Guillermo Tirado,

el comandante general de la Marina vicealmirante Juan Francisco Torres Matos, el comandante general de la Escuadra contralmirante Gustavo Mathey y las más altas autoridades navales, así como otras autoridades del Gobierno.

También se embarcó el único sobreviviente del Glorioso Monitor *Huáscar*, el alférez de fragata Manuel Elías Bonnemaïson. “Hoy es día de fiesta” dijo el presidente Prado al llegar a bordo en compañía del comandante del buque recorrió nuestro crucero. “Este es un día glorioso para el Perú”, fue otro de los comentarios del presidente Prado, el alférez Bonnemaïson con sus 94 años, después que el presidente lo saludó le dijo “Lo felicito presidente, por esta adquisición”.

A las 09:30 se zarpó hacia el Callao, a donde llegaríamos en dos horas. Era el día 31 de enero de 1960, y fuimos escoltados por los Destroyers de BAP *Castilla*, BAP *Aguirre* y BAP *Rodriguez*.

LA LLEGADA AL CALLAO

Se calcula que nuestro arribo fue espectado por una multitud de más de doscientas mil personas. Una escuadrilla de nuestra fuerza aérea hizo impresionantes vuelos rasantes sobre nosotros.



Llegando al Callao

A las 11.07 el BAP *Grau* hacia su ingreso a la bahía del Callao, decenas de yates y embarcaciones nos seguían tocando sus sirenas, en los muelles del Arsenal Naval había una multitud entre la que estaban nuestros familiares, amigos y novias, nos dirigíamos a nuestro amarradero en el Arsenal Naval.

Y acercándome al final de este memorable relato, quiero mencionar lo que escribió el capitán de navío Carlos Arias Pérez Egaña en su artículo, publicado en el libro recientemente editado (2007) por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, una publicación en homenaje al contralmirante Salmón y que se tituló: *MARINO Y CABALLERO EJEMPLAR*, tiene más de 740 páginas y fue producido con la colaboración de un grupo de oficiales de Marina e Historiadores convocados para este homenaje; finalmente resaltaré el artículo del capitán de navío Armando Reáteguí Canga, denominado “Orgullo por su Buque”. Considero oportuno incluirlo en esta monografía.

Y aquí lo que comentó el comandante Arias sobre la maniobra a muelle a nuestro arribo al Callao:

Uno de los hechos que con el mayor asombro siempre escuchábamos los jóvenes oficiales, fue la famosa y quizá hasta ahora nunca superada, maniobra de atraque en la Base Naval del Callao del BAP Almirante Grau, (ex HMS Newfoundland), recién llegado de Inglaterra, el 31 de enero de 1960, teniendo al mando, como comandante de la primera dotación del nuevo buque insignia al contralmirante don Federico Salmón de la Jara, en ese entonces capitán de navío.



Ingreso al Arsenal Naval



Maniobrando al amarradero

La responsabilidad era muy grande, a bordo se encontraba el presidente constitucional de la República, doctor Manuel Prado Ugarteche, el alto mando naval en pleno y toda la comitiva de autoridades embarcadas horas antes en la bahía de Ancón. La maniobra resultó impecable y realmente marcó un hito al no utilizarse ni práctico ni remolcador alguno para amarrar a muelle semejante inmensidad de nave, acoderándose cual fuera un simple automóvil que se parqueaba, gracias al agudo ojo marinero y amplia experiencia de hombre de mar de su comandante. Este hecho quedó perennizado al día siguiente en la portada del decano de la prensa nacional, el diario El Comercio, a página completa; comentando que pudo ser presenciado directamente por el pueblo chalaco y limeño, que se aglomeró a lo largo de toda la costa comprendida entre el distrito de La Punta y el rompeolas sur de la Base Naval del Callao.

En los siguientes días a nuestra llegada fueron designados al buque, oficiales y tripulantes para completar la dotación que correspondía y latía abordo un verdadero orgullo por nuestro buque, que siguió con el paso de los años y sobre este importante concepto reproduzco una síntesis del artículo mencionado anteriormente por el capitán de navío Armando Reátegui:

En el año 1950, asistí a una conferencia en la Academia Naval Norteamericana sobre "El orgullo del oficial por su buque". La conferencia buscaba im-

buir a los futuros oficiales, el orgullo que debe tener el oficial por su buque, cualquiera que sea, grande, mediano, chico, nuevo o viejo, porque este orgullo contribuía a la eficiencia del buque y esta eficiencia se sumaba a la de la flota y por consiguiente de la Marina.

Continuaba la conferencia desarrollando los valores del buque disciplinado, eficiente en sus maniobras y todo lo que tuviera que ver con el personal y el profesionalismo marinero.

El conferencista enfatizó que tan importante como el desempeño profesional del oficial, era el mantenimiento del material, y que estos dos factores solo se lograban con el orgullo por el buque. Con mayor énfasis trató de cuatro unidades de más de veinte años (en ese momento para la marina norteamericana, reviejos), de una pequeña marina amiga, que a su llegada a New London para ser repotenciados, habían causado sorpresa y hasta envidia por el estado de mantenimiento de todos sus sistemas y por tratarse de submarinos que todavía entraban en inmersión.

Para el conferencista, esta visita de los cuatro submarinos, era el ejemplo perfecto y hacía realidad el tema de su conferencia: orgullo por el buque.

Como el conferencista no mencionó la nacionalidad de los buques, sospecho que se tratara de submarinos peruanos, e inicié indagaciones para conocer la nacionalidad de dichas unidades. La investigación se me hizo difícil, hasta que un profesor de navegación, me confirmó que se trataba de unos submarinos peruanos, iguales a los que él navegó cuando efectuaba sus prácticas.

Poco después, me encontré con el teniente primero Sommerkamp y me confirmó que los submarinos R se hallaban en New London, en los astilleros de la Electric Boat Company Co. en Groton, para recorrido del casco e instalación de equipos de sonar y de radar, y que estaban al mando del capitán de fragata Federico Salmón de la Jara.

Años después, en una reunión por un aniversario de la Comandancia de Submarinos, el ya entonces retirado contralmirante Salmón de la Jara, dirigió unas palabras mencionando la tradición de los submarinistas por el mantenimiento de sus buques, y trajo a mi memoria aquella lejana conferencia "Orgullo por su buque".

BREVE HISTORIA DEL BAP GRAU EN NUESTRA ESCUADRA

A los pocos días de nuestro arribo, del 15 de febrero al 20 de marzo 1960 se realizó el primer Crucero de Verano del BAP *Grau*, embarcando cadetes navales. Sería el viaje inaugural del BAP *Grau* al litoral peruano. A todos los puertos que se visitaron acudieron miles de visitantes a bordo, para conocer de cerca el imponente crucero, se nos rendían homenajes especiales.

Este buque siguió su trayectoria en la Escuadra, participando en diversos cruceros de verano, ejercicios y operativos así como operaciones UNITAS. El 16 de mayo de 1973 con motivo de la adquisición del tercer BAP *Grau* a Holanda se le cambia de nombre por BAP *Quiñones* y pasa a la situación de baja el 2 de Mayo de 1980, después de más de veinte años de importantes servicios. Y por casualidad me encontraba en Paracas en el verano de 1981 y lo vi fondeado esperando su final, para ser desguasado muy cerca al Terminal Marítimo del Puerto de San Martín.

LA CELEBRACIÓN

El vicealmirante Óscar Jahnsen organizó una sencilla pero muy significativa ceremonia a medio día del 27 de Enero 2010 para celebrar los cincuenta años de nuestra llegada como primera dotación del ex HMS *Newfoundland* BAP *Grau*, asistieron especialmente invitados el comandante General de la Marina Almirante Rolando Navarrete, El jefe del Estado Mayor General de Marina Jorge de la Puente, el comandante general de Operaciones Navales del Pacífico vicealmirante Carlos Chanduvi, y 14 oficiales de la Primera Dotación, con nuestro comandante contralmirante Federico Salmón de la Jara, con el transcurso de los años de esta dotación 16 llegaron a alcanzar el grado de oficiales almirantes, dos fueron ministros de Estado, uno comandante general de la Marina y cuatro fuimos seleccionados como alumnos del importante U.S. Naval War College de Newport Rhode Island, los capitanes de fragata de esa época, Óscar Cuadros, Melitón Carvajal, Alejandro Martínez y Edmundo Guzmán, y así también el hijo del almirante Salmón, vicealmirante Enrique Salmón Navea.

Transcurrimos varias horas reunidos en el mismo ambiente de camaradería de hace cincuenta años. Se felicitó con anticipación al contralmirante Salmón, que el 17 de febrero del 2011 hubiera cumplido cien años de una vida plagada de logros y realizaciones valiosas.

ASISTENTES A LA CELEBRACIÓN (27 Enero 2010)



Las anécdotas y vivencias que todos tuvimos no cesaron de contarse se presentaron excelentes videos, fotografías y periódicos alusivos a nuestro “Orgullo de Buque”.

Finalmente tuvimos el almuerzo en que se pronunciaron elocuentes discursos de parte del contralmirante Carvajal que rememoró parte de la singladura de nuestra honrosa comisión, se le hicieron significativos presentes al almirante Salmón. El comandante general improvisó un sentido discurso, no quiso emplear el que trajo preparado, expresó sus sentimientos, en forma espontánea, centro sus ideas en la vida ejemplar del almirante Salmón y su visión de la que puede ser un oficial de Marina, recalcó los conceptos de mística que había apreciado, así también de lo que es cumplir una misión con éxito y el liderazgo demostrado por nuestro primer comandante, expresó que hablaba con el corazón. Finalmente, el almirante Salmón agradeció el homenaje y con gran emoción finalizó expresando: “Marina de Guerra del Perú, ¡adelante a toda Fuerza!”.

Estas palabras reflejaron el pensamiento de un hombre comprometido de por vida con su Institución y su país.

El Diario *El Comercio*, resaltó la importancia de esta efeméride en su edición del 3 de febrero último publicando a página completa una reseña sobre la llegada al Callao del Crucero BAP *Almirante Grau* (ex HMS *Newfoundland*) se ilustró con profusión de fotos.

En los titulares se resalta: “Un Crucero con Honor y Gloria”, “Nunca antes el Perú recibió con tanto fervor patriótico un buque de Guerra”, “Más de 300 000 personas se apostaron en el Callao hace medio siglo para contemplar el arribo del nuevo buque insignia de la Armada Peruana”.

Y, para reflexionar, la autora de este artículo, Sulma Huarinaya, resalta: “Vistazo al pasado. Lo mejor de nuestro archivo histórico para ponerle memoria a la coyuntura”.

BIBLIOGRAFÍA

“A bordo del BAP Grau”. *El Monitor*, Lima, enero, 1960.

INSTITUTO de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. *Federico Salmón de la Jara. Marino y hombre ejemplar*. Lima, 2007.

Jane's Fighting Ships. 1969-1970.

RODRÍGUEZ ASTI, John. *Cruceros*. Lima, 2000.

SALMÓN DE LA JARA, Federico. “HMS Newfoundland-BAP Grau”. *Revista de Marina*, nov.-dic. 1994.

SWEETMAN, JACK. *The great admirals*. Naval Institute Press, 1997.

VALDIZÁN GAMIO, José. *Tradiciones navales peruanas*. Lima, 1968.

OTRAS FUENTES CONSULTADAS:

Recortes periodísticos diarios *El Comercio* y *La Prensa*, diciembre 1959 a enero 1960.

Testimonio del vicealmirante Rafael Durán Rey.

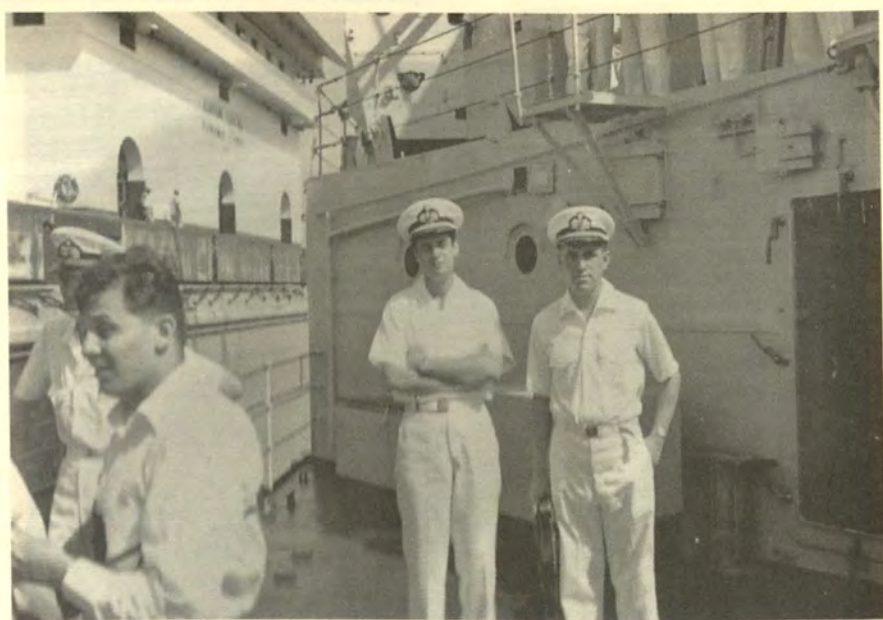
FOTOS DEL ÁLBUM DE RECUERDO



Londres



Windsor



Curazao – Enero 1960



Canal de Panamá – Enero 1960



Llegada al Callao - 31 Dic. 1960

FELICITACIÓN

Al haberse dado término y culminado con todo éxito la adquisición de los dos cruceros BAP *Almirante Grau* y BAP *Coronel Bolognesi*, los que ya están incorporados a la Escuadra formando la División de Cruceros, el vicealmirante ministro de Marina y el Alto Comando Naval expresa su más calurosa felicitación a los comandantes, jefes, oficiales, maestros y oficiales de mar y marinería de ambos cruceros, por la eficiente tarea cumplida que ha puesto de manifiesto, no solo el alto grado de preparación profesional de sus integrantes, sino lo que es de primordial importancia de una Fuerza Naval, la alta moral y disciplina demostrada en todo instante, desde que partieron del Perú hasta su regreso a la Patria. Esta felicitación será publicada en la Orden General de la Armada y copia de ella agregada al Legajo Personal de cada uno de los miembros que integraron las dotaciones del BAP *Almirante Grau* y BAP *Coronel Bolognesi*.- Lima, 23 marzo 1960.- (Firmado.) Vicealmirante –Ministro de Marina Guillermo Tirado L.



BAP *Grau* – BAP *Bolognesi*



Jacinto López
(1864 - 1942)

*Jacinto López, Historiador Naval**

DOCTOR
HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ

Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
y de la Academia Nacional de la Historia

El escritor e internacionalista venezolano Jacinto López (1864-1942) es, sin lugar a duda, una de las figuras más sugestivas e interesantes de la intelectualidad y la política de nuestro continente en la primera mitad del siglo veinte.

La vida de Jacinto López, nacido en Valencia, capital del estado de Carabobo, estuvo jalonada de emociones, aventuras, soledad y ostracismo. Desde muy joven intervino en política como adversario del autoritarismo personalista de Guzmán Blanco. Más tarde combatió al venal dictador Cipriano Castro, aquel que gustaba hacerse llamar "Moisés de la República", quien finalmente ordenó la prisión de López para confinarlo primero en las ergástulas del Castillo de Puerto Cabello y, después en las de la Rotonda, repletas de ciudadanos patriotas y altivos que no habían vacilado en arriesgarlo todo, incluso la vida, para librarse de la oprobiosa tiranía.

En las postrimerías del gobierno de Castro, Jacinto López fue extrañado de su país, decidiendo entonces radicarse en Nueva York. Allí dedicóse de lleno al periodismo, actividad que constituiría su quehacer en esa ciudad a lo largo de más de tres décadas, ya que el sucesor de Cipriano Castro, Juan Vicente Gómez, quien rigió con mano arbitraria y dura los destinos de Venezuela entre 1903 y 1935.

* Publicado en: López Martínez, Héctor. *Notas sobre Grau y otros temas de la guerra con Chile*. Lima, Ministerio de Marina, 1980.

Enemigo de los regímenes de opresión en su patria y fuera de ella, Jacinto López los combatió por sistema, por dignidad personal, por el alto concepto que siempre tuvo de la libertad de los pueblos. Por ello no quiso regresar a Venezuela y prefirió un destierro interminable en los Estados Unidos, el cual, fiel a sus convicciones éticas y principios democráticos, sobrellevó con ejemplar laboriosidad y decoro.

La obra periodística de López está dispersa en numerosos diarios y revistas tanto de los Estados Unidos como de América Latina. Escribió principalmente en *Novedades* y en *La Reforma Social*, mensual este último dedicado a temas económicos, políticos y de derecho internacional que él fundara y dirigiera por espacio de diecisiete años. *La Reforma Social* se editaba en Nueva York en idioma castellano, aunque su administración y distribución se hacía desde La Habana.

Los artículos y ensayos de Jacinto López dieron siempre cumplido testimonio de su honestidad, talento y amplia información. Pudo así llenar a cabalidad la misión que se había trazado: defender la justicia y la democracia y condenar, con argumentos y frases restallantes, las tiranías de todo signo y jaez. “Más de una vez —ha escrito Alejandro Revoredo— se quiso paralizar la mano de este profesor y renovador de catilinarias, que desde el ascetismo y estrechez económica de sus tiendas de proscrito, seguía impertérrito, lanzando las más altivas y amargas imprecaciones a métodos políticos que repugnaban a su conciencia de hombre libre y de hombre culto. Pero nada podía desviarlo de la áspera trayectoria que había marcado su existencia, y que él recorría como un iluminado, insensible a todas las voces y a todos los conjuros que no trajeran un mensaje de bien, de justicia, de verdad, únicos que podían encontrar resonancia en su selecto espíritu”.

López formó en las filas, por desgracia minoritaria, integrada por aquellos hombres dignos de admiración y respeto para quienes la ética y conciencia son valores superiores al éxito político, al poder, a la riqueza y al prestigio. A lo largo de su vida, el internacionalista venezolano tuvo siempre una conducta de servicio prioritario a la conciencia. Para él, la política no fue una nota, un triunfo que debía alcanzarse a cualquier precio. En su caso, en toda ocasión valió más la coherencia interior que una victoria que pudiera empañar su sincera y altiva honestidad.

JACINTO LÓPEZ Y EL PERÚ

La singular tesitura espiritual de Jacinto López nos explica por qué asumió con absoluto desinterés y total entrega la defensa de las causas internacionales del

Perú. Se puede decir, sin hipérbole, que tuvo la noble misión de apoyar siempre, con la gallardía de su pluma, los anhelos de nuestra patria.

“El Perú ha sido víctima de todas las injusticias –solía repetir– seguramente porque es un pueblo noble y generoso. A este pueblo que tan alto concepto le merecía, dedicó numerosos artículos en *La Reforma Social*. Ya en 1919, al producirse el golpe de Estado del 4 de julio, que depuso a José Pardo, comentaba: “... Es urgente, primario, elemental, imprescindible deber suyo (de Augusto B. Leguía) probar concluyentemente los cargos que ha hecho al presidente Pardo. Es un deber del mismo imperioso carácter probar del mismo modo que él es el presidente electo. El mundo debe estar absolutamente cierto de estos dos hechos conexos y fundamentales... la culpabilidad del presidente Pardo y la legitimidad del presidente Leguía, para absolver el acto de fuerza del 4 de julio y considerarlo como un acto de reivindicación del derecho y de la soberanía del pueblo”.

Apunta en esas líneas, como en la obra toda, la fervorosa pasión que sentía López por la justicia, según él “lo único grande y admirable que existía en la vida”. Este amor por la justicia hizo que defendiera con tesón los derechos y la razón que asistían a nuestro país para que nos fueran devueltas por Chile, el agresor de 1879, las provincias cautivas de Tacna y Arica.

“Los hombres que no se hacen cruzados de las causas nobles, sea cual fuere el origen de ellos –gustaba puntualizar López– no merecen la consideración de quienes les tratan. Ser justo es el mejor retrato moral de un individuo La fotografía mejor que se puede exhibir y dejar a las generaciones que nos suceden es la de ser justos y honrados”. Consecuente con estas palabras, el gran periodista apoyó también la posición del Perú frente a Colombia, impugnando el Tratado Salomón–Lozano cuando se produjo el problema de Leticia. Sobre el particular, López escribió en dos folletos: *Los tratados de límites y la Paz Internacional Americana. El Tratado Secreto de 1922 entre Colombia y el Perú*, publicado en 1932, y *Lecciones del Conflicto entre Colombia y el Perú. Resultante del Tratado Secreto de 1932*, que circuló a fines de 1933.

En este último opúsculo sostenía: “El objeto de este trabajo es comprobar que, a pesar de la derrota del Perú en la opinión pública, el Perú tiene razón, y su causa en este conflicto es la causa de la verdad, el derecho y la justicia, la causa de la civilización... Creemos, hoy como ayer, que esta cuestión interesa vitalmente a toda la América. El Tratado Secreto de 1922 es un atentado contra los principios fundamentales de las relaciones políticas entre las repúblicas americanas, en

realidad, de las relaciones humanas. Estos principios fueron atrocemente violados para que ese tratado fuera posible. La cuestión que de este hecho emana es una cuestión moral, una gran cuestión moral, cuya solución importa inconmensurablemente a la América”.

AMIGOS PERUANOS Y EL VIAJE A LIMA

El fervor peruanista de Jacinto López, su amplia información sobre nuestra realidad, se acrecentaban gracias a las largas charlas que sostenía con nuestros compatriotas residentes o de paso en Nueva York, y, con aquellos otros, con quienes mantenía nutrida correspondencia. Recordaba siempre con afecto —entre sus buenos amigos peruanos— a Felipe Barreda y Laos, Manuel Vicente Villarán, Carlos Concha, Alejandro Revoredo, Luis y José Pardo y Barreda, Germán Arenas y Augusto Durand.

Su labor en pro de los derechos de nuestra patria fue motivo para que en repetidas oportunidades se le invitara a visitar oficialmente el Perú. En 1921, cuando las festividades del Centenario de la Independencia, no pudo venir por razones personales. En 1924, para el Centenario del triunfo de Ayacucho, declinó la invitación que le hizo llegar Leguía por considerar que su régimen era una tiranía. Más tarde, a raíz de la publicación de sus folletos sobre la cuestión con Colombia, el presidente Sánchez Cerro le pidió venir a Lima a dictar unas conferencias, pero el asesinato del mandatario truncó la visita. Finalmente, en 1935, al celebrarse el cuarto Centenario de la Fundación de Lima, la Municipalidad capitalina lo invitó en forma especialísima y llegó al callao en el *Santa Bárbara*, los primeros días de ese año.

Solo entonces pudo recibir los homenajes de admiración que merecía tan leal amigo del Perú. Sin falsas modestias, con exquisito don de gentes, López supo granjearse el aprecio y la simpatía de quienes lo trataron en su larga estadía en Lima, que se prolongó por más de cinco años. Aquí, sin abandonar sus asiduas colaboraciones periodísticas —única fuente de ingresos para su economía— trabajó intensamente en una biografía de Manuel Pardo. En Nueva York, como ya quedó dicho, había trabado estrecha amistad con Luis y José Pardo y Barreda, hijos del ilustre mandatario, quienes lo entusiasmaron y convencieron para que asumiera la tarea de escribir una obra definitiva sobre el primer presidente civil del Perú.

Con la minuciosidad que le era característica, leyendo de pie o paseando a largos trancos, Jacinto López revisó el copioso archivo familiar de los Pardo,

diarios y folletos de la época y, en fin, toda la bibliografía necesaria para dar cima a su ambicioso empeño. Desgraciadamente solo pudo redactar las páginas correspondientes a la gestión de Pardo como secretario de Hacienda de la dictadura de Mariano Ignacio Prado. Este sólido trabajo fue publicado en Lima, en 1947, después de la muerte de su autor.

LA GUERRA DEL GUANO Y EL SALITRE

En Nueva York, en las prensas de De Laisne & Rossboro, Inc., en 1930, apareció el libro principal en la obra de Jacinto López: *la Historia de la Guerra del Guano y el Salitre o Guerra del Pacífico entre Chile, Bolivia y el Perú*. Desde muy joven, según testimonio, se había interesado por las causas y el desarrollo de la conflagración del Pacífico, por lo que fue leyendo y acumulando material bibliográfico con la idea de escribir sobre ella con la más absoluta y definitiva imparcialidad, tal como era su costumbre. Hombre idealista, caballero andante de las causas buenas, López quedó deslumbrado ante la figura señera de Miguel Grau. “¡Un país que tuvo un hombre como este –solía exclamar con frecuencia– nunca debió ser vencido!”.

El libro sobre la contienda entre el Perú y Chile fue preparado en Nueva York, a lo largo de muchos años, utilizando ese riquísimo repositorio que es la Biblioteca Pública de la ciudad, en la Quinta Avenida, a donde acudía diariamente desde las nueve de la mañana hasta las cuatro de la tarde en que hacía un frugal almuerzo-comida. López jamás se acostumbró a usar la máquina de escribir. Sus originales, manuscritos, no contenían la menor enmendadura. Cuando se equivocaba o corregía, cosa poco frecuente, prefería romper la cuartilla y comenzar de nuevo.

Su proyecto inicial, según consta en el prólogo que redactó a ese libro, fue escribir una historia de la Guerra del Pacífico en cuatro volúmenes: las causas y orígenes de la contienda, la guerra naval, la guerra terrestre, la paz. Mas, al conmemorarse el primer centenario de la muerte del libertador Bolívar y en tributo a su egregia memoria, adelantó la publicación de un primer tomo –que a la postre sería el único– conteniendo un resumen del primer volumen, a guisa de introducción, y la campaña naval minuciosamente estudiada.

En un homenaje que le ofreciera la Marina de Guerra del Perú en la Escuela Naval, en enero de 1935, Jacinto López hizo una extensa y emocionada explicación de por qué había abordado la tarea de escribir sobre la contienda del Pacífico.

“Grandes pasiones heroicas –dijo en esa oportunidad– decidieron muy temprano mi destino y en el culto y el servicio de estas pasiones ha transcurrido mi vida. Estas pasiones son la libertad, la verdad, la justicia, la moral, el derecho, la humanidad. Estas pasiones son la explicación de toda mi vida. Mi destierro perpetuo, la tragedia de mi vida en la adversidad y el dolor, compendian la ofrenda de mi vida en el altar de estas pasiones, las pasiones sublimes de la vida. Mi obra histórica de la guerra entre Chile, Bolivia y el Perú, es hija de estas pasiones y fruto lógico, natural de mi espíritu, de mi vida... Yo recibo este homenaje como ofrecido no exactamente a mí, a mi persona, sino a las grandes cosas que yo represento en este mundo, a la verdad, el valor, el dolor, el sacrificio, el destierro, el amor, el ideal, la luz”.

“El estudio de la Guerra de 1879” –siguió diciendo– “encendió las pasiones heroicas de mi corazón, las grandes pasiones fundamentales de la vida, las pasiones que constituyen toda la fragua y toda la fuerza del mundo espiritual; y me dediqué a escribirla, y la escribí como un monumento digno de una vida consagrada al trabajo trascendental y al triunfo de la verdad y de la justicia. No era posible que estando yo en este mundo no se escribiera la historia del acontecimiento más importante, más trágico, más trascendental de la historia de América después de la Independencia. No era posible que estando yo en este mundo, la razón, la justicia, la victimación, el heroísmo, la gloria del Perú y de Bolivia en esta guerra no tuviera un expositor, un narrador, un historiador. Esta es la génesis de mi Historia de la Guerra”.

UNA OBRA NOTABLE

En la *Historia de la Guerra del Guano y el Salitre* –ha dicho Raúl Porras Barrenechea– el venezolano Jacinto López “une la densidad de la documentación al vigor literario de la forma, logrando la más brillante síntesis histórica”.

En la primera parte del libro luce la versación, la clara inteligencia, el juicio certero del internacionalista para probar, con maciza argumentación, cómo el Perú, que jamás quiso ni buscó la guerra, se convierte en víctima de los bien elaborados y antiguos proyectos expansionistas y hegemónicos de Chile sobre el océano Pacífico. Sin embargo, es al estudiar la guerra naval cuando Jacinto López alcanza las cotas más altas y brillantes como historiador reconstruyendo magistralmente los episodios en que desborda el heroísmo y capacidad profesional de los marinos peruanos cuyo arquetipo fue Miguel Grau.

Las fuentes que utilizó para su trabajo fueron principalmente la *Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia*, de Mariano Felipe Paz Soldán, la *Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia*, de Tomás Caivano; *La Guerra del Pacífico*, de Gonzalo Bulnes; la *Historia de la Campaña de Tarapacá*, de Benjamín Vicuña Mackenna; la *Historia de la Guerra del Pacífico*, de Diego Barros Arana; *Los Episodios Marítimos*, también de Vicuña Mackenna; la *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, de Manuel I. Vegas García; y, fundamentalmente, explotó a fondo y con pericia de experimentado historiador los grandes y nutridos volúmenes de *Guerra del Pacífico*, la recopilación documental de Pascual Ahumada Moreno.

Como vemos, espigó tanto en la bibliografía chilena como en la peruana y en todos los repositorios que tuvo a su alcance en Nueva York. Pudo así redactar una historia palpitante, ágil, llena de acertados comentarios, de juicios penetrantes, de comparaciones didácticas. Si a lo largo de la obra aparecen largos párrafos llenos de admiración y elogio para los marinos peruanos, esto no es producto de una simpatía gratuita, sino el resultado lógico, imparcial, de una sensibilidad impactada por el heroísmo y capacidad de los peruanos, quienes suplieron, a fuerza de energía y talento, profundas carencias materiales.

Con su habitual lucidez, Jacinto López valoró en toda su magnitud la importancia de las acciones navales cuya suerte era decisiva para marcar el rumbo definitivo de la guerra. Quien lograra el dominio del mar tenía ganada la contienda. A este respecto, la suerte estaba echada de antemano contra nuestro país. La superioridad naval de Chile, basada en dos modernos blindados, era realmente abrumadora, inalcanzable. El Perú no tenía esperanzas de victoria.

Nuestra escuadra estaba compuesta por buques como la fragata blindada *Independencia*, que, según la opinión calificada de Grau era solo un barco de tercer o cuarto orden. El monitor *Huáscar*, el mejor buque, también según el juicio de Grau, no podía considerarse entre los de primer orden. Las otras unidades, o eran solo pontones —como los monitores de río *Manco Cápac* y *Atahualpa*— o buques de madera, presa fácil de los blindados.

Pero si el material a flote era débil y obsoleto, la mayor desventaja del Perú se daba en su carencia de tripulaciones. Bien es cierto que contábamos con una oficialidad capaz y experimentada, hombres como Miguel Grau, Aurelio García y García, Guillermo More, Camilo Carrillo, Manuel Villavicencio, Leopoldo Sán-

chez, Nicolás Portal y otros más, verdadera élite naval, la más brillante y heroica pléyade de marinos en nuestra historia republicana. Pero carecíamos de tripulantes y, sobre todo, de artilleros.

Al momento de iniciarse la guerra con Chile una porción significativa de las tripulaciones de nuestra escuadra estaba compuesta por chilenos a los cuales debió darse de baja inmediatamente. Surgió entonces el problema de encontrar sustitutos capaces, pero en la mayoría de los casos hubo que echar mano de gente bisoña que trataba de suplir su inexperiencia con entusiasmo y patriotismo.

Mas, las tripulaciones y artilleros no se improvisan. El aprendizaje de las tareas de la mar y del combate es lento. La experiencia se recoge como fruto de muchas singladuras e incesantes ejercicios. Por eso, como bien señala López, el Perú no podía alimentar la menor esperanza de victoria.

De muy distinta manera pensaba la mayoría de las gentes en el Perú al momento de iniciarse la guerra. Persistía aún entre nosotros el aura triunfal del 2 de Mayo de 1866. Se creía, con mal fundado optimismo, que los buques comprados para la guerra contra España podían ser útiles todavía y servir para ratificar nuestra hegemonía naval en el Pacífico. Hegemonía, por otra parte, que ya habíamos perdido desde 1874 cuando Chile adquirió sus blindados *Cochrane* y *Blanco Encalada*.

“¡Que salga la escuadra!” era el grito más repetido en los mítines patrióticos que recorrían diariamente las calles de Lima. “¡Que salga la escuadra!” pedían irresponsablemente los estrategas de café y aun muchos políticos. No sabían, o no querían saber, quienes con tanta vehemencia clamaban por el inicio de la campaña naval, que nuestros viejos buques, en los cuales se efectuaban urgentes y provisorias reparaciones, estaban inermes y hubieran sucumbido fácilmente ante el poder artillero de las unidades enemigas si estas, como en efecto se pensó en Chile, hubieran venido hasta el Callao al momento de romperse las hostilidades.

Quiso la providencia que esto no sucediera y, para asombro de todos, el Perú, el país más débil, tomó la iniciativa de la guerra en el mar. Una iniciativa que no perdería en ningún momento, pese al aciago aunque lógico curso de los acontecimientos. Ya el 7 de abril, apenas dos días después de la declaratoria oficial de la guerra, la Segunda División Naval compuesta por la corbeta *Unión* y la

cañonera *Pilcomayo* al mando del capitán de navío Aurelio García y García ponía rumbo al sur con el propósito de cruzar las líneas del enemigo. Al mismo tiempo los transportes llevaban hombres y material para fortificar apresuradamente los puertos de Arica e Iquique.

Comienza aquí lo que López ha llamado apropiadamente “el milagro de la guerra”. En realidad el milagro del *Huáscar* y de su comandante Miguel Grau, “la historia de la guerra sostenida después de la pérdida de la *Independencia* en la primera acción naval, por un solo buque peruano, el *Huáscar*, desde mayo hasta octubre, contra toda la escuadra chilena. Y el *Huáscar* —remarca López con verdad— no tenía artilleros, ni tropa veterana, ni tripulación adiestrada, ni buenas condiciones marineras, ni buena máquina, y las reparaciones que se le habían hecho a toda prisa eran imperfectas e incompletas”.

Durante cinco meses el *Huáscar*, gallarda y hábilmente comandado por Miguel Grau, puso freno a los designios del enemigo haciéndolo dudar, incluso, de la victoria final. Durante cinco meses la esperanza de todos los peruanos estuvo en manos de sus marinos. Todos sabían que estos volverían después de haber peleado como buenos o no volverían jamás. Que retornarían a los puertos de la patria con la victoria, o buscarían tumbas gloriosas en el fondo del mar.

De las páginas de la *Historia de la Guerra del Guano y el Salitre* surge trazada por la sensibilidad y la erudición de López una efigie notable de Grau. Él nos dirá que la guerra no hizo a nuestro incomparable Almirante Grau sino que lo reveló. “En él había —señala— un predestinado, un héroe de la eternidad. Su audacia, su determinación, su valor, su inspiración, su generosidad, su nobleza, su facultad de realizar siempre lo inesperado, lo imprevisto, lo increíble y lo imposible; la suprema proeza y el supremo servicio de guardar él solo con su frágil nave, que su genio y su heroísmo habían hecho legendaria, pero que en verdad estaba desarmada, porque carecía de artilleros y su solo poder ofensivo efectivo estaba en el espolón; su obra toda en la guerra; su heroica y terrible muerte, en fin, bajo los fuegos de los dos acorazados chilenos en el encuentro tanto tiempo evadido y a la postre inevitable, fijan su papel y su personalidad en esta guerra como un texto clásico, singular, aislado, único, para el aprendizaje y la educación de las generaciones en la belleza heroica del espíritu humano y en la concepción de la gloria y de la inmortalidad. Esta herencia, la herencia del *Huáscar*, la herencia de Grau —concluye— es incomparable en su valor permanente de elevación y transfiguración”.

Para los peruanos, Jacinto López, quien falleció en Nueva York, será siempre un personaje singularmente grato. Un nombre y una memoria con los cuales nuestro país tiene una deuda de gratitud aún no saldada. Estamos seguros de que las nuevas generaciones encontrarán en las páginas magistrales de su obra más importante, el mensaje siempre valioso y constructivo para la forja de nuestra nacionalidad, aquel que legara con su heroísmo Grau y, junto a él, todos nuestros valientes marinos.

Historia de la Policía Naval

CAPITÁN DE FRAGATA
EDGAR ALDO MARTÍNEZ GARCÍA

Corrían los primeros meses del año 1971 y en una conversación con el comandante general de la Base Naval del Callao, contralmirante Luis López de Castilla Hidalgo, salió el tema: las rondas que hacían a fin de mes, por los bares y otros sitios del Callao, la entonces denominada Policía Naval, que consistía en seis tripulantes designados de un buque de la Escuadra y así mismo un alférez de fragata de otro buque de la Escuadra, denominado como el *Shore Patrol*.

A todo este comentario, manifesté que aquello no cumplía con la Ley Orgánica de la Justicia Militar, título sexto, que dispone que una organización de policía castrense, tiene como función ocuparse de las normas legales y reglamentarias de la Institución, además tiene la función de auxiliar a la administración de la Justicia Militar, investigando los delitos y faltas y descubriendo a los responsables para ponerlos a disposición de la autoridad judicial competente, con los elementos de prueba y efectos que se hubiesen incautado. Además, los jueces y tribunales militares podrán solicitar el auxilio de la Policía Militar para cualquier asunto que requiera la investigación judicial, debiendo también considerarse que los establecimientos penales militares o de simple detención, estarán bajo la autoridad y custodia de una unidad de Policía Militar.

En concordancia con el artículo 48 de título sexto de la Ley Orgánica de la Justicia Militar, en tiempo de guerra, la Policía Militar asumirá las funciones de prebostazgo, de acuerdo con lo dispuesto en la sección tercera, título quinto de la misma ley.

Terminada mi alocución, el almirante Luis López de Castilla H., me dijo: “Comandante Martínez, ¿cree usted que pueda encargarse de hacer funcionar en nuestra Marina, algo que pueda llamarse Policía Naval, en concordancia con lo que ha expuesto?”, a lo que manifesté que sí y que solo necesitaba su apoyo.

El apoyo comenzó con la autorización para ir a la isla San Lorenzo, a fin de seleccionar a los tripulantes del último contingente de reclutas que conformarían la primera dotación de policías navales

Llegué a la isla, ¡oh sorpresa!, solo quedaban 36 reclutas, que no habían sido aceptados por otras dependencias como Infantería de Marina, buques, etc., por tener talla muy baja. Con estos muchachos bajos en talla, pero con un alto espíritu para servir en nuestra Institución, comencé a entrenarlos. Se empezó bajo la Administración del Arsenal Naval, que dio el alojamiento, alimentación y servicios médicos, odontológicos y otros, al no tener cuartel propio.

Comencé solo, no tenía oficiales bajo mi mando, se me dio personal subalterno en apoyo, los denominados maestros de armas, logrando que estos pasaran a mis órdenes como destacados a la novel Compañía de Policía Naval.

Tengo que mencionarlos, porque sin ellos no hubiese sido posible tener el servicio de Policía Naval actual, estos fueron: Hauler, Juan Almeda S, Manuel Silva S, Andrés Garrido C, Luis Chumbo G, Pedro Gabriel V; tripulantes de la primera dotación, como Jorge Taipe, sastre; Alejandro Martel, carpintero; Nieves, peluquero.

Todos ellos con un gran sentido de responsabilidad y sobre todo lealtad a toda prueba, con lo que bastó para que pudiera desarrollar el plan previsto, ya que tenía mi palabra empeñada.

Primero. Fue imbuir al personal de un sentido recto de disciplina, consciente, la que deberían aplicar en el cumplimiento de sus deberes, obligaciones y derechos, todo basado en las leyes a las que estábamos sujetos.

Segundo. De nuestro comportamiento obtendríamos el respeto de los demás, debíamos ser ejemplo de lo que predicáramos.

Tercero. Les recordé a nuestro máximo héroe, el Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, ejemplo a seguir.

Laborando día a día, se fue conformando la Compañía de Policía Naval, cuya misión sería: dar protección, vigilancia y seguridad a los miembros y dependencias de la Marina.

Se ocuparía del cumplimiento de las normas legales y reglamentarias, así como de auxiliar a la Administración de Justicia Militar, investigando delitos y fallas para ponerlos a disposición de la autoridad judicial competente.

Cada día se hacía más necesario contar con oficiales, para dar conformación al plan de entrenamiento, instrucción y otros que había elaborado, frente a este requerimiento comienza la superioridad naval a destacar periódicamente oficiales, del grado de alféreces de fragata: Héctor Lambruschini C., Raúl Saldías, José Luis Luna A, Luis Sánchez-Salazar; por razones del tiempo y de memoria no hago mención de otros oficiales, pido disculpas ya que les guardo sinceros recuerdos y sin ellos no hubiese sido posible el actual servicio de Policía Naval.

Antes de finalizar el año 1971, un 18 de setiembre, comienzan los 36 tripulantes de la Compañía de Policía Naval a ocupar puestos de guardia en la Comandancia General de la Base Naval del Callao, Arsenal Naval, funciones primarias como control del tránsito, control de acceso de personas y otros.

Hasta aquí había hecho algo, lo mínimo para una iniciada Policía Naval y sin los medios necesarios para poder desarrollar el plan de instrucción y entrenamiento como los temas técnicos y profesionales. ¿Cómo hacerlo? Se requería personal que egresara de una escuela, una escuela de Policía Naval y para ello tenía el reto.

Me dirigí a la Misión Naval Americana, a recabar información sobre Policía Militar y me dijeron que tenían un curso para oficiales del grado de capitanes, es decir tenientes primeros, en la Escuela de las Américas en Panamá.

Pregunté si se podía pedir una beca u otro procedimiento para recibir instrucción en la mencionada Escuela, manifestándome que solamente lo debía pedir el Instituto.

Acudí a la Base Naval del Callao, dirigiéndome donde el comandante general de la Base Naval, ya estábamos en el año 1972, informándole lo obtenido en la Misión Naval Americana. El comandante general efectuó la gestión para que

un oficial fuera a la Escuela de las Américas en Panamá. La Superioridad Naval, emitió un mensaje naval para que un teniente primero que quisiera una beca en Panamá a la Escuela de las Américas para seguir el curso de Policía Militar, se inscribiera.

El único oficial que se presentó para el curso fue el teniente primero Manuel Gonzales Chocano, a quien le tengo un especial aprecio, por su dedicación, esfuerzo y cumplimiento del deber y sobretodo lealtad. A él se le debe el curso en el CITEN de Policía Naval, curso que adaptó del recibido en Panamá.

El primer curso de Policía Naval fue dado en el Cuartel de la Policía Naval, ya teníamos alojamiento propio, alojamiento dejado por la Infantería de Marina al irse a su nuevo cuartel en Ancón.

Aquí hago un alto para recordar con gratitud al almirante Luis López de Castilla H, quien me dio todo el apoyo, tanto moral como económico, sin el cual no hubiese sido posible reconstruir el cuartel dejado por los infantes de Marina, local con el que contó como propio la naciente Policía Naval.

Hago recuerdo del entonces capitán de fragata Hugo Ramírez Canaval, quien también apoyó dentro de sus posibilidades como jefe del departamento de Logística de la Marina, y a otros amigos, quienes en forma desinteresada fueron apoyando con bienes materiales, haciendo posible que siguiera la puesta en marcha de la Compañía Naval en su cuartel.

A la llegada del teniente primero Manuel Gonzales Chocano de Panamá, inmediatamente se procedió a la organización del primer curso de Policía Naval, decidiendo que dicho curso se dictaría en el cuartel de la Policía Naval y que no fuera en el CITEN, en vista de que el personal que iba a recibir instrucción como Policía Naval no debía tener contacto con los otros alumnos que se formaban como personal subalterno de la Marina. La Policía Naval iba a tener personal que aplicaría los reglamentos, órdenes y demás consignas que la superioridad dictara, no debería existir el "compañerismo" o "compadrería" tan común en nuestra idiosincrasia. Fueron dieciocho los primeros alumnos seleccionados, que al cabo de un año y con excelentes notas fueran becados a la Escuela de las Américas en Panamá, al curso de Policía Militar, para adquirir mejor capacitación ya que dicha Escuela tenía medios y otros recursos. El egreso fue un éxito: los primeros puestos.

Durante mi permanencia como comandante de la Policía Naval se desarrollaron anécdotas, sucesos y sobre todo grandes recuerdos de aquellas personas que colaboraron conmigo, por el bien de aquel "cuerpo" que hoy es el servicio de Policía Naval – POLINAV – PON.

Recordando al C. de C. SN (O) Castro S., Tte. 1° SN (O) Francisco Piña Baca, Tte. 1° SN (O) Luis del Águila, Tte. 1° SN (MC) Luis Ormeño, Tte. 1° SN (MC) Luis Tello B., quienes apoyaron siempre en sus especialidades, con diligencia para mantener en buen estado de salud a los miembros de la ya Compañía de Policía Naval.

Para funciones de la Policía Naval, fue trasladado al cuartel el técnico buzo Rabines. Por razones de salud, no podía seguir efectuando trabajos como buzo; a su llegada no fue nada positiva su actitud. Conversamos largamente, pasaron los días y fue cambiando, al final de su permanencia en la Policía Naval, ¿quién no recuerda al hombre liebre, cuando salía con la moto en ceremonias a las cuales asistía el comandante general de la Base Naval? Personaje de gran físico, moreno él, adusto, cumplidor de su deber, pero sobre todo leal. Cosa rara, muchos personajes no saben lo que es "nosotros" en vez de "yo".

Pasó el tiempo, yo en la situación militar de Retiro, y él también, gran reencuentro, abrazos pero sinceros, me contó que era miembro de una orquesta, tocaba el violín, noble instrumento como él. La última noticia que tuve de él fue de Rabines en los brazos del Eterno.

Habían transcurrido varios años que había dejado la Policía Naval y en el año 1986, laborando en la vida civil, se presentaron a mi centro de trabajo un grupo de "jóvenes", que acababan de graduarse en la Escuela de Avanzada, eran policías navales, primera promoción. Era para que accediera a que su promoción llevara mi nombre, gran honor e inmensa satisfacción, cuánto orgullo por el deber cumplido.

La primera promoción de la Escuela de Avanzada, con miembros de la Policía Naval, lleva mi nombre; su padrino, Manuel Gonzales Chocano, muy merecido, él implementó la instrucción.

En octubre del año 1973, antes de dejar el comando de la Policía Naval, remití a la Comandancia General de la Base Naval, el texto "La Policía Naval en la

Marina de Guerra del Perú”, para que sirviera y se hiciera posible la formalización de la Policía Naval, ya que tenía dos años funcionando sin partida de nacimiento.

A continuación transcribo el texto para que se tenga idea completa de lo que significa y para qué es la Policía Naval.

Índice– Extracto– Introducción.

1. MISIÓN– Organización y Funciones de la Policía Naval.
2. PREVENCIÓN DEL CRIMEN– Generalidades– Aspectos Sociológicos– Crimen y Ofensas– Medidas Preventivas y Medidas Correctivas– Medidas para el Cumplimiento de la Ley y Mantenimiento del Orden.

Los siguientes acápite: a) Medidas Preventivas, b) Medidas Correctivas, c) Programa de Prevención del Crimen, d) Importación de Información, e) Responsabilidad del Estado Mayor General de Marina, f) Funciones del Jefe de Servicio de Policía Naval o Capitán Preboste en Control del Vicio, g) Actividad del Jefe de Servicio de Policía Naval y la Policía Naval en Control del Vicio, h) El Vicio, 1) Bebidas Alcohólicas, 2) Responsabilidad de la Policía Naval, 3) La Prostitución, 4) Juego, 5) Narcóticos, 6) Homosexuales.

3. OPERACIONES DE LA POLICÍA NAVAL
4. DEBERES DEL PERSONAL DE GUARDIA
5. CONTROL DEL VICIO. Problema del Licor– Problema de Narcóticos– Problema de Prostitución– Problemas de Juego.
6. PROGRAMA DE DETENCIÓN DE AUSENTES– Ausentes– Tipo de Ausentes– Definiciones– Autorización de Aprehesión.
7. JUNTAS DE CONTROL DISCIPLINARIO DE LAS FUERZAS ARMADAS– Introducción– Funciones– Procedimiento a seguir para declarar un lugar “fuera de limite”– Procedimiento a seguir para declarar un lugar “fuera de limite” en Emergencia.
8. RELACIONES PÚBLICAS– Relaciones entre la Policía Naval y el Público.
Introducción– Relaciones con otras Entidades– Programa de Relaciones Públicas, Relaciones con Tripulantes y Público en General.

Antes de dejar el Comando de la Compañía de Policía Naval solicité a la Dirección General de Personal, que se asignara un abogado penalista, porque los problemas que veníamos teniendo eran de ese campo. Llegó destacado el Tte. 1° CJ Víctor A Gutiérrez P, quien llegó a ser en la época del terrorismo juez especial de Marina.

Como anécdota, al preparar personal y viendo la necesidad de contar con medios para proteger al Alto Mando, ya que el terrorismo estaba en Lima, me llamaron al Estado Mayor a exponer los motivos de mi pedido, preguntándome si yo veía muchas películas de James Bond. No pasó mucho tiempo, ya lejos de la POLINAV, me enteré que estaban entrenando personal para tal fin: choferes que condujeran a la defensiva, huidas de emergencia, así como guardaespaldas, etc. El vislumbrar un futuro, no lo hace a uno adivino, sino precavido.

La labor fue ardua, pero hoy veo sus frutos.

Me animé a escribir el presente artículo, como recuerdo de una de mis actitudes y acciones durante mi permanencia en actividad en mi querida Institución, a quien le debo grandes satisfacciones como marino: el haber transitado por varias dependencias, pero sobre todo las millas náuticas navegadas y más aún los tres comandos en unidades de nuestra Armada, lo que me permitió ser Marino a cabalidad. Ahora, en el remanso de la vida, estoy cosechando la amistad de aquellos que verdaderamente me aprecian.

A veces escuché aquella frase *NO NAVEGUES CONTRA LA CORRIENTE*. Ahora lo veo claro, me permitió ser yo y al proyectarme hacia el futuro, ver a mi familia, mi esposa, mis cuatro joyas: mis hijos, mis ocho nietos, sucesores de las inquietudes de sus padres y el recuerdo del "papapa": no hubo riqueza material pero sí una inmensa fortuna espiritual, sin olvidar en ningún momento al Ser Supremo que todo lo puede; no lo desaprovechemos.



Historia Marítima del Perú: La República 1879 a 1883. Tomo XI, Volumen 3.

Melitón Carvajal Pareja

Lima; Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2013.

952 p. ilus, mapas, planos, retratos

Tenemos entre manos, acabado de salir de la imprenta, el tercer y último volumen del libro del contralmirante Melitón Carvajal sobre la Guerra del Pacífico. Corresponde al capítulo titulado “El inicio de la desintegración territorial”. Los dos anteriores volúmenes introdujeron al lector en la guerra naval durante la conflagración, hasta el combate de Angamos. El tema del presente libro comprende lo que acontece en esta parte de la costa del Pacífico Sur Oriental, con Chile a cargo del control del mar, aprestándose para iniciar al fin la última fase de su campaña: el desembarco de sus tropas para el gran asalto por tierra. Entre el combate de Angamos y la marcha del ejército expedicionario el 28 de octubre, han pasado veinte días. Aquí empieza la obra, con los prolegómenos del asalto anfibio en Pisagua, y continúa hasta el final de la guerra. En las primeras cincuenta páginas esclarece con objetividad el motivo por el cual el país del sur va a la guerra: que existió desde un comienzo un objetivo político contra Perú, con quien entonces

no compartía una frontera común y que, dice “convalida lo consignado en las actas del Consejo de Ministros... en cuanto al objetivo ‘remoto y ulterior’, y que Balmaceda, ministro de Relaciones Exteriores manifestaba a sus agentes diplomáticos en el extranjero en su circular de 24 de diciembre de 1881: “El territorio salitrero de Antofagasta y el territorio salitrero de Tarapacá fueron la causa real y directa de la guerra”. La campaña de Tarapacá que estaba *ad portas* tenía como fin la desintegración territorial del Perú. En la página 612 revela que Chile planea destruir al Perú por cuarenta años.

El panorama es este: el Perú no cuenta más con una armada, empero la guerra naval todavía va a continuar, pues las fuerzas de su Marina ofrecerán aún férrea ofensiva en sus puertos bloqueados: Pisagua, Iquique, Arica y Callao. De eso trata el libro: de la doble ruptura del bloqueo de Arica: la audaz acción de Manuel A. Villavisencio a bordo de la corbeta *Unión*, escena que reproduce la pintura que aparece en la cubierta del libro. De las operaciones de la lancha torpedera *Alianza* en la defensa de Arica y asalto y captura de la plaza. Del bloqueo del Callao, de los bombardeos y combates navales que aún se producirán hasta la caída de Lima. Y de las acciones de las Fuerzas Sutiles.

Con la plaza de Arica tomada, el objetivo marítimo del almirante chileno Galvarino Riveros es el puerto del Callao. El autor describe y analiza las acciones de la mermada Marina, que se enfoca ahora en tomar medidas preventivas para defender el puerto del Callao, sitiado desde el día 10 de abril por las fuerzas chilenas. Trata sobre el primer combate naval el día 22 de abril de 1880 y cómo los ofensores no consiguen hundir la corbeta *Unión*, el único buque de guerra que le queda a la armada peruana.

Un punto que el autor va a tratar con minuciosidad es el referido a las Fuerzas Sutiles, flotilla que se crea el 21 de abril, como consecuencia del establecimiento del bloqueo del Callao. Explica cómo esas fuerzas van a jugar un papel vital en la defensa de costa —especialmente del puerto del Callao— y en las operaciones encubiertas contra las naves sitiadoras. El cuerpo está compuesto por embarcaciones a vapor de propiedad del Estado convertidas en lanchas torpederas y lanchas cañoneras, al mando de jóvenes oficiales de Marina, como los tenientes segundos José Gálvez y Julio Benites en la *Independencia* y *Resguardo*, respectivamente. Nos describe las acciones soterradas que mantienen a raya a las torpederas enemigas y aun enfrentan a buques de mayor capacidad de fuego, hasta hundir el transporte *Loa* y la goleta *Covadonga*.

Trata también sobre el segundo combate del Callao el 10 de mayo de 1880 y las acciones navales que a partir de la fecha se van a desarrollar bajo la modalidad de las fuerzas sutiles, incluyendo la defensa submarina del Callao con torpedos y minas, y los distintos planes que se van urdiendo en diversos momentos para hundir los buques enemigos. Es el recuento y examen de las diversas acciones defensivas y ofensivas de las fuerzas peruanas y los sucesivos bombardeos al Callao que con pertinacia lleva a cabo la flota bloqueadora, hasta el postrer bombardeo y combate el día 11 de diciembre de 1880.

Aun cuando se trata de una obra de historia marítima, y la guerra naval va a terminar el 16 de enero de 1881 con la autodestrucción de la escuadra, tras las derrotas de San Juan y Miraflores, el libro se extiende hasta el 20 de octubre de 1883, cuando se firma el Tratado Paz. El autor manifiesta que a partir de ese 16 de enero la obra no centra su atención en las operaciones terrestres, salvo cuando hay participación de marinos, como en la defensa de Lima o la excepcional actuación de Lizardo Montero en el Gobierno Provisorio.

Sin embargo, en lo referido a los intereses marítimos, el tema de los puertos y aduanas durante la guerra y la ocupación, ocupa un especial espacio y atención. Siendo que hasta ahora no se tenía un cabal conocimiento de lo que ocurría en los puertos, centros activos de la vida económica del país, pone bajo su lupa examinadora a los principales puertos: Paita, Pisco, Callao y Mollendo. ¿Qué pasaba con el comercio marítimo, con los intereses de los países neutrales, con la vida civil en los puertos? Observa también cómo el gobierno de ocupación manejó la administración aduanera y los cambios que efectuó para optimizar las operaciones a fin de conseguir mayores dividendos de la aduana del Callao, de los puertos bajo la dependencia de la misma y de la Empresa del Muelle Dársena, para provecho de Chile.

Con este volumen culmina la trilogía de la guerra marítima de la gran conflagración del Pacífico. Un acucioso, ordenado y docto estudio a la luz de fuentes inéditas que se aúnan a una amplia bibliografía que se ha dado a conocer en los últimos años. El almirante Carvajal aborda los complejos temas de la guerra en el mar ubicándolos en el contexto político, económico y militar, sin perder de vista los aspectos sociales, geográficos, de derecho internacional y tecnológico comprometidos en el evento. Nos sorprende la gran capacidad comparativa y de síntesis del almirante Carvajal, así como su decantado juicio crítico. A lo largo de la obra aparecen en varias oportunidades cronologías que proporcionan un ajustado panorama de los eventos, por ejemplo: las operaciones navales chilenas

entre noviembre de 1879 y febrero de 1880. Son también sumamente útiles los resúmenes en forma de cuadros, verdaderos consolidados de la información que maneja. Por otra parte, el lector no podrá menos que agradecerle la aclaración de múltiples términos profesionales o en desuso, que para el neófito resultarían hoy incomprensibles. Saludamos la culminación de este extraordinario trabajo, fruto de veinte años de investigación, que esclarece aspectos desconocidos de esa confrontación marítima en la que el mundo, por diversos motivos, incluidos los emocionales, mantuvo los ojos puestos por cuatro largos años.

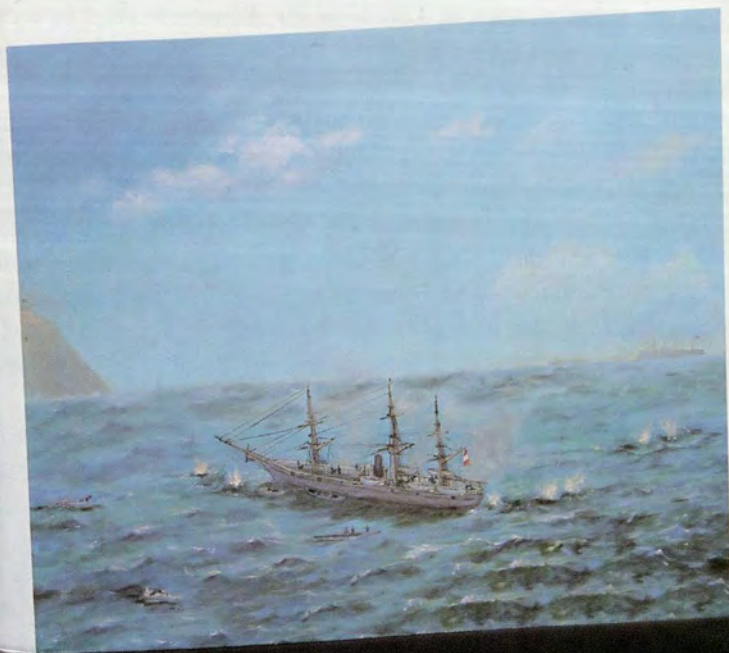
Esperanza Navarro Pantac

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

La República 1879 a 1883

Melitón Carvajal Pareja

TOMO XI VOLUMEN 3





Historia de la Marina de Guerra del Perú: 1821-1924

Manuel I. Vegas García

3ª. Ed. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2014.

389 p. fotos, mapas

La obra de Manuel I. Vegas, Historia de la Marina de Guerra del Perú, junto con la Historia de la Marina del Perú, de Rosendo Melo, fueron las obras primigenias de nuestra historia naval, y son consideradas como las obras “clásicas” de la historiografía naval. Por mucho tiempo fueron la única fuente sobre el tema.

En su libro, Vegas hace la narración de los principales sucesos y acontecimientos de la historia naval peruana, desde la emancipación hasta 1924. Con sencillez y claridad discurre a través de campañas, combates, trayendo a la vida personajes, buques, triunfos y calamidades. Es imparcial y objetivo, sin perder por ello su sentido nacionalista y patriótico. Enjuicia la actuación de los protagonistas y los coloca en su justa dimensión, de acuerdo a la trascendencia del acontecimiento que les tocó vivir.

Resulta especialmente valioso e interesante el testimonio de Vegas, que a veces con apasionamiento dilucida las razones y falencias de personajes que resultan tan cercanos a él a través de la impresión que dejaron en sus coetáneos, apenas una generación anterior a Vegas. Rosendo Melo, por ejemplo, nacido en 1847, era contemporáneo de Grau y estuvo en el servicio naval durante la Guerra con Chile. No está demás mencionar que, para Vegas, la historia naval de Melo constituye una fuente de primera clase; lo cita en repetidas ocasiones, ya que su obra se había publicado antes, entre los años 1907 y 1915, los tres tomos que comprendía.

Algunos críticos consideran que en la obra de Vegas pudiera haber omisiones y que algunos aspectos hayan sido tratados sin profundidad, lo cual no disminuye el mérito de su trabajo.

Después de haber sido jefe del Estado Mayor de la división Naval en 1921, el comandante Vegas se desempeñaba como capitán de puerto en Pimentel, donde trabajaba afanosamente en la conclusión de su libro; la muerte lo sorprendió el 24 de marzo de 1926 sin haber llegado a publicarlo. Tres años después, en una acertada

decisión, la Marina de Guerra lo publicó en una edición muy limitada y solo para el ámbito naval. Sin embargo, prontamente se convirtió en obligado manual de consulta del personal naval, tanto entre los cadetes como en los oficiales de la Armada.

En octubre de 1973, la superioridad naval, dispuso la reedición de la obra para que el oficial de Marina y en general el Cuerpo General de la Armada contasen con un libro que relatara con seriedad histórica la evolución y protagonismo de la Institución naval dentro de la historia general del país.

La idea de escribir la historia naval del Perú, que ambos historiadores navales, Melo y Vegas habían asumido en completa soledad y sin mayores auxilios para la investigación, fue recogida el año 1963 por un grupo de oficiales de Marina, quienes con un selecto número de historiadores, constituyeron la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, delineando un proyecto más ambicioso que abarcara de forma totalitaria la relación del hombre peruano con el mar que ancestralmente lo acompaña. Es decir, se trataría no solo de una historia naval o institucional, sino de la Historia Marítima del Perú, comprendiendo todos los sucesos en los que el mar permaneció como una entidad presencial, frente al cual el hombre peruano fue haciendo su historia. Sería una magna obra que incluiría también las actividades, recursos e intereses marítimos. El año 1973, cuando la Marina de Guerra reeditaba la obra de Vegas, la Comisión, convertida ahora en Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, llevaba ya publicada, desde el año 1972, varios volúmenes de los tomos I y II de su *Historia Marítima*: El año 1972, dos volúmenes del tomo I: El Mar Gran Personaje, el tomo científico, de la autoría de: Georg Petersen Gaulke, el Ing. Ramón Mugica Martínez y el Dr. Sánchez Romero. El año 1973, los dos volúmenes del tomo II: *Historia Marítima del Perú, Época prehistórica*, de Hermann Buse de la Guerra.

Este año el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, con ocasión de su Cincuentenario, ha creído conveniente reeditar la obra del comandante Vegas García. Se han corregido los errores y erratas que se habían deslizado en ediciones anteriores, así como también, en algunos casos, se ha actualizado la terminología, de acuerdo a la última edición del Diccionario de la Real Academia de la Lengua. Las fotos y croquis que ahora ilustran la obra enriquecen y enfatizan el relato dramático de nuestra historia naval. El resultado es una cuidada edición que lleva en la cubierta la imagen de la paradigmática corbeta *Unión*, la nave que por dos veces rompió el bloqueo de Arica el 17 de marzo de 1880 durante la Guerra con Chile, en recordatorio de lo cual el velero buque escuela peruano llevará su nombre.

Esperanza Navarro Pantac

Este número 34 de la
Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú,
se terminó de imprimir en abril del 2016, en
Kinko's Impresores S.A.C.
Av. Venezuela 2344 - Lima 1
Telf.: (511) 336-6699 Fax: 336-5190
E-mail: ventaskinkos@gmail.com
www.printing.com.pe

