

**REVISTA DEL INSTITUTO
DE ESTUDIOS
HISTORICO - MARITIMOS
DEL PERU**





**REVISTA
DEL INSTITUTO
DE ESTUDIOS
HISTORICO
MARITIMOS
DEL PERU**



1982

DIRECTOR: Armando Nieto Vélez

CORRESPONDENCIA Y CANJES: Avenida Nicolás de Araníbar 748, Lima-14, Telf. 710735

El Instituto no se responsabiliza de las expresiones emitidas por los autores bajo su firma.

Editorial YALUYALU S.R.L.

Jr. Coronel Zagarra No. 1168 Jesús María Telef: 237164

**REVISTA
DEL INSTITUTO
DE ESTUDIOS
HISTORICO
MARITIMOS
DEL PERU**

No. 5

LIMA

1982

INCORPORACION DE MIEMBROS DE NUMERO

Percy Cayo Córdova, <i>La Corbeta "Unión" en la Guerra del Pacífico</i>	7
Discurso del Contralmirante Melitón Carvajal Pareja	32
Laurio H. Destéfani, <i>Campañas marítimas del General San Martín</i>	35
Discurso del Dr. José Agustín de la Puente Candamo	71

ARTICULOS

José Valdizán Gamio, <i>La odisea del vapor "Morona"</i>	77
Jorge Teixeira Rivarola, <i>El Perú y la Antártida</i>	95
Jorge Ortiz Sotelo, <i>La población aborigen en el Caribe o un caso de despoblamiento</i>	127

NOTAS PROFESIONALES

Charles W. Koburger, <i>El poder marítimo en el mundo actual</i>	139
--	-----

CRONICA

Firma de un convenio Peruano-Argentino, Acuerdo entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República del Perú sobre la firma del convenio, Incorporación del C. Alm. ARA Laurio H. Destéfani como Miembro Correspondiente	153
--	-----

NECROLOGIA

Germán Narváez Larriva	157
José Carlos Cosío Zamalloa	159

*Incorporación de Miembros
de Número*

*La Corbeta "Unión" en la Guerra del Pacífico **

PERCY CAYO CORDOVA

En enero de 1864 en los días en que se iba enmarañando cada vez más el problema vinculado a la presencia de la Escuadra Española en nuestro Pacífico, don Miguel Grau, a la fecha Teniente Primero Efectivo en vísperas de sus 30 años, partía rumbo a Inglaterra para, desde Londres, abocarse a la tarea de contribuir a la adquisición de elementos navales. Compañero suyo de viaje y empresa, era el C. de C. Aurelio García y García; otras misiones en otros destinos adquirirían otros elementos navales.

La misión encargada a García y García y Grau conseguiría para nuestra fuerza naval la *Unión* y la *América*, naves gemelas. La *América* figura en los Anales de nuestra Marina con cierta fugacidad; recordamos su presencia en Abtao en febrero de 1866 bajo el comando del C. de C. Manuel Ferreyros, cuando la Escuadra Aliada -fundamentalmente peruana- logra imponer respeto a las naves españolas. Dos y medio años más tarde, el 13 de agosto de 1868, en medio de la furia de las aguas, la *América*, surta en la bahía de Arica sucumbiría al ser aventada sobre la isla Alacrán. Se perdía la nave pero se ganaba un nombre más para las glorias navales: el C. de C. José Mariano de los Reyes Saavedra (1).

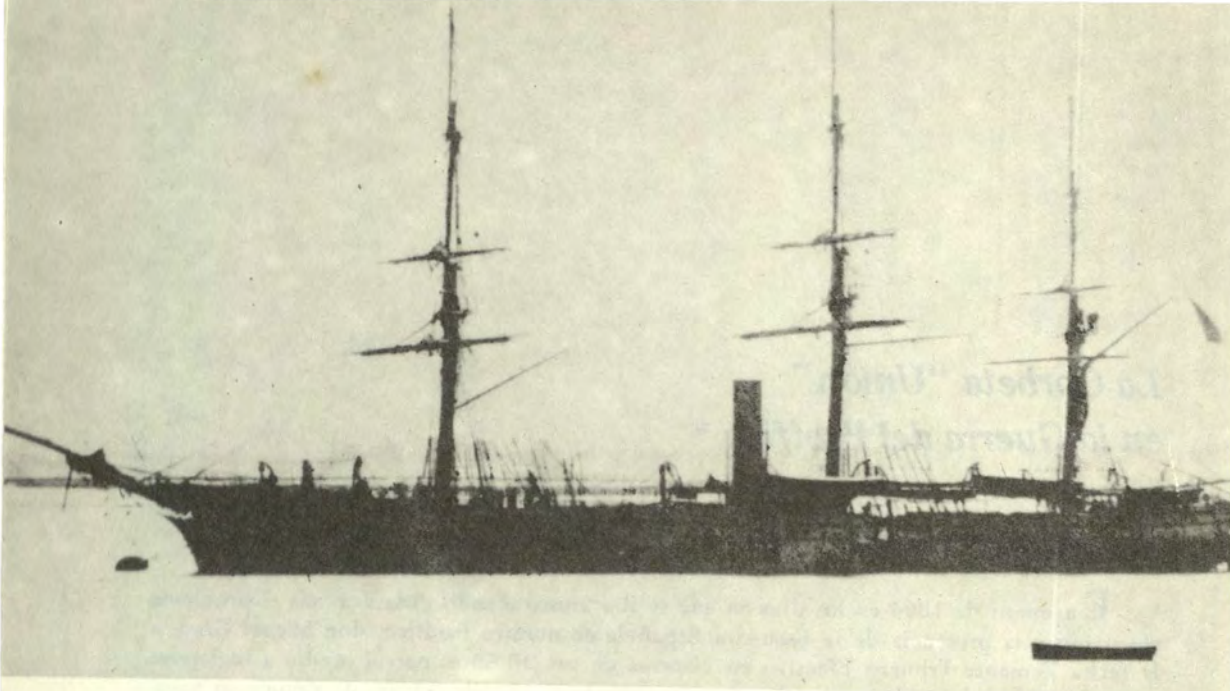
La *Unión* muy al contrario, tendría una prolongada vida de gloria, aunque no se podría negar que los claroscuros -siempre presentes en nuestra Historia- la acompañaron.

Estas naves -me refiero de nuevo a la *Unión* y la *América*- fueron adquiridas en Nantes, puerto atlántico francés sobre el Loira, y según sabemos habían sido construidas para los estados del sur de la *Unión*, aún en guerra con los del norte. Concluidas, pero en imposibilidad de sacarlas de los astilleros, fueron compradas por nuestro gobierno.

Nuestro futuro Gran Almirante, estuvo íntimamente vinculado a la adquisición de la *Unión*, habiéndola examinado prolijamente durante dos días en orden a una correcta apreciación que sobre ella y la *América* le había solicitado nuestro Ministro Plenipotenciario en Francia -que también lo era en Inglaterra- don Federico L. Barreda (2).

Un cuestionario de seis preguntas debieron responder por igual los C. de C. Aurelio García y García, Juan Pardo de Zela y el teniente Grau. Este encontraría a las naves "bastante fuertes y útiles para cualquier servicio de guerra"; en cuanto al precio -dos millones

(*) Discurso leído en el acto académico celebrado el 10 de junio de 1982.



La corbeta Unión, nave invicta en el conflicto de 1879.

trescientos mil francos cada una - opinaba que le parecía "ciertamente un poco exagerado; pero atendiendo a las dificultades de nuestra situación actual y al mal estado de nuestra escuadra, creo que esto no debe ser un obstáculo para la adquisición de los buques"; a la pregunta de "si eran idóneos tanto para el servicio de cruceros como para el de guerra en el Pacífico", opinaba que para cruceros eran "inmejorables" y burlarían cualquier bloqueo de los puertos peruanos; como buques de guerra -continuaba- podían prestar importantes servicios "pues su magnífica artillería rayada de gran poder y alcance y su extraordinario andar, les dan ventajas positivas sobre cualquier fragata de línea"; a otra pregunta contestaba que bien podía batir cualquier buque de armamento igual y resistir a los de mayor fuerza. Concluía Grau que las circunstancias hacían "imperiosísima" la adquisición de esas naves debiendo aprovecharse esa oportunidad pues más tarde podría no volver a presentarse.

Aunque Barreda tomó la precaución de entregar a cada quien el cuestionario por separado, encontramos un común denominador en las respuestas y no dudamos que tal vez haya alguna subjetividad de por medio cuando se nos antoja pensar que las de nuestro Gran Almirante resultan las más acertadas (3).

Con estos datos se puede afirmar el cuidado que se puso en el procedimiento de la compra de las naves cuyas cualidades nadie discutiría. Años más tarde, sin embargo, no faltó quien pretendiera manchar la honra de Federico Barreda, imputándole el alto precio que se pagó; mas él pudo demostrar que había actuado con expresas instrucciones del gobierno.

García y García diría en el interrogatorio antes mencionado que "el precio de 2'300.000 francos sería muy alto en tiempos normales, pero en la situación actual del país, en la carencia de armamentos en que estaba y en la imposibilidad de encontrar buques listos, no podía llamarse exagerado"; Pardo de Zela contestaría a la misma pregunta que "Salcedo (se refiere a José María Salcedo) había ofrecido 2'200.000 francos por cada uno de ellos cuando el constructor pidió 2'400.000 y convino al cabo en una rebaja de 100,000 francos. Quedaba pues una diferencia de cien mil francos entre el precio del constructor y el que había ofrecido Salcedo, y esta diferencia no justificaba el abandono del negocio. El precio no era exagerado -concluía- sino un poco alto".

Hay constancia de que el Ministro de Guerra y Marina y Jefe del Gabinete, General de Brigada, José Allende, en notas enviadas a Barreda le manifestaba que el gobierno aprobaba en todas su partes la conducta seguida (4).

No prosperaron los intentos de manchar el honor de algunos en torno a las inculpaciones en el manejo económico de dichas compras -nos estamos refiriendo al conocido como caso Bogardus-; de las investigaciones seguidas quedó muy en claro la limpieza del procedimiento y la honorabilidad de Barreda.

A mediados de diciembre de 1864, se encargaba al Teniente 1o. Miguel Grau el mando de la flamante nave. Fueron tan complejas las circunstancias en que asume el mando que estando, bien sabemos, el mes siguiente, en Inglaterra, más precisamente en Plymouth, él sufrió detención durante 48 horas. El tema escapa a la brevedad de este Discurso de Orden, pero nos muestra las grandes dificultades en medio de las

cuales esa nave se incorporaba, al mando de nuestro insigne Marino, a la Escuadra Peruana. En carta a un amigo, el 13 de enero de 1865, declaraba tener "mil tropiezos hasta última hora con la máquina. He tenido que fletar un vapor y hacerme remolcar" (5).

La Historia de la Unión, pues, está vinculada a nuestro Almirante desde los primeros momentos, no sólo por su activa participación en la compra de ella sino por haber venido de comandante de la nave, lapso durante el cual recibiría el ascenso a Capitán de Corbeta.

El viaje no fue fácil. El oficio que citamos a continuación, elevado a la superioridad naval por el C. de C. Juan Pardo de Zela que venía al mando de la América, nos exime de mayor comentario:

eran los maquinistas ingleses y casi todos tomados sin más recomendación ni antecedentes que el informe tal vez apasionado de personas interesadas en procurarles colocación. Las consecuencias han sido, por consiguiente bien tristes, así a la llegada a Río de Janeiro hubo la necesidad de serias reparaciones en unas calderas de la Unión y en el condensador de la América. Estos maquinistas hallaron, como era de esperarse, que las máquinas de estos buques por ser francesas, no eran buenas; ponían mil defectos a todo, y a cada paso surgían dificultades sin fin. La falta de conocimiento de estos hombres puso varias veces en riesgo el éxito del viaje; la quemadura de la caldera de la Unión por dos veces, fue efecto de la ignorancia de sus maquinistas, y por igual causa se rompió el condensador de la América (6).

Esta cita, tal vez, un tanto extensa, nos sirve para relevar las cualidades de los hombres que supieron remontar estas dificultades en el largo viaje de las naves desde los astilleros hasta las aguas del viejo Mar del Sur.

Muy pronto la nave tendría su bautizo de fuego en Abtao el 7 de febrero de 1866. Enviada por el gobierno al sur, junto con su gemela la América y las fragatas Amazonas y Apurímac, su papel fue descollante en la acción al mando siempre del Comandante Grau, ascendido ya a Capitán de Fragata; al frente de las otras naves estuvieron en esa fecha el Capitán de Navío Manuel Villar y el Capitán de Fragata Manuel Ferreyros.

En el parte del combate de ese día, el comandante de las naves españolas Claudio Alvar González, a bordo de la Villa de Madrid, dirá: "Los tiros más certeros, de más alcance y de más efecto útil (fueron) los de las dos corbetas peruanas América y Unión" (7). Nuestra nave -me refiero a la Unión- tuvo ese día dos bajas al recibir una bala que "entró por una porta matando dos sirvientes del tercer cañón; averiando además la caja de aire de la chimenea", según el parte de la acción (8).

Más tarde, pasado el glorioso 2 de mayo de 1866, llegaría, en los primeros días de julio el Contralmirante John Tucker, quien en Valparaíso debía asumir el mando de la Escuadra Peruana. El jefe norteamericano enarbolaría su insignia precisamente en la Unión; al negarse Grau -como otros jefes peruanos- a servir bajo las órdenes del señor Tucker, asumió el cargo accidentalmente Camilo Carrillo, entonces Capitán de Corbeta (9).

Don Miguel Grau, ascendido a Capitán de Corbeta durante el viaje de la Unión desde los astilleros franceses.



En diciembre de 1866, de órdenes superiores, se constituyó una comisión que debía estudiar algunos defectos observados en la Artillería de nuestra Corbeta; dicha Comisión estuvo encabezada por el Coronel del Arma, don Francisco Bolognesi (10).

Superado el infeliz incidente que originó la presencia de Tucker, sin embargo el gobierno mantuvo su preocupación de fortalecer aún más nuestro poder naval; fue así como hacia fines de 1869 encontramos a nuestra Corbeta navegando al encuentro de los monitores recién adquiridos Manco Cápac y Atahualpa, que venían desde Nueva Orleans en viaje al que don Rosendo Melo califica como "la más heroica hazaña de nuestra Marina de Guerra" (11).

La Unión al mando del Comandante Lino de la Barrera y llevando a bordo como Comandante General al C. de N. graduado Manuel Ferreyros y al Capitán de Fragata Enrique Carreño como Mayor de Ordenes de la Flota, arribará a Río de Janeiro -ya en 1870- donde dio alcance a las naves; su participación fue activa al auxiliar al Manco Cápac que había varado en Taipú, cuando venía al mando de Camilo Carrillo; estando en Río de Janeiro, asumió el mando de la Unión el comandante Elías Aguirre.

En 1871, la Unión viaja a Inglaterra para que se le practique ciertas reparaciones. El 4 de noviembre sale del Callao a este viaje que se prolongaría bastante más de lo que se había previsto.

Consta en la documentación inédita del Archivo Naval, numerosas cartas del C. de N. Nicolás Portal manifestando su desagrado y preocupación por la lentitud con que se realizaron las faenas de carena del casco y el cambio de calderas en los astilleros de Greenwich.

Dentro de las razones que según los astilleros provocaron la demora, estaba la "causada por las circunstancias que no nos ha sido dable evitar".

Textualmente señalaba:

podemos especialmente indicar las huelgas de trabajadores que últimamente han ocurrido y que han afectado como Ud. sabe, nuestro establecimiento y también los de otros constructores en Liverpool, Glasgow y Newcastle influyendo, en general, lo cual no nos ha permitido obtener materiales, de tal modo que ha sido imposible hacer mayores progresos en la obra. Además la naturaleza de las reparaciones de la Unión ha sido tal que ha requerido más tiempo del que se previó al principio y en realidad hemos hecho más trabajo del que presumimos (12).

Esa misiva del 11 de diciembre de 1872 concluía señalando que "emplearemos el más vivo esfuerzo para tener el buque listo para darse a la mar lo más pronto posible".

Rosendo Melo no muestra entusiasmo por las reparaciones realizadas y nos recuerda que fue entonces cuando se le puso el cañón que pasaría a la Historia con el nombre de "el malcriado" (13).

Más adelante nuestra Corbeta figurará formando parte de la Escuadra de operaciones en el Sur, en los días de la rebelión contra el gobierno del Presidente Prado

a bordo del *Huáscar*. Continuaba al mando de ella Nicolás Portal. Estuvo presente en el infeliz combate que tuvo lugar entre la Caleta de Junín y Punta Pichalo; luego de una hora de accionar artillero, el *Huáscar* se retiró, siguiéndole la *Unión*, más en gesto que en otra cosa, pues al poco tiempo regresaba. Durante la acción la *Unión* recibió algunos impactos, aunque no le causaron mayor daño.

Así llega nuestra Corbeta a las vísperas del conflicto de 1879. ¿Cuál era la situación de la nave después de 15 años? Remontándonos un poco, podemos recordar lo que el Comandante General de Marina, Miguel Grau, Capitán de Navío desde 1873, mencionaba en su Memoria que fecha 2 de enero de 1878.

en el último año se han cambiado algunos rumbos en los costados, se han calafateado estos, lo mismo que sus cubiertas y se han renovado los dos primeros hilados de cobre. El casco, pues, se halla actualmente en buen estado, lo mismo que su arboladura; pero es indispensable en el día, reparar toda la maniobra de labor y el velamen que está inservible; asimismo necesita proveerlo de anclas y calderas competentes para la seguridad debida.

El estado general de la máquina es bueno actualmente, pero se nota una rajadura en el eje principal cerca de las chumaceras, lo cual por ahora, no es de consideración; en el año anterior se han hecho diversas reparaciones, siendo las principales, la colocación de 22 resortes en los émbolos de los cilindros, la compostura del condensador, cambios de tubos para la centina y tanques y aumento en las calderas de ciento veinte stays para reforzarlas; pero aún hoy hay necesidad de hacer algunas reparaciones de segundo orden.

El buque está actualmente prestando servicios en la costa del Sur y, aunque puede continuar navegando, necesita que sean atendidas a tiempo sus necesidades (14).

Hasta aquí lo que la Memoria de nuestro Gran Almirante decía sobre nuestra *Invicta Corbeta*.

Anteriormente en el mismo documento, con referencia a las máquinas había dicho: "Máquina a hélice de baja presión y de 450 caballos nominales de fuerza, con cuatro calderas tubulares que soportan hasta 20 libras de vapor, dando un andar al buque de 12 a 13 millas por hora".

Los términos son semejantes en el Informe que eleva el C. de F. Juan Bautista Cobián al asumir el mando de la nave el 20 de febrero del mismo año 1878. Fueron esos requerimientos los que hicieron que se realizaran algunas mejoras (15).

El mismo Mariano Felipe Paz-Soldán en su *Narración histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia* recoge en dos oportunidades menciones pesimistas sobre el estado de la nave; la primera de ellas -refiriéndose ya a los días mismos de la guerra- señala que "la corbeta *Unión* también podía prestar algún servicio, aunque sus calderas por ser viejas, no permitían forzar mucho el vapor, sin que en el acto reventaran los tubos". Más adelante reitera: "Bien se sabía que los tubos de las calderas de la *Unión* estaban en tan mal estado que no podían resistir una presión de más de 16 libras de vapor, para andar once millas por hora; que carecía de bue-

nos proyectiles y de otros elementos indispensables en el momento de un combate" (16).

Esto demuestra que el Perú llegó al conflicto de 1879 impreparado para una guerra que nunca quiso pero que jamás tuvo la disposición de rehuir. Son abundantes los testimonios que podemos hallar -éditos e inéditos- que muestran los esfuerzos de los días previos a la guerra para poner en buenas condiciones a nuestra nave en particular y al resto de la flota en general.

No sólo eran las malas condiciones en que se hallaba el buque, las carencias que debía soportar en el orden material, sino la escasez de una tripulación adecuada. Todavía el 5 de mayo, su comandante Nicolás Portal en pedido al Mayor de Ordenes del Departamento le decía que

el buque a mi mando carece de suficiente número de hombres de mar para atender a las exigencias que pueden ocurrir y que aún cuando hoy monta la corbeta tripulantes, son su gran mayoría muchachos débiles o gente colecticia que podrán ayudar en la Artillería, pero que serían inútiles para aferrar una vela en viento.

Y añadía:

En esta virtud habiéndoseme ordenado conservar la arboladura en disposición de navegar a la vela, solicito se me proporcione cuanto antes sea posible sesenta verdaderos marineros; cuatro fogoneros y cuatro carboneros (17).

Es admirable cómo la Unión, que nunca alcanzó sus condiciones óptimas durante toda la guerra, cumpliera tan excelente campaña a lo largo de ella.

Con escasa artillería, "con un casco de madera Teak, clavado y forrado en cobre, reforzado hasta la línea de agua con planchas de fierro" (18), pero con tripulantes que podían hacer honor en cualquier marina del mundo y un andar que la convertiría tal vez en la nave más veloz del conflicto, la Unión realizó hazañas singulares.

A lado de la Pilcomayo comandada por el C. de N. Nicolás Portal, pone en fuga a la **Magallanes** el 12 de abril de 1879, en Chipana, primera acción naval de la Guerra del Pacífico (19).

De vuelta al Callao a su bordo se realizan Juntas de Guerra que nos relata Mariano Felipe Paz-Soldán (20); precisamente el 14 de mayo, en vísperas de que la Escuadra Peruana saliera al Sur (Melo menciona otra Junta a bordo de la Unión el 12 del mismo mes)(21).

La Unión quedaría en el Callao, pues la expedición anterior al sur, junto a la Pilcomayo, había mostrado muy claramente las limitaciones de sus máquinas. Hechas las reparaciones indispensables, al lado del Huáscar partiría al sur el 12 de julio.

Fue durante esta segunda salida (de las cinco que realizaría a lo largo del año, en plena guerra) en la que al lado del Huáscar capturaría al Rímac, transporte enemigo (22). Para Chile no tenía mayor relevancia la toma de un transporte pues bien sabemos que contaba con un número muy superior de ellos; no era enorme el contingente de hombres que transportaba, como para significar un descalabro en las fuerzas enemigas; ni la caballada que la nave trasla-



Capitán de Navío Aurelio García y García.

daba, ni los pertrechos que conducía podían mermar cuantitativamente mucho a un enemigo que contaba con elementos ingentes; pero hay hechos que valen sobre todo por su trascendencia, por lo que ellos encierran de simbólico, por lo que representan en el ánimo de las gentes; y es en esa dimensión en la que la captura del Rímac se convirtió en hecho de mayúscula trascendencia. Un pueblo -el chileno- alentado desafortunadamente por sus dirigentes nacionales, al que se le había imbuido de una dosis grande de rencor al enemigo y que conocía de la larga preparación que se había llevado a cabo para la guerra (23), se volvió contra esos mismos dirigentes para enrostrarles su incapacidad y exigirles cuenta por la mala administración de esa superioridad que no se reflejaba en el sereno paisaje del Pacífico, primera línea de acción de la injusta guerra.

Creemos, aunque en los temas bélicos se hace más difícil que la objetividad -indispensable en el quehacer histórico- no sufra mella, que lo acabado de afirmar resulta capaz de soportar las exigencias de la crítica histórica. Un testimonio chileno puede dar respaldo con precisión a lo que decimos. Don Rafael Sotomayor, una de las grandes figuras chilenas de la guerra y que gozaba de enorme prestigio en diversos medios, en carta que escribía al Ministro del Interior Antonio Varas desde Antofagasta el 28 de junio de ese año, el mismo día en que se había realizado en esa ciudad una Junta de Guerra, le decía:

Es muy sensible y hasta inexplicable, que poseyendo la escuadra tan poderoso material y buen personal no haya podido aún hacer algo combinado y esencial en la guerra. Sin la Providencia que guió a Condell por los escollos en que varó la Independencia la campaña habría sido una verdadera derrota. Lo digo a Ud. con toda sinceridad y sentimiento, creo que hasta ahora la escuadra peruana ha dado pruebas de mayor audacia que la nuestra. Ha sido desgraciada, pero sus planes han sido mucho mejor combinados (24).

La Historiografía peruana, puede, en nuestra opinión, suscribir tales afirmaciones.

La protesta violenta condujo a la renuncia del Ministro de Guerra, el general Gregorio Urrutia, y en medio de ella también debió pasar al retiro Juan Williams Rebolledo, el soberbio Contralmirante, máximo jefe en la escuadra araucana (25).

Para nosotros, para el tema que nos convoca esta noche, la captura del Rímac, tuvo otra proyección: cayó en poder de nuestros marinos la correspondencia que conducía la nave en la que se pudieron enterar de la proximidad de la llegada al Pacífico de un transporte inglés cargado de abundantes pertrechos de guerra para el ejército chileno.

Sin mayor pérdida de tiempo y considerando que la expedición que emprendían tenía que estar a cargo de una nave de no escaso andar, Grau trasbordó a la Unión todo el carbón que podía y la envió al Estrecho de Magallanes, siempre al mando del C. de N. Nicolás Portal. En ella iba también Aurelio García y García, de igual graduación, en calidad de Comandante General de la División. Esas armas, esas municiones que se traían para el enemigo debían ser interceptadas.

Qué grato poder esta noche, en oportunidad de este Discurso de Orden, realizar este recuerdo para compensar el olvido en que comúnmente se tiene una de las hazañas mayores de la campaña naval. Si bien es cierto que lastimosamente no se logró tan importante obje-

tivo, debe quedar en pie el enorme significado de lo que representó la Expedición a Punta Arenas.

El no haber podido interceptar esos 10,000 rifles, los varios cañones Krupp con sus municiones y demás pertrechos, no deben hacernos olvidar la magnitud de la hazaña de esta Expedición (26).

¡Quién podría restarle valor a tan atrevida empresa! ¿Había peor época en el año para realizarla? No; ¿había cómo evitar los temporales periódicos en la zona? Tampoco; ¿se podía lograr que en algún momento no escaseara el indispensable carbón? Imposible. Pero ninguna de estas razones -ni otras- provocaron la menor duda en quienes debían tripular la nave en el audaz empeño.

El 31 de julio de 1879 se emprendía el viaje al extremo sur del continente, que debía llevar nuestra Corbeta hasta la ciudad más austral del mundo. El 13 de agosto llegaba a la boca del Estrecho en el Pacífico y tres días más tarde alcanzaba Punta Arenas.

Ya lo hemos adelantado: no se llegó a interceptar al *Glenelg*. El 18 dejaban Punta Arenas; el 20 volvían a hendir las aguas del Pacífico y el 13 de setiembre, cuando el pesimismo de muchos los llevaba a imaginar o el naufragio o la toma de la invicta Corbeta, la Unión hacía su ingreso a Arica, en medio de la admiración general.

Sabemos -aunque no lo hemos encontrado mencionado en ninguno de nuestros autores- que el gobierno chileno al pasar los días sin tener noticias de la Unión, temió que hubiera salido -como efectivamente lo había hecho- rumbo al sur. Fue entonces cuando se envió al *Cochrane*, la *Covadonga* y el *Loa*, para que convoyaran al *Glenelg* en su viaje al norte; la *O'Higgins* -con sus calderas nuevas- y la *Amazonas*, con el específico objetivo de interceptar a la Unión, también enrumbaron al sur. Esto haría decir al Presidente Aníbal Pinto el 11 de agosto en carta a Rafael Sotomayor: "Yo me digo que si cada transporte que viene de Europa nos da tanto que hacer para protegerlo no podemos hacer la guerra" (27).

¡Qué hazaña grande! ¡Qué inmerecido el cuasi olvido en que se le tiene! Si cupiera duda en alguien y pensara que es tan sólo el entusiasmo del orador de esta noche el que lo lleva a sobrevalorar este hecho, yo me permito citar textualmente a un sereno y prestigioso autor chileno. Me refiero a Carlos López Urrutia, que en su *Historia de la Marina de Chile* nos dice:

¡Se necesitaban cinco buques para tratar de detener a una corbeta enemiga! La búsqueda no dio resultado y todos los buques regresaron al norte (28).

Hazañas como la que hemos referido, creemos que sirvieron para mantener, a pesar de anteriores y posteriores contrastes una esperanza en el alma nacional. A la vez fue creciendo cada vez más el temor en las autoridades chilenas; eso lo demuestra el numeral 6o. de las Instrucciones que Domingo Santa María, Ministro del Interior y entonces encargado de Guerra y Marina, hizo llegar al Jefe de la Escuadra, el Capitán de Navío Galvarino Riveros: "Las operaciones marítimas deben emprenderse con la celeridad posible, a fin de que, batida la escuadra peruana, pueda nuestro ejército movilizarse en el acto e invadir el territorio enemigo". Esto demuestra que aunque luego de Punta Gruesa el poder chileno en el mar era mucho más de cuatro veces el peruano, no se atrevían a invadir nuestro territorio (29).

Vendría Angamos y la Unión lograría de acuerdo a estrictas instrucciones, abandonar el escenario del sublime holocausto, burlando a las naves enemigas rumbo al norte, haciendo inútil el intento de perseguirla que Latorre ordenara a la O'Higgins y el Loa.

Para quienes han pretendido en algunos momentos de nuestra historia dar una interpretación torcida a este episodio, bastaría recordarles el numeral 7o. de las Instrucciones que el Presidente Prado diera al entonces ya contralmirante Grau, con fecha 30 de setiembre en Arica:

En ningún caso comprometerá el almirante Grau ninguno de los buques de su mando, y si encontrase buques enemigos en el tránsito, sólo se batirá con fuerzas inferiores, salvo encontrarse en imposibilidad de retirarse ante fuerzas superiores, en cuyas circunstancias cumplirá con su deber (30).

Allí está en el laconismo de esta cita textual, la explicación de por qué la Unión no quedó en el escenario en el que el Huáscar fuera acosado por fuerzas muy superiores (31).

Esas eran las instrucciones y de ellas no se puede dudar (32). Se podría debatir si fueron acertadas o no. Eso cabe como ejercicio del quehacer histórico. Quien pronuncia esta noche este Discurso de Orden cree que fueron acertadas. Si alguien reclamara alguna razón que fundara esta opinión, bastaría recordarles que la gran hazaña que aún nos queda por reseñar y que viene convocando hace decenas de años a peruanos orgullosos de nuestra historia cada 17 de marzo... simplemente no habría tenido lugar (33).

Perdido el Huáscar, quedó, en la práctica, como única nave de algún poder, la Unión que siguió cumpliendo diversas misiones, transportando hombres y pertrechos en noviembre y diciembre (34).

Vendría la Campaña del Sur, con los reveses de Pisagua y San Francisco, culminando gloria sobre tanta derrota- con la victoria de Tarapacá, hija del valor increíble de nuestros infantes.

La derrota de Angamos, esa "tumba sin flores" como la ha llamado un distinguido oficial naval (35), la pérdida del litoral del extremo sur, rico en guano y salitre, llenaron de desazón al Presidente de la República Mariano Ignacio Prado, llevándolo a abandonar el país, rumbo al extranjero para proveer a la adquisición de elementos bélicos (36). El descontento nacional por este hecho encumbró a don Nicolás de Piérola, quien asumió con el título de Dictador la dirección del destino del Estado en guerra. Mientras tanto, desde el 9 de diciembre de 1879, Manuel A. Villar asumió el mando de la Unión.

Aparentemente para muchos, ya no había qué hacer en el ámbito marino; esta opinión se ha reflejado en el ánimo del hombre común que piensa que los hombres de mar, los marinos, ya no tuvieron margen para seguir dando su cuota de entrega al país. Nada más distante de la verdad.

Quisiera ahora recordar, en abono de esta afirmación, el decreto de 10 de enero de 1880 (37), por el cual se creaba "un batallón de seis compañías, con el nombre de "Guarnición de Marina", el cual estará bajo la exclusiva inspección y dependencia del Comandante General de Marina...". Por el mismo decreto se le daba como residencia al batallón

el arsenal o cualquier otro cuartel del Callao...”.

Este fue el batallón de tan destacado desempeño el 15 de enero de 1881 en la batalla de Miraflores (38). Al mando del C. de N. Juan Fanning, dio reiteradas muestras de coraje y entrega hasta el final, al igual que el batallón “Guardia Chalaca”, que jefaturaba el C. de F. Carlos Arrieta, quien como Fanning, entregaría la vida en el intento de frenar el avance de las huestes del Sur.

No había sido distinto el comportamiento de quienes al lado de Guillermo More y junto a don Francisco Bolognesi, regaron con sangre de efluvios marinos, el ara sagrada de Arica el inolvidable 7 de junio de 1880 (39). Fueron ese mismo espíritu y esa misma jerarquía la que llevaron a muchos otros hombres de mar a continuar en días aciagos, en los breñales de nuestra serranía, con escasa esperanza pero en esfuerzo redentor, la lucha por la honra nacional. Luis Germán Astete (40) merece mención especial, por su larga trayectoria que lo llevaría a sucumbir en Huamachuco el 10 de julio de 1883, cuando luego de cuatro años de guerra adversa, don Andrés A. Cáceres, jugó la última carta de esperanzada expectativa de lograr una victoria sobre el ensoberbecido vencedor (41).

Fueron muchos hombres, muchos acontecimientos, muchos gestos magníficos los que antecedieron, así como continuaron, la última hazaña que aún le quedaba por realizar a nuestra Corbeta.

Desde el 25 de febrero de 1880, venía desembarcando por distintas caletas, avanzadas del ejército enemigo a órdenes del general Manuel Baquedano, con el objeto de ir aislando al ejército concentrado en Arequipa -al mando del tristemente recordado Segundo Leiva- del que comandaba don Lizardo Montero, acantonado en Tacna. Para los chilenos era indispensable tomar Arica, pero las intenciones habían sido fatales. Una de ellas, el 27 de febrero, había causado la muerte del C. de F. Manuel Thompson, quien como comandante del Huáscar, ya en poder de Chile, arriesgó a adentrarse en la bahía con el objeto de causar el mayor daño a las posiciones peruanas. Un acertado disparo desde el Manco Cápac, que a órdenes de don José Sánchez Lagomarsino montaba guardia al pie del Morro, segó la vida del comandante chileno y previno a los bloqueadores del puerto, que los defensores no dudaban en tomarla iniciativa, si de cualquier enfrentamiento se trataba. Esa acción fue de alta significación y quiero dejar esta vez la palabra al muy ilustre historiador, a quien tuvimos la suerte de conocer en vida, don José Julio Elías Murguía. El afirma y se pregunta lo siguiente: “No hay duda posible respecto a que el combate del 27 de febrero de 1880, constituyó una victoria naval peruana, un verdadero y legal triunfo... ¿Cuál habrá sido el motivo para que nunca se haya celebrado?” (42). Esto se preguntaba el Comandante Elías, cuando ignoraba que el Centenario de dicha acción pasaría también olvidado (43).

Así llegamos a una de las hazañas más distinguidas de nuestra historia naval. Ella tiene su inicio el 12 de marzo, cuando la Unión sale del Callao, rumbo a Arica, al mando del C. de N. don Manuel Villavisencio. Gracias a las investigaciones infatigables de don José Julio Elías Murguía, tenemos una visión clara de los antecedentes de este viaje. El Comandante Elías Murguía, estudió con pasión no exenta de objetividad en un notable trabajo titulado *La lancha torpedera Alianza en la Epopeya de Arica*, hechos y acontecimientos que desbordaban el título de su investigación. Hoy reeditado con gran acierto por nuestro Instituto de Estudios Histórico-Marítimos con el título de *Marinos peruanos en Arica*, a sus pá-

ginas podemos remitirnos cuando queremos profundizar algo sobre el tema.

El Comandante Elías, exhumó en 1929 un olvidado artículo del Crl. M. David Flores, y algunos conceptos generalmente aceptados sobre la malignidad del Dictador, que habría impulsado una expedición sin mayor trascendencia con el solo objeto de arriesgar a nuestros hombres para aparentar éxitos, quedaron totalmente de lado (44).

David Flores era entonces, marzo de 1880, Alférez de Fragata y estaba entre los tripulantes de la lancha torpedera *Alianza*. Como otros miembros de la tripulación supo de la proximidad de la salida al sur, a bordo de la corbeta *Unión*. También se preparaba el *Talismán* para conducir al General Leiva, su Estado Mayor y elementos para cinco mil hombres que en Arequipa debían organizarse para converger sobre Tacna, sumándose a las tropas que allí jefaturaba el Contralmirante Lizardo Montero.

El 12 de marzo, la *Unión*, decimos, sale al sur llevando en su cubierta a la lancha torpedera *Alianza*. La víspera era la *Oroya* la nave que estaba preparada para realizar este transporte, mas cuando en la noche se procedía a izar la mencionada lancha, los esfuerzos resultaron infructuosos. Presente en el intento el Dictador Nicolás de Piérola, ordenó que fuera la *Unión* la que condujera la citada lancha. Realizadas las maniobras estas culminaron con felicidad, por lo que se canceló el viaje de la *Oroya*, sin duda nave de muy rápido andar (45).

Este cambio de último momento, avala aun más el mérito de la expedición al sur entonces iniciada, pues se debió improvisar, a última hora, estos cambios. A su vez se dispuso que el transporte *Talismán*, acompañara a la corbeta en su viaje, partiendo dos horas más tarde.

Se había determinado que el *Talismán* debía llegar a la caleta de Quilca, desembarcando allí hombres y pertrechos, que más adelante debían avanzar hasta Arequipa.

Infelizmente, como la *Unión* navegaba más adelantada y debía también llegar a Quilca para recoger información sobre Arica, sucedió que al arribar el *Talismán*, confundió a la *Unión* -deplorable error- con nave enemiga, por lo que virando siguió hasta Pisco, donde dejó su carga. Dejo de lado la desafortunada trascendencia de este hecho, en lo que significó retrasar la llegada de esos elementos a Arequipa.

Muy temprano, el lunes 15 de marzo, la *Unión* sale de Quilca con rumbo a Arica. Durante su derrota, a la media noche pudieron divisar que una nave enemiga -inidentificable en la negrura de la noche- la mantuvo en observación durante varias horas.

Por fin el miércoles 17 de marzo, la *Unión* arribaba a las inmediaciones de Arica.

El diario del maquinista italiano Pedro Luis Storace ubica en las 2 de la mañana la hora de arribada, señalando que dos horas más tarde se enviaba una embarcación con un guardia-marina para que diera aviso en el Puerto de la presencia de la Corbeta. Hora más tarde 5 de la mañana, la *Unión* hacía su ingreso a la bahía (46).



Capitán de Navío Manuel Villavisencio, comandante de la corbeta Unión el 17 de marzo de 1880.

Fue el Huáscar, la nave ya en poder del enemigo, la primera que hizo fuego sobre la Corbeta, mientras los nuestros realizaban con presteza la doble acción de desembarcar lo transportado, mientras se reabastecían lo posible de carbón.

El Matías Cousiño también se percató de la presencia de la nave enemiga, pero sorprendido sin duda por tanta audacia, se dirigió a Ilo en busca del Cochrane en la esperanza de que con tal refuerzo aseguraría el éxito de las acciones que se debían emprender en la bahía. En efecto, horas más tarde volvía al escenario de la sorpresa, esta vez en compañía del Cochrane.

No había transcurrido un mes de la muerte de Thompson; los comandantes chilenos prefirieron no arriesgar sus vidas ni las de sus hombres. Era evidente que la coraza de las naves -Huáscar, Cochrane- resultaba inexpugnable, pero aún así el temor era grande pues desde los primeros momentos la artillería desde el Morro, mantuvo un fuego vivo para procurar que más distantes, el alcance de la artillería de las naves enemigas fuera menos eficaz. Por otra parte, el monitor Manco Cápac cubría en lo posible a la Unión aunque, como señala Storace, en su *Diario Personal*, "los dos buques enemigos disparaban sus proyectiles contra la corbeta, sin dirigir ninguno ni al morro, ni al monitor Manco Cápac, o a las Baterías"(47).

Se entenderá así que resultaba difícil, por no decir imposible, que nuestra corbeta no sufriera daño alguno.

Dos horas pasado el medio día, un proyectil disparado desde el Huáscar (el compañero de seis meses antes), bomba de 300 libras produjo algunos destrozos en la cubierta; a ellos se sumaron otros daños causados por un disparo del Cochrane, que ocasionó serias averías en la chimenea con repercusión en varios lugares donde se originaron incendios.

Estos daños no eran de mayor significación, mas ofrecían una apariencia -sobre todo el mencionado en segundo lugar- de verdaderos daños irreparables, por lo menos a breve plazo.

El convencimiento de tal circunstancia debió producir el que en torno de las 4 de la tarde, las naves sitiadoras se retiraran: la nave debía estar seriamente averiada. Latore ordenó "a los buques que se retiraran y fueron a reunirse al norte de la bahía donde iban a concertar un ataque concentrado contra la Unión esa misma noche. La conferencia que discutía el plan estaba en su apogeo cuando la corbeta peruana levó anclas y se dirigió al sur a toda velocidad, logrando obtener, según el ya citado Carlos López Urrutia, una ventaja inicial de por lo menos cuatro millas"(48).

¿Cómo se llegó a este hecho? Quisiéramos reconstruir lo que representó para la población de Arica, en general, el arribo de nuestra Corbeta. Pensamos que es Rosendo Melo, quien ha podido reconstituir mejor la euforia que se produjo en Arica, al divisarla; (no olvidemos que cuando él escribió había numerosos sobrevivientes del acto heroico, y probablemente pudo tener información también de gente de Arica, por esos años en Lima, para sustraerse a la brutal política que los chilenos impusieron en las dos primeras décadas de este siglo, contra los peruanos que vivían en las cautivas).

Dice nuestro primer historiador naval:

El entusiasmo que produjo este arribo, al divulgarse en la población, no es fácil de describir. A nadie se le ocurría que hubiera para qué averiguar la forma en que este arribo aprovecharía a la finalidad de nuestras operaciones de guerra en el mar. Sólo ocupaba a la generalidad el desbordante entusiasmo producido por la presencia de la corbeta en el puerto. Un buque de madera, sin coraza, mal armado, tan escaso de material en el ataque como en la defensa, que atraviesa entre una Escuadra varias veces superior, para entrar a ponerse de blanco; practica, sin duda alguna, un acto heroico, y el heroísmo hace vibrar las fibras más íntimas del alma. Es posible que las manifestaciones de este género se aparten de la finalidad actual de la guerra, del triunfo; pero sonrío a los ideales juveniles y hay edad juvenil para los pueblos como para las unidades que lo forman (49).

El comandante Vegas dice en su *Historia de la Marina de Guerra del Perú*:

Tanto a la entrada como a la salida de la Unión, el entusiasmo de los habitantes de Arica fue inmenso; la gente cubría materialmente la playa para contemplar a la esbelta nave, sin cuidarse del repetido cañoneo de los buques chilenos que se confundía con sus enronquecidas voces, se tocaba el himno nacional y marciales dianas, ¡parecía que la Patria estuviese de gala, celebrando el aniversario de una fecha gloriosa! y las tripulaciones de aquellos barcos de guerra extranjeros, subyugadas por la grandiosidad y audacia de la operación, subieron a las jarcias y despidieron a nuestra heroica nave con aclamaciones estruendosas en las que mezclaron las palabras de cuatro idiomas (50).

En el libro de *Guardias de Mar de la Corbeta*, el Teniente 1o. Arnaldo Larrea, registró aquel día:

Durante el combate el entusiasmo de los tripulantes del buque fue como debía esperarse a pesar de la seguridad de que nuestros proyectiles harían poco daño al enemigo. Los vivos a la Patria, dado por todo el mundo en cubierta, se sucedían a la caída o al paso inmediato de los buenos tiros del enemigo cuya certeza nos hace lamentar la probable pérdida de valientes que dejamos encomendados a la benéfica y humanitaria institución honor de nuestro siglo: Las Ambulancias. Los tiros del enemigo pueden calcularse en poco más de 70 (51).

Ese gran entusiasmo, debía potencializar a nuestros marinos en su fervor patriótico. La conjunción de esfuerzos, dio seguridad a todos; la presencia y el aliento del Coronel Manuel C. de la Torre, en su calidad de Jefe del Estado Mayor General del 1er. Ejército del Sur, del C. de F. Eduardo Raygada, Capitán del Puerto y del C. de N. Camilo Carrillo, Comandante de las Baterías de la Plaza.

De estas últimas dirá el Comandante Villavisencio en el parte respectivo: "Las Baterías del Morro y San José, perfectamente servidas, como también el Manco Cápac, protegían con acierto a esta corbeta, cada vez que el enemigo intentaba acercarse, y mediante tan eficaz y oportuno auxilio, la corbeta no sufrió los daños que era consiguiente en tan desigual combate y puedo asegurar que ambos blindados a pesar de estar en constante movimiento, han recibido proyectiles lanzados por nuestros recomendables artilleros de las Baterías" (52).

Es en medio de este clima excepcional, que se decide salir esa misma tarde. El riesgo era grande, qué duda cabe, pero esa atmósfera de entrega y sacrificio que vivían estos hombres, los llevaba a mostrar que no había riesgo que los amedrentara ni dificultad que no los hallara en posibilidad de superarla.

No eran escasos -por otro lado- los daños causados a la nave. El mismo Storace -recordemos, maquinista en la corbeta- dice en su *Diario Personal* que “nosotros corríamos a doce y media millas, pese al mal carbón empleado que producía llamas largas, las cuales saliendo por la caja de humo penetraban por aquellos huecos correspondientes sobre la caldera, originando un considerable incendio, el cual apagamos mediante grandes esfuerzos. Durante el incendio -continúa- por obra de la confusión de la gente y porque el agua arrojada al fuego pasaba a la caja de humo, disminuyó la presión y, consiguientemente, la velocidad; mas ésta aumenta rápido después de la extinción del fuego y aún aventajamos la distancia con nuestros enemigos; entre tanto la noche poco clara vino a protegernos más” (53).

Con algunas otras dificultades, que se superaron con rapidez y eficiencia, transcurrió el viaje de regreso al Callao, adonde arribaban poco antes de la media noche del viernes 19 de marzo de 1880.

Así se había coronado la doble ruptura del bloqueo de Arica, por nuestra invicta Corbeta. Hecho de gloria verdadera -sin hipérbole alguna- que en distintas épocas y a distantes personalidades ha llevado a expresar su admiración. Sobriamente, Gonzalo Bulnes, el historiador chileno cuya versión del Conflicto posee aceptación tan general en su patria que podría ser calificada de “oficial”, dice de la acción que hemos reseñado: “Fue de parte de Villavisencio una operación afortunada que honra su destreza marinera” (54).

Más acertado nos parece, el comentario del ya citado López Urrutia: “En toda la guerra del Pacífico hay pocas acciones que se aproximen y menos todavía se igualen en arrojo y perfección en su ejecución al burlamiento del bloqueo por el capitán Villavisencio” (55).

Los acontecimientos del 17 de marzo de 1880 mostraron al enemigo que pese a su superioridad material, ésta era muchas veces precaria ante los hombres que tenían que enfrentar (56).

Y estos hombres y esta nave, perduraron en su accionar en las condiciones más adversas, hasta donde les fue posible.

La nave -la Unión- fue una preocupación permanente y cierta para los bloqueadores del Callao. Reiteradamente los bloqueadores temieron que burlara el bloqueo. Bulnes llega a decir: “El temor de la Unión fue la pesadilla del Gobierno en esos meses” (57). En su desesperación el gobierno ordenó a Latorre “que la bombardease todos los días, siquiera para herirla y obligarla a quedarse en el Callao reparándose”. Se le conminaba: “V.S. debe observar estrictamente esta recomendación” (58).

No olvidemos que desde abril de 1880, la escuadra chilena mantuvo permanente acción

de bloqueo de nuestro primer puerto. Y la nave mantendría su presencia en la bahía, recordándole al enemigo -como reliquia viva de memorables proezas- que ella había sido compañera del Gran Almirante hasta Angamos y testigo de tantos hechos heroicos (59). Allí permanecería hasta el 16 de enero de 1881. La víspera se había realizado la batalla de Miraflores, adversa a los defensores de la ciudad capital, símbolo -de alguna manera- de todo el país. El Callao -recordemos- nunca ha sido tomado por mar. Temerosos, los bloqueadores del puerto no intentaron acercarse. Pero caída Lima, el Callao, el puerto, tenía que caer en manos del enemigo, que apoderándose de los Fuertes, tomaría también las naves.

Sin embargo, la Unión, no caería en manos enemigas. Entonces, ya era su primer comandante Aristides S. Aljovín -segundo comandante el 17 de marzo de 1880- y antes de ver la nave en poder de los adversarios, se acordó su hundimiento (60).

Permitidme, que cite una vez más -la última- a Gonzalo Bulnes, quien mejor que nadie ha sabido reconstruir esos momentos. Dice el historiador chileno: "La Unión y el Atahualpa levantaron sus fuegos y salieron de la dársena. La primera (la Unión) avanzó majestuosamente despertando gran emoción en los buques extranjeros, que formaron sus tripulaciones en las cubiertas y en las jarcias para darle el supremo adiós de la gloria y la despedida al pasar" (61).

Junto a la Unión, lo sabemos, se vararon e incendiaron el Atahualpa, el Rímac -el transporte que tanto dolió a los chilenos cayera en manos de los nuestros-; el Chalaco, el Talismán, la Oroya, la Limeña y otras embarcaciones más pequeñas.

Don Manuel Villavisencio, para los días de las batallas de Lima -San Juan y Miraflores - había sido nombrado Jefe de la Fortaleza Piérola,alzada en la cumbre del cerro San Cristóbal, pero su paso a la Historia está estrechamente vinculado a la gloria conquistada el 17 de marzo de 1880.

Pasarían muchos años, y la nación mantendría vivo el recuerdo y el homenaje a quien comandó la invicta corbeta Unión en día sancionado como de los más significativos en nuestros fastos navales. Esa es la razón por la que, gracias al empeño de muchos, pero en especial del entonces C. de C. Manuel I. Vegas, el notable historiador, citado en varias oportunidades esta noche, se extrajo en 1917 el mástil de nuestra corbeta que había "velado durante 35 años a sotavento de la bahía del Callao" (62). En el empeño contó con la colaboración del C. de N. don Ernesto Caballero y Lastres, uno de los más distinguidos Directores que tuviera la Escuela Naval en las primeras décadas de este siglo. Aunando esfuerzos se pudo inaugurar en la Escuela Naval, el 17 de marzo de 1918 un pequeño pero simbólico monumento conmemorativo de la doble ruptura del bloqueo de Arica. Al pie una placa de bronce, obra del escultor Luis Agurto, perennizaba el homenaje. A él asistió D. Manuel Villavisencio que ya lucía la alta clase de Contralmirante -la máxima que existía entonces en nuestra Marina. Lo acompañaban otros sobrevivientes como Ramón Sánchez Carrión, entonces ya C. de N. efectivo; los graduados Emilio M. Benavides y Alfredo Villavisencio, el C. de F. Emilio Díaz ; el Teniente 1o. Enrique Gamero; los guardiamarinas Tomás Segundo Lama y Enrique Chávez, entre otros (63).

Si bien con el tiempo algunas variaciones ha sufrido el lugar donde inicialmente se ubicó el "Palo Unión," como desde entonces y por muchos años se le ha llamado, él sigue colocado -son palabras del maestro Basadre que quisiera traer a colación- "en el patio a la

entrada de este centro donde se forman, año a año, los oficiales de la marina de guerra del Perú. Los cadetes saludan todos los días la bandera que sigue flameando en el histórico mástil de la gallarda corbeta a la que nunca los chilenos lograron atrapar" (64).

Mis palabras de esta noche quisiera que se aquilaten como un homenaje a nuestra Invicta Corbeta Unión. Ella engalanó bellas páginas de nuestra Historia en momentos álgidos para el país. Sé -y no digo nada nuevo al respecto- que las comparaciones son ociosas y odiosas. Tal vez innecesarias, pero juzgo que los fulgores extraordinarios del Huáscar, han opacado las gloriosas realizaciones de la Unión

Más considero inmerecida esta suerte de postergación de la nave que tan brillantes acciones protagonizara durante su permanencia en el Pacífico. Ella está en Abtao en los días del conflicto con España. Está en la primera acción naval del "79", el combate de Chipana.

Su participación es principalísima en la toma del Rímac de tan graves consecuencias para el enemigo; ni qué decir de los méritos que encierra la Expedición a Magallanes. Fue la solitaria compañera del Huáscar el glorioso 8 de octubre, debiendo alejarse del teatro de la acción, en cumplimiento de órdenes estrictas. Pero mantuvo todavía por más tiempo nuestra presencia en el mar.

Marzo de 1880 vive la hazaña inaudita de su incursión a la bahía de Arica en medio de la sorpresa de propios y extraños; majestuosamente mantuvo su presencia -irritante para el enemigo- hasta después de la Batalla de Miraflores. El homenaje de las naves neutrales al momento de su hundimiento (65), testimonia palmariamente la admiración que había despertado.

Ya lo señaló en un bello libro *El Teniente Grau y la Corbeta "Unión"* don Enrique González Dittoni.

El informe de Grau decide en buena parte la compra de la *Unión* cuyo primer comandante es él, que la trae al Perú. El buque sufre accidentes y averías en esas vicisitudes originales de la primera hora; el domador es Grau y él es también quien la conduce al primer triunfo en el bautismo de fuego de Abtao. Largos periplos entre cielo y mar y un destino final semejante los juntan pues ambos estuvieron también frente al enemigo común en 1866 y 1879 (66).

Su nombre está vinculado, de diversas maneras a distinguidos jefes navales de nuestra Campaña en aquella guerra en que tanto destacó.

Ezequiel Otoya, Elías Aguirre, estuvieron en su plana mayor. Camilo Carrillo, Manuel Ferreyros, Nicolás Portal, Juan Bautista Cobián, Pedro Gáezon, Juan Guillermo More, Manuel Ontaneda, Ramón Sánchez Carrión, Arístides S. Aljovín, Manuel A. Villavisencio y muchos hombres de destacada figuración en los Anales de la Historia Naval de nuestra Patria en distintos momentos, navegaron a bordo de esta Corbeta.

Nave invicta, bastión de la resistencia en el mar, veloz bajel cuyo recuerdo, siempre debiera convocar nuestra mayor devoción.



El mástil de la corbeta "Unión" en la Escuela Naval.

NOTAS

- (1) Hemos podido constatar que ese es el nombre del comandante de la América ese fatídico 13 de agosto de 1868. Debe quedar así rectificada la versión que dieron en su momento Rosendo Melo, que lo llama Mariano C. Reyes (p. 281) y Manuel I. Vegas, que lo llama Mariano Jurado de los Reyes. La historiografía peruana comúnmente siguió a Vegas.
- (2) Esta vinculación de Grau con la adquisición de la Unión la resaltó muy bien don Enrique González Dittoni en *El Teniente Grau y la Corbeta "Unión"*; en ella dice que García y García y Grau "habían taladrado las maderas, inspeccionado la forma en que habían sido clavadas y practicado un minucioso reconocimiento del calibre y alcance de los cañones con las pruebas del caso" (p. 27). Es útil para el tema consultar también a Jacinto López, en su *Manuel Pardo*, p. 111 y ss.
- (3) López, Jacinto...*Ob. Cit.*, p. 114.
- (4) Basadre, Jorge...*Historia de la República*, t. IV, p. 1613.
- (5) González Dittoni, Enrique...*Ob. Cit.*, p. 71.
- (6) *Las Etapas Finales de la Gallarda Corbeta "Unión" (Diario de un marino italiano en la Guerra de 1879)*. Prólogo y Notas por el Capitán de Navío (r) Julio J. Elías. Traducción del Diario del Heroico marino italiano Pedro Luis Storace, por el Dr. Tomás Catanzaro). Lima, 1971, p. 16.
- (7) Novo y Colson, D. Pedro de... *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*. Madrid, 1882, p. 382.
- (8) El parte de Abtao en "El Peruano", No. 25, año 24.
- (9) Melo, Rosendo ... *Ob. cit.*, pp. 276.
- (10) Archivo Histórico Militar (Centro de Estudios Histórico-Militares) o. 1868.6 Factoría de Bellavista (debo agradecer la colaboración de la Srta. Elia Lazarte en el hallazgo de esta información aún inédita).
- (11) *Ob. cit.*, p. 283.
- (12) Archivo del Museo Naval del Perú.
- (13) *Ob. cit.*, pp. 290-291.
- (14) En: *Comentarios a la Memoria de Grau del año 1878*, de Geraldo Arosemena Garland, Lima, 1978, pp. 34-35.
- (15) Archivo del Museo Naval. Corbeta Unión. Comandante General de Marina, 1878. Doc. 60; ff. 199 y ss.
- (16) Tomo I, pp. 98 y 121 respectivamente.
- (17) Archivo del Museo Naval. Corbeta Unión. Comandancia General de Marina. Doc. 65, f. 189.
- (18) *Memoria de Grau del año 1878*. *Ibíd.*, p. 34.
- (19) Del Campo, José Rodolfo... *Campaña Naval / 1879*. Lima, 1976. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, pp. 73-77.
- (20) *Ob. cit.*, t. I, p. 144.
- (21) *Ob. cit.*, p. 328.
- (22) La Unión hizo seis salidas a lo largo del año 1879; una de ellas antes de la declaratoria de guerra.
- (23) Bastaría recordar que el historiador chileno Francisco Antonio Encina dice que la armada chilena era cuatro veces mayor que la peruana. Vicuña Mackenna expresa: "Y siendo la escuadra de Chile tres veces más poderosa como armamento

militar..." (en Historia de la Campaña de Tarapacá, T. II, p. 289); en otro momento dice: "...la inferioridad de la escuadra peruana, aún considerándola en estado de hacerse desde luego a la mar, era tan evidente como una simple demostración matemática" (Ob. cit., T. I, p. 644). Se comprenderá pues, que no resultan así exageradas las expresiones de Jacinto López: "Que el Perú hubiera podido sacar sus buques al mar y combatir durante cinco meses contra la superior y preparada escuadra chilena e impedir hasta octubre la invasión de su territorio, cuya defensa organizaba entretanto militarmente, es el milagro de la guerra naval en la guerra del Pacífico". En : La Guerra del Guano y el Salitre, pp. 111-112.

- (24) "El Mercurio", Santiago de Chile, 28 de junio de 1979.
- (25) Tal vez ningún acontecimiento de índole naval tuvo tan grandes repercusiones en el ánimo de las autoridades chilenas. Nadie alcanzaba a comprender cómo más de dos meses después del desastre peruano en Punta Gruesa, nada había hecho de mérito la escuadra; sendas cartas citadas por Gonzalo Bulnes (I, 236-7) muestran muy claramente lo que decimos; el presidente Aníbal Pinto le escribía el 11 de agosto a Rafael Sotomayor: "... las escenas vergonzosas acaecidas con motivo de la pérdida del Rímac me han dejado la convicción de que nunca debimos comprometernos en guerra"; por esos mismos días Eulogio Altamirano, prominente político chileno escribía al Ministro del Interior Antonio Varas, quien había formado parte del Consejo de Estado que declaró la guerra al Perú: "¡Pobre Chile! Le aseguro que estoy ya creyendo que valemos muy poco como Nación".
- (26) Para este tema los textos de Storace como Del Campo resultan indispensables.
- (27) Gonzalo Bulnes, v. I, p. 237. Una semana más tarde, Sotomayor, uno de los más cercanos colaboradores del presidente Pinto, era nombrado Ministro de Guerra en Campaña.
- (28) Editorial Andrés Bello, Santiago de Chile, 1969, p. 268
- (29) "El Mercurio", Santiago de Chile, 17 de Setiembre de 1979.
- (30) López, Jacinto. La Guerra del guano y el salitre, p. 349.
- (31) Al respecto véase también las cartas cambiadas entre Aurelio García y García y Pedro Gáezon, publicadas en "El Nacional" del 16 de enero de 1880.
- (32) Es muy útil para este tema la carta que a solicitud del Mayor Alejandro Montani escribiera el 16 de junio de 1907 el C. de N. Juan Salaverry y que aquel incluyó en su obra en que recogiera los artículos que publicara en "El Comercio" y "La Opinión Nacional". Allí diría Salaverry: el Huascár, pues, cumplió ese deber (se refiere a la Instrucción 7o. de Prado); y la Unión, lo cumplió también al tener con su andar el paso franco al norte. De ello es la más clásica prueba, el que, ni el director de la guerra, al llegar nosotros a Arica, ni el Gobierno Supremo después, hicieran cargo alguno al comandante de la nave salvada de una pérdida casi inevitable". Cfr. Montani, Alejandro... Artículos Militares, Lima, 1907, pp. 65-74. Salaverry el 8 de octubre era segundo jefe de la corbeta Unión.
- (33) El mismo Aurelio García y García publicó en junio de 1880, bajo el título de "La Corbeta Unión el 8 de octubre de 1879", un folleto en que recogió la documentación principal del juicio que él mismo solicitara al gobierno y en el que quedó muy claramente demostrado su correcto comportamiento ese día.
- (34) Dos excursiones realizó antes de fin de año la Unión. La primera durante el

mes de noviembre saliendo del Callao el 8 y retornando el 21; en ella con la Chalaco transportó hombres y pertrechos hasta Arica, tocando con anterioridad en Mollendo; en diciembre, entre el 17 y el 22, ya al mando de Villaviscencio que ha reemplazado a Portal el 9 de diciembre, la Corbeta llegará hasta Quilca y Mollendo transportando sobre todo pertrechos de guerra. No avanzó hasta Arica pues supo del bloqueo a que estaba sometida la bahía.

- (35) El C. de F. Fernando Casaretto Alvarado. Es autor de "Los peruanos en Angamos" y el verdadero gestor de A la Gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau, 1978, reeditado con el título de Homenaje a Grau al año siguiente, así como autor de la publicación de la Historia Gráfica Grau, aunque su nombre no aparezca como tal en esas publicaciones del Centro Naval.
- (36) En carta desde Guayaquil, Prado le escribía a Montero el 22 de diciembre de 1879: "me he convencido hasta la evidencia de que esta guerra es esencialmente marítima..." Lástima que tan tarde surgiera ese convencimiento, si bien en su Mensaje al Congreso Extraordinario el 28 de julio de 1876 Prado había dicho que era importante necesidad nacional "la adquisición de una nave más poderosa que las que tenemos" (Mensajes de los Presidentes del Perú. Recopilación y notas por Pedro Ugarteche y Evaristo San Cristóval, Lima, 1945, p. 89). Para Basadre esta demanda "parece retórica" (Historia del Perú. Editorial Mejía Baca, Lima, 1980, t. VII, p. 47).
- (37) "El Nacional"; martes 13 de enero de 1880.
- (38) Cfr. C. de C. (r) J. C. Cossio, Batallones Navales en la Defensa de Lima, Revista de Marina, Julio-Agosto. No. 4, Volumen 344, 1973.
- (39) Cfr. La Epopeya del Morro de Arica: 7 de junio de 1880, p. 128 (Publicación de la Comisión Permanente de la Historia del Ejército del Perú, Lima, junio 1980).
- (40) Cfr. Revista de Marina, octubre, 1976, "El C. de N. Germán Astete Fernández" por el C. de N. José Montoya Carcelén.
- (41) No sólo Astete muere en Huamachuco sino otros marinos. Señalamos ahora por ejemplo el C. de C. Grdo. Manuel H. Arriaga y el Guardiamarina Héctor Villarán; no se debería olvidar que Leoncio Prado, muerto cinco días más tarde, ostentaba el grado de Tnte. 2o.
- (42) Elías M. Julio J. Marinos Peruanos en Arica. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima, 1980, p. 35.
- (43) El parte de la acción que firma José Sánchez Lagomarsino apareció transcrito en el No. 30, p. 607 del Boletín de Guerra del Pacífico del 31 de marzo de 1880.
- (44) Ob. cit., pp.301-305.
- (45) Cfr. "La Prensa" del 25 de marzo de 1929, "El Viaje de la Corbeta "Unión", del Contralmirante J. Ernesto Mora, que el día de la doble ruptura del bloqueo de Arica formaba parte de la plana mayor de la Corbeta. Esa carta amplía las informaciones del Crl. David Flores en su carta del 17 de marzo anterior. El comandante Elías reproduce esa carta en Marinos peruanos en Arica, ya citado, pp. 305 a 308.
- (46) Pp. 94-95.
- (47) Ob. Cit. pp. 95.
- (48) Ob. cit. pp. 291.
- (49) Ob. cit. pp. 389.
- (50) Ob. cit. pp. 257.

- (51) Libro de Guardias de Mar de la Corbeta "Unión", p. 141.
- (52) El parte completo lo reprodujo en su ya citada obra Mariano Felipe Paz-Soldán.
- (53) Ob. cit., pp. 95-96.
- (54) Guerra del Pacífico. Editorial del Pacífico, S.A., Santiago de Chile, 1955, v. II, p. 87.
- (55) Ob. cit., p. 290.
- (56) En "El Nacional" del 21 de marzo de 1880 se puede hallar abundante información sobre la extraordinaria hazaña de la doble ruptura del bloqueo de Arica.
- (57) Bulnes., Ob. cit., v. II, p. 319.
- (58) Ibídem., p. 320.
- (59) Durante los meses de bloqueo las naves chilenas concentraron sus mayores esfuerzos en hundir o causar daño a la Corbeta. Con este objeto el Angamos descargó en varias ocasiones el peso de su poderosa artillería. Esta nave llamada Belle of Cork, fue adquirida por los agentes chilenos en Europa, arribando a Valparaíso el 8 de octubre, lo que explica que se le bautizara Angamos. Su poder artillero era enorme pues poseía un cañón Armstrong de 8 pulgadas montado sobre una torre giratoria; su alcance llegaba a 7.000 m. Sin embargo, todo su poder no correspondió a las expectativas que las autoridades chilenas cifraron en él. El 11 de diciembre de 1880, en un intenso ataque a la Unión -que sobrevivió a todos sus ataques-, el Angamos perdió su poderoso cañón. Al sexto disparo, reculó violentamente desprendiéndose de su muñón yendo a hundirse en la bahía sin que se le pudiese recuperar.
- (60) El 9 de diciembre de 1879, Villavisencio asumió el mando de la Unión; un año más tarde Piérola lo nombraría al mando de la "Ciudadela Piérola", levantada en la cima del cerro San Cristobal; entonces Aljovín quedó interinamente al mando de la Unión.
- (61) V. II, p. 350.
- (62) Memoria del Director de la Escuela Naval, 1917, pp. 12-13.
- (63) 17 de Marzo de 1880-1918. Instalación del mástil de la Corbeta "Unión" en la Escuela Naval. Talleres Tipográficos de la Escuela Naval - La Punta, s. f. (P.C.C.: debe ser 1918).
- (64) Basadre, Jorge... Ob. cit., p. 2538.
- (65) No hay que olvidar que el Guarnición de Marina, de tan destacada actuación en la defensa de Lima "estuvo formado por los tripulantes de la Unión y del monitor Atahualpa". La Gesta de Lima, ya citado, p. 295.
- (66) P. 57

BIBLIOGRAFIA BASICA

- Arosemena Garland, Geraldo . . . El Almirante Miguel Grau.
Barreda, Felipe A. . . . El Caballero de los Mares.
Barros Arana, Diego . . . Historia de la Guerra del Pacífico
Basadre, Jorge . . . Historia de la República del Perú.
Bulnes, Gonzalo . . . Guerra del Pacífico. Editorial del Pacífico S.A. Santiago de Chile, 1955.
Caivano, Tomás . . . Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia
Campo, José Rodolfo de . . . Campaña Naval / 1879. Lima, 1976.
Cayo Córdova, Percy . . . La Guerra con Chile. T. VII de la Historia del Perú. Editorial Mejía Baca.
Dellepiane, Carlos . . . Historia Militar del Perú, T. II.
Dulanto Pinillos, Jorge . . . Nicolás de Piérola.
Ekdahl, Wilhelm . . . Historia de la Guerra del Pacífico.
Elías Murguía, Julio J. . . . Marineros Peruanos en Arica. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos. Lima, 1980.
. . . Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú, v. II.
González Dittoni, Enrique . . . El Teniente Grau y la Corbeta "Unión". Lima, 1961.
López, Jacinto . . . Manuel Pardo.
. . . Historia de la Guerra del Guano y el Salitre. Lima, 1976.
López Urrutia, Carlos . . . Historia de la Marina de Chile.
Markham, Sir Clements R. . . . La Guerra entre el Perú y Chile.
Mason, Theodoros B. M. . . . Guerra en el Pacífico Sur.
Melo, Rosendo . . . Historia de la Marina del Perú. Callao, 1980.
Novo y Colson, Pedro de . . . Historia de la Guerra de España en el Pacífico.
Paz-Soldán, Mariano Felipe . . . Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia. Lima, 1979.
Puente Candamo, José Agustín de la . . . Miguel Grau.
Ulloa, Alberto . . . Don Nicolás de Piérola.
Valdizán Gamio, José . . . Tradiciones Navales Peruanas.
Vargas Ugarte S. J., Rubén . . . Historia General del Perú. T. IX-X.
Varigny, Charles de . . . La Guerra del Pacífico.
Vegas García, Manuel I. . . . Historia de la Marina de Guerra del Perú, 1821-1924.

OTRAS FUENTES BIBLIOGRAFICAS

- Album Grau - Edición del Centro Naval del Perú. 1978.
Boletín de la Guerra del Pacífico - Edición del Ministerio de Guerra de Chile (del 14 de abril 1879 al 28 de marzo de 1881).
Correspondencia General de la Iª. División Naval bajo el mando del Contralmirante don Miguel Grau Comandante del "Huáscar" 1879 (Edición del Centro Naval del Perú, 1978).
La Corbeta Unión el 8 de Octubre de 1879. Lima, 1880 (autor: Aurelio García y García).
Las Etapas Finales de la Gallarda Corbeta "Unión" (Diario de un marino italiano en la Guerra de 1879). Lima, 1971 (de Pedro Luis Storace).
Memoria del Director de la Escuela Naval del Perú, 1917.

Revista Naval del Perú (varios números).

Suplemento Indispensable a los Folletos dados a luz por D. José María Salcedo durante su escapada a Europa en 1867 y después de su fuga a Chile en 1869. Lima, 1869.

17 de Marzo 1880 - 1918. Instalación del mástil de la Corbeta "Unión" en la Escuela Naval.

INEDITOS (Manuscritos)

Archivo Naval - Documentos Varios.

Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares.

Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores.

A bordo de la Corbeta "Unión". Libro de Guardias. Principiado el lunes 17 de Noviembre de 1879 (Archivo Naval).

PERIODICOS

El Comercio

La Prensa

El Murciélago

El Nacional

La Patria

El Mercurio (Santiago de Chile).

Discurso del Contralmirante Melitón Carvajal Pareja

Cumpliendo los requisitos académicos que fija nuestro Reglamento, ingresa esta noche al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, el Dr. Eduardo Percy Cayo Córdova, historiador de brillante futuro.

Siempre es grato para el Instituto la incorporación de un nuevo Miembro de Número, y particularmente para mí, lo es más aún porque se me dispensa el honor de presentar ante tan distinguida audiencia a un eminente historiador.

Sí, señores, porque el Dr. Cayo luego de terminar sus estudios de Secundaria, alcanzó los grados académicos de Bachiller en Humanidades por la Pontificia Universidad Católica del Perú, y de Doctor en Historia en la misma Universidad. En sus inicios se desempeñó como colaborador de ese ilustre maestro, el Dr. Jorge Basadre, en la elaboración de la 5a. edición de la *Historia de la República del Perú*.

Desde entonces ha venido desempeñándose destacadamente como Profesor de Historia en la Academia Diplomática del Perú, en el Centro de Instrucción de la Guardia Republicana, en la Universidad del Pacífico y, en la Universidad de Lima no solo como Profesor sino también como Director del Programa Académico de Estudios Generales.

Paralelamente a estas actividades, ha desarrollado otras que se han cristalizado, unas veces en obras publicadas e intituladas: "Viscardo y sus proyectos separatistas"; "El Ministro

Portales y la Confederación Perú-Boliviana"; "Biografía de don Hipólito Unanue"; "los Británicos y la Independencia del Perú"; "La enseñanza de la Historia y su significado Nacional"; "Estudio preliminar a las Memorias del General Miller"; "San Martín y la creación de la Marina de Guerra del Perú"; "Un Centenario Olvidado"; "La Guerra con Chile - Algunos antecedentes diplomáticos"; "Algunas reflexiones acerca del Tratado Peruano-Boliviano de 1873"; "La Guerra del Pacífico en la Historiografía Boliviana reciente"; "La Guerra con Chile", así como numerosos estudios.

Otras veces, al Dr. Cayo lo encontramos participando en frecuentes conferencias, seminarios y simposiums de organizaciones nacionales y extranjeras sobre temas históricos, habiendo sido invitado por el Gobierno Boliviano a participar en la serie televisada, "Bolivia, Cien Años sin Mar".

Su vida inquieta por todo lo que es Historia del Perú, lo ha llevado a ser incorporado como Miembro Vitalicio del Instituto Riva-Aguero, Miembro de la Academia Nacional de la Historia y Académico Correspondiente de la misma; también miembro de la Delegación del Perú al V Congreso Internacional de Historia de América, y ahora, Miembro de nuestro ya prestigioso Instituto.

Además, en el campo específico de la Historia Marítima del Perú, ha efectuado bajo contrato en 1966, investigaciones en el Archivo General de Indias de Sevilla; Archivo General de España en Madrid; Biblioteca Real de Madrid; Biblioteca de la Real Academia de la Historia y Museo Naval de Madrid.

Profesor de Historia Marítima en la Escuela Naval del Perú; colaborador con el Centro Naval del Perú en la edición de la Historia Gráfica de Miguel Grau, actualmente tiene en preparación el lapso de 1906-1920 de la Segunda Parte de la Historia Marítima del Perú. También ha realizado en 1976, un Crucero de Instrucción a bordo del buque Escuela "Independencia".

Ha dictado por invitación, Conferencias y Cursos en la Universidad Hispano-Americana de Santa María de la Rábida, España; Escuela Normal Nebrija en Sevilla; Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla.

Del breve relato de su actividad intelectual, podría deducirse que el tema escogido para su presentación responde a la inquietud de colaboración con la segunda parte de la Historia Marítima del Perú, que abarca precisamente el lapso de vida de la gloriosa Corbeta Unión.

En su interesante trabajo, nos relata su autor, las glorias y tribulaciones de la Corbeta Unión, desde su construcción en Francia en 1864, hasta su auto-hundimiento en el Callao en 1881.

Como bien nos dice el Dr. Cayo, la Corbeta Unión fue adquirida por el Gobierno del Perú en Nantes, luego de construida para los Estados del Sur en la Guerra de Secesión. Al no poderse materializar la venta a su dueño original, es que el Gobierno del Perú toma partido de la oportunidad y la adquiere. Pero tal compra no se hace sin tomarse los debidos resguardos y así es como nos ilustra el autor del trabajo, que los ya distinguidos marinos A. García

y García, Pardo de Zela y Grau, absuelven favorablemente un cuestionario de seis preguntas que se refieren a su calidad técnica, a su utilidad como nave de guerra y a su costo. Los tres coinciden en sus respuestas, palabras más, palabras menos. Y es, pues, en virtud de tales opiniones que el Gobierno del Perú decide la compra, no solo de la Corbeta Unión, sino también de su gemela, la América, de fugaz figuración en los anales de nuestra Historia Naval, más que nada por acción de la naturaleza.

Nos recuerda también el autor, que el primero en comandar la nave Unión en 1864, fue el por entonces joven Teniente Primero Don Miguel Grau, atendiendo a su aptitud para mandar, habilidad ejecutiva e inteligencia. Tres lustros más tarde, un 8 de octubre, Grau desde la cubierta del Huáscar, vería alejarse sombríamente a esa misma nave para quedar como único elemento valioso de los restos de la Escuadra peruana para enfrentarse a la chilena.

Entre las tribulaciones que experimenta la Corbeta Unión solo están su viaje inicial desde Francia al Callao, durante el cual experimenta una serie de vicisitudes por problemas de orden material y del estado del tiempo, y el día de su auto-hundimiento realizado el 16 de enero de 1881 en la Bahía del Callao, después de haber soportado un largo asedio por parte de la Escuadra Chilena. La Unión pues, no cayó en manos del enemigo y bien nos lo recuerda el autor, cuando expresa que "avanzó majestuosamente despertando gran emoción en los buques extranjeros que formaron sus tripulaciones en las cubiertas y en las jarcias para darle el supremo adiós de la gloria y la despedida al pasar".

En cuanto a sus glorias, son numerosas y todas guerreras. Así nos recuerda el autor, su bautizo de fuego en Abtao en febrero de 1866 al mando del ya comandante Grau. Luego durante la Guerra con Chile, la Unión con escasa artillería, con un casco de madera teak, clavado y forrado en cobre, reforzado hasta la línea de agua con planchas de fierro, participa en hazañas singulares. Un mismo buque, pero con tripulaciones diversas que como dice el autor "bien podría hacer honor en cualquiera Marina del Mundo", nos hace recordar aquel viejo y conocido aforismo "son los hombres los que pelean, no los buques".

Un 12 de abril de 1879, a escasos siete días de iniciada la guerra con Chile, la Unión en compañía de la Pilcomayo, protagonizan la primera acción naval de la guerra, al poner en fuga a la Magallanes. Posteriormente participa en las cinco expediciones que conforman la Campaña Marítima, al lado del Huáscar, capturando al Rímac, operando profundamente en el litoral chileno durante su osado viaje a Punta Arenas para interferir el tráfico marítimo, hostigando puertos y el comercio; después de Angamos, la gloriosa doble ruptura del bloqueo de Arica.

Nos recuerda el autor, cómo en 1917 se extrajo el mástil de nuestra Corbeta que había "velado durante 35 años a sotavento de la bahía del Callao" y como es que desde 1918, todas las generaciones de Marineros hasta nuestros días y porvenir, han rendido y rendirán culto a la bandera bicolor que flamea en su pico, recordándonos instintivamente los días de gloria en que ese mismo mástil representara como expresa su autor, "nave invicta, bastión de la resistencia en el mar, veloz bajel cuyo recuerdo siempre debiera convocar nuestra mayor atención".

Al renovar mi felicitación al Dr. Percy Cayo, le auguro los mejores votos de éxito en esta casa, que desde hoy es suya, y en los trabajos del Instituto, para cuyo desempeño aporta cualidades excepcionales.

*Campañas Marítimas del General San Martín **

Por el Contralmirante (RS)
LAURIO H. DESTEFANI

INTRODUCCION

Las campañas marítimas del General San Martín, son merecedoras cada una de varias conferencias, por eso trataremos en la manera más sintética los aspectos fundamentales de las mismas, sin entrar en detalles, de las acciones, salvo las más importantes.

San Martín es un genio militar, uno de los más grandes capitanes de la Edad Moderna. También es un militar integral que sabe conducir y combatir, conoce la estrategia y la táctica de la lucha en tierra y el mar.

En tierra su colosal campaña de los Andes, sus victorias en Chile, la habilidad de su guerra libertadora del Perú contra un enemigo superior, el dominio de la lucha en el llano o en la montaña, lo señalan como completo y excepcional.

Pero no todos los grandes capitanes dominan como San Martín las leyes de la guerra en el mar, su uso en operaciones anfibas, la necesidad para los ejércitos ultramarinos de dominar el mar, el uso del poder naval e incluso la organización y composición de una escuadra. San Martín tuvo un claro concepto de todas estas difíciles materias y de allí el éxito de su expedición libertadora al Perú y, previamente, la consolidación de la independencia chilena.

Es indudable que esos conocimientos los adquirió durante su juventud y en los años anteriores a la iniciación de las campañas en las cuales el mar tendría gran influencia. Es decir, desde el momento en que penetra en Chile y se encuentra con un enemigo que domina el mar y puede enviar refuerzos a donde le conviene.

I. ANTES DE LA CAMPAÑA NAVAL DEL PACIFICO

1) Las campañas marítimas en la Fragata "Santa Dorotea"

Estas campañas son de un San Martín juvenil, de 20 años de edad, pero son muy importantes como experiencias de conocimiento directo del poder naval. Comienza así a conformarse el conjunto de ideas que lo hacen dominar la materia.

Las principales influencias las recibió en España, etapa conformadora de su total personalidad militar.

(*) Discurso leído en el acto académico celebrado el 24 de noviembre de 1982.

Es indudable que hasta el cruce de los Andes San Martín recibe también influencias que completan sus concepciones marítimas, pero ellas son sólo complementos de las recibidas en España.

Para nosotros son fundamentales las experiencias de mar vividas durante un año a bordo de la fragata "Santa Dorotea", en el Mediterráneo. Entre ellas, la zarpada de la flota francesa que luego sería derrotada en Aboukir. En segundo lugar, su permanencia, primero en Cartagena y luego en Cádiz, y finalmente otras influencias como las derivadas de las lecturas de su biblioteca y su reflexión sobre importantísimos y decisivos acontecimientos navales de su época.

Numerosos e importantes hechos influyeron en la comprensión de los acontecimientos navales, del dominio del mar, del poder naval alcanzado por San Martín, pero debemos reconocer que su espíritu estaba alerta y dispuesto y que la base de todo lo dio su genial condición de militar.

Desde 1761 Francia y España estaban unidas por un pacto llamado "de Familia" porque involucraba a los borbones. Salvo en la guerra contra Francia que fue ocasionada por la ejecución de Luis XVI, España y su vecina gala habían tratado de vencer a Inglaterra, su implacable enemiga. Librándose lucha principal en el mar, el poderío naval de los ingleses, la calidad de sus conductores navales, en especial Lord Nelson, presagiaban la victoria.

Carlos III había levantado a su país de potencia marítima secundaria a los primeros planos del poder naval; pero desde su muerte, Carlos IV y el favorito Godoy no manifestaron igual sensibilidad para la marina y disminuyeron muy sensiblemente sus presupuestos. En consecuencia, a partir de 1795 la decadencia de la armada española se fue haciendo más sensible y en 1797, cuando empezó la guerra, Inglaterra tenía la armada más poderosa del mundo, la más profesional, mejor tripulada y conducida; sus navíos, ya en 1793, eran 115 y 100 fragatas y corbetas, sumaban 300 unidades de combate.

La flota española en el año 1795 contaba con 76 navíos, 52 fragatas y un centenar y medio de naves menores, pero solamente 65 navíos estaban en condiciones de operar y el resto se arruinaba en los arsenales por falta de dinero para repararlas y de tripulaciones para hacerse a la mar.

Esta situación empeoró para españoles y franceses con el transcurso del tiempo, pues los ingleses obtuvieron resonantes victorias en el mar. San Vicente 1797, Aboukir 1798 y Trafalgar 1805, son tres jalones de esa supremacía naval inglesa.

El Almirante Guillén, querido maestro y amigo, hoy fallecido, me permitió consultar todos los documentos de las acciones de la "Santa Dorotea" y tomar nota de ellos, por lo que incluso tengo la información de esa campaña hasta en detalles no publicados. No es nuestro motivo relatar la misma sino señalar los aspectos que afectaron o impresionaron al Segundo Teniente de Murcia, don José de San Martín.

En sus fojas de servicios se expresa que San Martín permaneció de dotación de esa fragata durante un año y veintitrés días, lo cual indicaría que ya estaba a bordo de la "Santa Dorotea" el 23 de junio de 1797, pues permaneció en ella hasta el 15 de julio de 1798. Esto es confirmado por los "Estados de Fuerza y Vida" de la fragata "Santa Dorotea", donde San Martín ya figura el 28 de junio de 1797.



La fragata española Santa Dorotea, en la que se hallaba embarcado San Martín, se enfrenta al navío inglés Lion (15 de julio de 1789).

Ese mismo año, el 14 de febrero, como hemos visto se libró la batalla de San Vicente, donde había participado la "Santa Dorotea". San Martín no tomó parte de ese combate, como han deducido erróneamente algunos historiadores; llegó a la nave más de cuatro meses después, pero sí debe haber conocido aspectos muy interesantes de lo que pudieron observar los oficiales y la tripulación que habían participado en la acción y que aún permanecían a bordo. Allí debe haber oído elogiar la táctica agresiva y novedosa del Comodoro Horacio Nelson en ese importante combate.

La "Santa Dorotea" era una fragata de 614 toneladas con una eslora (largo) de 45 metros, una manga (ancho) de 12,60 metros y un calado medio de 4,85 metros. La artillería era de mediano poder pues constaba de 26 cañones de "a 12".

La "Dorotea" había sido construida en El Ferrol en 1775, de manera que ya tenía 22 años de servicio.

La dotación de la nave comprendía comandante y 6 oficiales de guerra, es decir del Cuerpo General o de Comando, uno o más guardiamarinas y 7 oficiales mayores (cirujano, contador, capellán y varios pilotos y pilotines). La tripulación comprendía 14 a 15 oficiales de mar, marineros, artilleros, grumetes, que eran unos 80 y una decena de pajes. La tropa embarcada comprendía cerca de 20 artilleros de marina y 100 hombres de infantería de tierra embarcados. El gran total variaba de 306 a 323 hombres.

San Martín estaba a cargo y al mando de los hombres de infantería, a quienes debía instruir en el manejo de armas y operaciones de abordaje. Dependía directamente del jefe de toda la tropa (artilleros de marina o infantes), Teniente de Navío José Domínguez, el cual a su vez era segundo Comandante de la Nave.

El comandante era el Capitán de Fragata don Manuel Guerrero y Zenón, jefe valiente y de servicios muy distinguidos.

Seis fueron las campañas navales de San Martín en la "Santa Dorotea", todas muy interesantes y llenas de peligros y peripecias.

Recordemos, antes de relatarlas, que en una nave de 45 metros de largo vivían más de 300 hombres cumpliendo la instrucción y las faenas de a bordo, en medio de temporales, acciones guerreras y pocos momentos de calma.

El 29 de junio de 1797 iniciaba San Martín su primera campaña en la "Dorotea" que con otras tres fragatas constituían la División de don Félix O'Neulle. En esta ocasión con solo tres fragatas, fueron a Mahón, en Menorca y al Norte de Africa, transportando caudales y pertrechos, llegando hasta cerca de Oran. Durante el viaje de regreso avistaron tres embarcaciones y la "Dorotea" apresó una de ellas, que resultó ser un corsario inglés, luego de algunos cañonazos. San Martín fue seguramente con su tropa a tomar posesión de la nave.

En la segunda y tercera campañas tocaron Cartagena, Mahón y Barcelona.

También en el Mediterráneo occidental se realizó la cuarta, recorriendo los puertos ya mencionados. La "Dorotea" separada por un temporal fue perseguida por dos navíos,

una fragata y un bergantín ingleses de los que pudo zafar. San Martín debe haber meditado lo que significaba un poder militar superior.

En la quinta campaña en que intervino San Martín, siempre a bordo de la "Dorotea", en la mañana del 25 de febrero de 1798, justamente el día que cumplía 20 años, la División O'Neulle con sus cuatro fragatas, llevando caudales de pagos a Mallorca y con la comisión de buscar pólvora en Toulón, zarpó rumbo a Alicante y prosigió luego a Barcelona donde se dotó con los 8 obuses de a "24" a la "Casilda", única que no contaba con ese refuerzo artillero. Siguiéron luego a Palma y a Mahón, zarparon después de recibir noticias tranquilizadoras sobre la no presencia de una fuerza naval enemiga. El 17 de mayo ya habían fondeado en Toulón, vieron anclada la escuadra de invasión a Egipto y visitaron al joven y victorioso Napoleón. De ello hablaremos con más detalle.

Embarcada la pólvora, la División O'Neulle debió esperar hasta el 17 de junio para salir a Toulón, porque una escuadra enemiga bloqueaba el puerto. El 23 de junio llegaron a Barcelona y zarparon hacia Cartagena, apresando con la "Dorotea" a un corsario de Gibraltar. Como vemos la Nave de San Martín era la más ligera y efectiva en la captura de enemigos. Estuvieron en su base el 2 de julio.

Con dineros para el cónsul de Argel, zarpó la División O'Neulle en la sexta y última campaña en la que intervendría el Segundo Teniente D. José de San Martín. Las cuatro fragatas dejaron Cartagena el 7 de julio y luego de tocar Argel el 13, cumplida su misión, regresaron al puerto de salida, pero la "Dorotea" no llegaría nunca a destino.

El 15 de julio de 1798 a 07:00 horas, en circunstancias en que las cuatro fragatas se acercaban a Cartagena, se avistó una nave a la que se empezó a perseguir, descubriéndose que era de tres palos y cierta importancia. En ese momento la "Dorotea" sufrió graves averías en la arboladura que la pusieron en inferioridad en cuanto a maniobras y velocidad. La nave enemiga resultó ser un navío inglés, el "Lion", de 64 cañones (26 de a 24, 26 de a 18, 10 de a 12 y 2 piezas menores), además de 6 carronadas de "a 32", dos "barrefosos" de "a 24" y dos culebrinas de "a 24". Era un enemigo temible para las fragatas. El navío inglés dio alcance a la averiada "Dorotea" y a las once de la mañana empezó el combate.

O'Neulle se aprestó a auxiliar a la "Santa Dorotea" y avanzó contra el navío con la "Pomona", la "Proserpina" y la "Casilda", apoyando a la "Dorotea" que ni podía maniobrar. El combate comenzó con mucho cañoneo de ambas partes y centrandó el navío su castigo sobre la "Dorotea" que contestaba con vigor. Las fragatas recibían duro castigo en su arboladura, mientras sus averías eran mucho menores. Viendo a la "Dorotea" muy averiada y que corría riesgo de perder otra fragata si seguía la lucha, O'Neulle abandonó a la "Santa Dorotea", que siguió batiéndose con todo denuedo, y después de reponer las averías tomaron puerto en Alicante.

La "Dorotea" se había batido muy valientemente durante una hora y media con un navío que iba destrozándola con su poderosa artillería. Cuando sólo le quedaban 5 cañones montados que podían hacer fuego, con toda su arboladura averiada y grandes destrozos, su Comandante la rindió. Las bajas ascendieron a 20 muertos y 72 heridos, de ellos 32 graves. El porcentaje era grande, por cierto, sin contar los contusos y revela la heroica defensa realizada.

El comandante del navío "Lion", remitió a su jefe naval Jervis, un parte elogioso, en el que señala que Guerrero había defendido su nave "con la más constante bizarría" y que el "bravo oficial tiene algunas ligeras heridas" y que él es únicamente deudor de todos los elogios que le ha conferido a la brava conducta de todos sus oficiales y tripulación.

Lord Jervis lo envió a su vez al jefe naval de Cádiz, agregando nuevos elogios.

Los oficiales y tripulantes fueron enviados a España bajo palabra de honor de no tomar las armas contra Inglaterra en esa guerra, salvo canje. Unos pocos fueron embarcados en un bergantín de Ragusa y llevados a Barcelona y el resto fue transportado a Mahón el 4 de agosto y llegaron a Cartagena el 9 del mismo mes. Entre estos últimos se encontraba San Martín.

Sobre las obras mencionadas y los documentos originales del Viso del Marqués, hemos resumido las seis campañas navales que desde Cartagena cumplió San Martín, así como el heroico combate que libró con sus compañeros de la "Santa Dorotea" contra un navío muy superior en poder artillero.

De estos acontecimientos que sufrió San Martín, con sus veinte años de edad, queremos señalar varias circunstancias: En todas las campañas se sintió la presión ejercida en la zona por las naves inglesas que dominaban el Mediterráneo; prácticamente, salvo breves etapas de puerto, vivió un año y 23 días una dura vida marinera, con temporales y largas navegaciones, alternando continuamente con oficiales navales.

Libró tres combates y el final, terrible para su buque que fue derrotado con todo honor. Fue una experiencia guerrera en el mar, prolongada y variada en situaciones.

Finalmente estuvo en Toulón, cuando salía la flota que sería destruida en Aboukir y esa quizás fue la principal experiencia estratégica que recibió en estas navegaciones. Digamos que la "Santa Dorotea" fue la gran escuela marinera de los conocimientos navales de San Martín y que le permitió conocer la vida del mar y concebir clara idea del poder naval.

II. LA LECCION DE ABOUKIR

Hemos visto que las cuatro fragatas de la División del Capitán de Navío D. Félix O'Neulle, llegaron a Toulón el 17 de mayo de 1798 y permanecieron en ese puerto por un mes. Allí San Martín tuvo la única posibilidad de su vida de conocer a Napoleón Bonaparte en uno de sus mejores momentos militares. También pudo contemplar la importante Flota de Invasión a Egipto que conducía el ejército que, a las órdenes del brillante jefe corso partió a conquistar ese país y todo el Cercano Oriente. El único obstáculo lo constituyó el poder naval inglés que consolidó su dominio del mar Mediterráneo.

La derrota de la poderosa flota francesa en Aboukir el 1 de agosto de 1798, sólo 40 días después de su partida triunfal de Toulón, fue conocida con asombro por San Martín, ante el imponente apresto bélico naval que había visto partir. Lección del dominio del mar que nunca olvidaría y que fue básica en sus concepciones estratégicas-navales.

Primero digamos que cuando O'Neulle y sus cuatro fragatas llegaron a Toulón éste informó que había encontrado fondeada la Escuadra de la República, compuesta de 15 navíos, 12 fragatas y algunas embarcaciones menores, con un convoy de más de 100 velas, teniendo embarcado un ejército de veinte mil hombres, con su correspondiente tren mandado por el general Bonaparte y la Escuadra por el Vicealmirante Bruett. Desde ayer ha empezado a dar la vela toda esa expedición se ignora su destino”.

Luego señala que Bonaparte los trató con la mayor urbanidad pues les envió un bergantín y expresiones de gran atención. O'Neulle le respondió “y luego que entró saludó a su insignia de Capitán General, siéndole contestado tiro por tiro, pasó inmediatamente en cuerpo a visitar a este General”. En otro oficio posterior O'Neulle informa que se preparaba un segundo convoy.

¿Conoció San Martín a Napoleón? Es muy probable que fuera con la oficialidad española a cumplimentar a Bonaparte. Esta posibilidad estaría confirmada por el General Mitre en su historia del prócer, en cuyo capítulo II, titulado “San Martín en Europa y América” dice en la nota número tres: “contaba el mismo San Martín en sus últimos años, que en una ocasión hallándose confundido en un grupo de oficiales españoles en presencia de Napoleón éste clavó en él su mirada profunda, se le acercó bruscamente y tomando un botón de su casaca de teniente (que era blanca y celeste) leyó en alta voz: Murcia”.

Seguramente ese hecho sólo pudo ocurrir en Toulón y podemos imaginar la emoción de San Martín al conocer a un genial conductor, cuya estrategia y táctica, su cruce de los Alpes, han sido motivo de inspiración para el Héroe de los Andes.

A nosotros nos interesa más para nuestro tema histórico el que haya visto la salida de tan importante expedición ultramarina.

No haremos el relato de la campaña naval que terminó en Aboukir, pero sí debemos señalar que la expedición a Egipto fue una poderosa maquinaria de guerra en la que un ejército bien pertrechado de 20.000 hombres fue transportado en cuatrocientas naves, entre grandes y pequeñas, salidas de Toulón, Génova, Ajaccio y Civitavecchia. Las escoltaba una poderosa flota de guerra de 15 navíos, cinco de 120 cañones, dos de 80 y diez de 74 y dos navíos venecianos de 64 cañones. Las fragatas eran 14 (francesas y venecianas) y las naves menores sumaban 72. El Almirante Francisco Pablo Brueys D'Aigalliere izaba su insignia en el navío “Oriente” de 120 cañones.

Toda esta imponente fuerza naval y militar zarpó el 19 de mayo de 1798, de modo que San Martín desde la “Santa Dorotea” pudo verla dos días y luego zarpar y desfilar durante horas.

Aboukir es un pequeño pueblo de la costa mediterránea egipcia, a 24 kilómetros al noreste de Alejandría. Entre el promontorio donde está el pueblo y el de Rosetta se abre un semicírculo la bahía también llamada de Aboukir.

Horacio Nelson, enviado por Lord Jervis, contaba con 14 navíos y un bergantín y logró destruir o apresar casi toda la flota francesa de 13 navíos y 5 naves menores que lo esperaba anclada en la bahía egipcia. La maniobra del jefe inglés consistió en introducir parte de sus navíos entre los franceses y la costa por un lugar considerado imposible. Los

franceses combatieron heroicamente y su nave almirante, el poderoso "Oriente" voló, presa de un terrible incendio con el almirante De Brueys a bordo.

Las pérdidas de los franceses fueron casi totales, dos navíos apresados, 9 hundidos y sólo dos al mando del Almirante Villeneuve pudieron huir. Hubo gran número de bajas. Nelson resultó herido y las bajas de los ingleses, aunque vencedores, fueron importantes.

Aboukir consolidó el dominio inglés en el Mediterráneo después de haber destruido o capturado una parte importante de la flota francesa. Para la expedición a Egipto el golpe fue terrible y Napoleón, pese a algunos brillantes triunfos, fue humillado por primera vez y debió regresar a Francia en una simple fragata, la "Muiron", con peligro de ser capturado por los ingleses.

Se considera en Aboukir una de las lecciones más claras, junto con Trafalgar, de lo que significa el dominio del mar.

San Martín conoció esta noticia sin duda a su llegada a Cartagena, ocho días después de la batalla. Las noticias del fracaso de la expedición a Egipto lo habrán hecho meditar profundamente y comprender cuán necesario era dominar las aguas antes de realizar una expedición ultramarina; lo relacionaría con las experiencias vividas en la "Santa Dorotea". Tengamos en cuenta que dispuso de largo tiempo para meditar en casi tres años de inactividad bajo juramento.

Vamos a señalar que Aboukir fue uno de los hechos navales que más impresionaron a San Martín, de los que le tocó vivir o conocer a través de protagonistas, hechos parciales o conocimientos adquiridos. Prueba esto que en su cámara mortuoria en Boulogne Sur Mer, reproducida fielmente en nuestro Museo Histórico Nacional, figuran 10 cuadros y de ellos 6 son marinas y 4, grabados de distintas fases de Aboukir.

III. SAN MARTIN EN CARTAGENA Y CADIZ

San Martín llegó como prisionero, bajo juramento, a Cartagena el 9 de agosto de 1798. Allí debía permanecer hasta el fin de la guerra contra Inglaterra, salvo que fuera canjeado por otro oficial similar. Esto último era muy difícil, como explica D. Julio Guillén, pues la guerra era fundamentalmente marítima y era muy difícil que los españoles capturasen a un teniente de infantería inglés.

Existe un vacío en la biografía del Gran Capitán de los Andes y habrá que investigar los archivos navales, militares y particulares de su época para develar el misterio.

Guillén supone que permaneció en Cartagena algún tiempo por lo menos, y nosotros creemos que a causa de los sumarios instruidos por la captura de la "Santa Dorotea" y también por la prestación de servicios pacíficos, no guerreros, debió permanecer en Cartagena.

Durante los meses, o mejor dicho, los casi tres años que San Martín debió residir en Cartagena, lo hizo seguramente en la Base Naval o dependiendo de la autoridad naval, es decir, de don Francisco Borja.

En Cartagena existía una Escuela de Caballeros Guardia Marinas, similar a la de Cádiz y también una Escuela de Dibujo. Guillén sostiene, y es muy posible, que San Martín puede

haber afianzado con la proximidad de esos establecimientos, su afición a la náutica y a pintar marinas.

Lo cierto es que vivió en un ambiente marítimo donde repercutía todo acontecimiento naval de importancia y donde había muchísimos marinos, entre los que estaban sus compañeros de la "Dorotea". Allí también habría vivido por entonces Alexo Berlinguero, distinguido piloto y gran dibujante y cartógrafo, que había residido mucho tiempo en el Río de la Plata y recorrido la Patagonia en toda su extensión. Lo cierto es que San Martín pudo dedicar la inactividad forzada por su juramento a aprender náutica y a sacar conclusiones de las experiencias navales vividas y de la acción de Aboukir.

Todo lo anterior lo confirma Mitre, el ilustre biógrafo sanmartiniano, cuando indica que en este periodo "San Martín se dedicó al estudio de las matemáticas y el dibujo, conservándose de él dos marinas a la aguada, que atestiguan su inclinación y llenan como dos páginas pintorescas, este periodo silencioso de su vida" y en nota al pie agrega: "San Martín repetía con frecuencia que la vocación de su juventud había sido la marina y la pintura. En 1813 decía que podía ganar su vida pintando paisajes en abanico".

El regimiento de infantería ligero de Voluntarios de Campo Mayor, al que había sido destinado San Martín con el grado de ayudante segundo, comenzó a formarse en mayo de 1803 en Sevilla y poco después en Cádiz.

San Martín residió en Cádiz en 1803 a 1811, aunque salió de la ciudad varias veces en campaña. Allí estaba en 1804 cuando una gran epidemia de fiebre amarilla causó numerosas víctimas.

El 5 de octubre de 1804 cuatro fragatas españolas fueron atacadas por una división inglesa de fragatas más poderosas, en el cabo de Santa María, en las cercanías de Cádiz. Voló la fragata "Mercedes" y murieron allí la señora doña Josefa Balvastro, esposa del Capitán de Navío D. Diego de Alvear, segundo comandante de la expedición. En la voladura también murieron siete hijos del matrimonio y sólo sobrevivió Carlos María de Alvear que estaba con su padre en otra fragata. El futuro compañero en la Logia Lautaro salvo la vida por casualidad y con su padre fue conducido prisionero a Inglaterra donde residió un tiempo y don Diego contrajo nuevo matrimonio del que tuvo otros diez hijos.

Este hecho de armas, en plena paz, hizo que España declarase la guerra a Inglaterra el 12 de diciembre de 1804.

Durante esta guerra ocurrieron muchas acciones navales pero la más célebre y decisiva fue la famosa batalla de Trafalgar. Por entonces, a mediados de 1805, la flota inglesa constaba de 137 navíos, 135 fragatas y naves menores. Francia la seguía en poderío pero a considerable distancia con 64 navíos y 52 fragatas. En cuanto a España, tenía 54 navíos y 37 fragatas, pero sólo podían operar 26 y 18, respectivamente. El resto se pudría y se acentuaba la decadencia naval española.

En esa batalla intervinieron 27 navíos y 6 naves menores inglesas y los aliados tuvieron 33 navíos (15 españoles y 18 franceses) y 7 naves menores.

Entre los almirantes la diferencia era mayor. Horacio Nelson era un hombre temerario, gran profesional, excelente conductor y general táctico; el francés Villeneuve era valeroso y competente como comandante, pero irresoluto como almirante.

La flota española al mando del bravo y capaz Federico Gravina salió al sacrificio; sus navíos estaban mal amarinerados y peor tripulados. Churrucá, Alcalá Galiano, Escaño y

Gravina cumplieron heroicamente su deber. Los franceses Dumas, Magón, Infernat y otros lucharon por la gloria de Francia.

San Martín, con intermitencias, residió en Cádiz desde 1804 a 1808. Vivió la amargura de la derrota y oyó hablar a sus protagonistas. De Cádiz habían salido los aliados y a Cádiz volvían los restos de la poderosa flota.

Trafalgar fue una lección casi viva del poder naval pues San Martín que había visto en puerto las naves alistadas y conocía a sus tripulantes, escuchó luego los relatos del desastre.

Lo mismo que Aboukir, fue otra lección al alcance de la inteligencia de San Martín.

En Cádiz, una de las tres bases navales importantes de España, se vivía en un ambiente marítimo. Asimismo San Martín encontró de paso o viviendo en la ciudad, a muchos hombres del Río de la Plata y además de los seis criollos que lucharon en Trafalgar, entre 1806 y 1808 pudo alternar con un joven guardiamarina llamado Manuel Blanco Encalada.

Desde mediados de 1808 a 1810 San Martín luchó contra los franceses fuera de Cádiz y participó en las acciones de Arjonilla y Bailén, en esta última como ayudante del General Marqués de Coupigni, donde obtuvo el grado de teniente coronel de caballería. Siguiendo a Coupigni, San Martín estuvo en Cataluña y Portugal, donde se combatió intensamente y ambos, general y ayudante, llegaron de vuelta a Cádiz en febrero de 1811, cuando comenzaba el sitio de la ciudad.

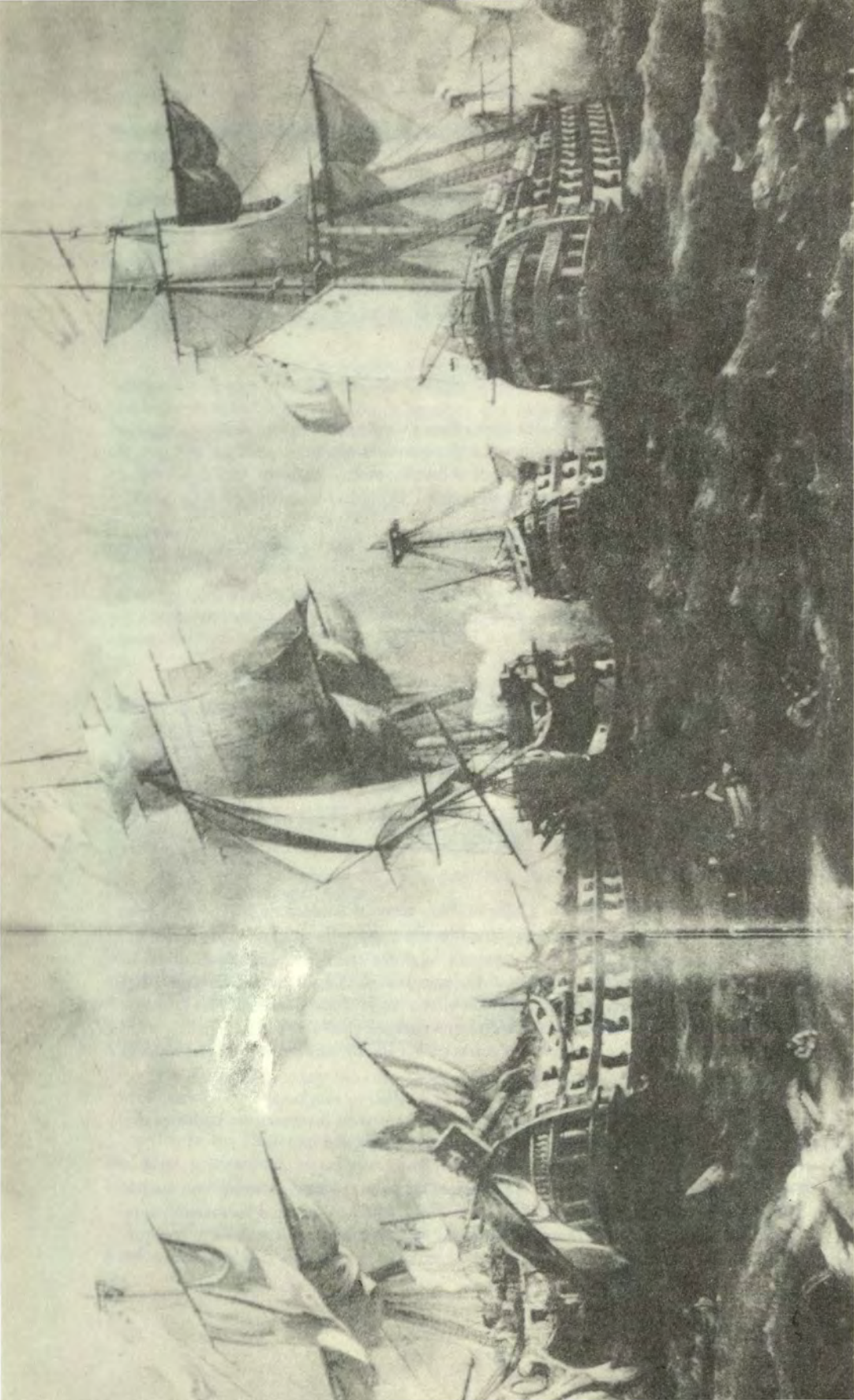
San Martín permanece en Cádiz desde febrero hasta mediados de septiembre de 1811, fecha en que, conseguido su retiro, solicita permiso para pasar a Lima para hacerse cargo de sus intereses y de los de sus familiares en América. Por barco se traslada a Londres, tocando en Lisboa.

En esta etapa de su vida San Martín entró a la Logia de Caballeros Racionales de Cádiz, una de las filiales inspiradas en las ideas del precursor Miranda. Esta filial la presidía Carlos María de Alvear.

Entre los marinos que formaban la Logia encontramos al Alférez de Navío don José Matías de Zapiola, oficial de la Real Armada, enviado a la península por las autoridades navales de Montevideo que sospechaban de su apego a la causa revolucionaria de Buenos Aires. Zapiola era un profesional naval distinguido, egresado de Cádiz en octubre de 1802 con el grado de alférez de fragata. Había estado en el Río de la Plata desde 1805 a junio de 1810 y traía información sobre la situación de Buenos Aires. Zapiola había navegado por el Caribe y mares de Europa y había prestado servicios en los batallones de marina (Infantería de Marina) de los españoles.

Cádiz sufrió, en tanto, el sitio francés y allí se desarrollaron interesantes acciones durante ese año de 1811, con la intervención de fuerzas navales sutiles.

Durante su estadía en Sevilla y en Cádiz, San Martín trató seguramente con varios marinos de la Real Armada, nacidos en el Río de la Plata. Muchos de ellos formaron parte de las logias independentistas. Citaremos además de Zapiola, Blanco Encalada y los que



Combate de Trafalgar

combatieron en Trafalgar, a Matías Aldao (seguramente en Cádiz), que combatió luego en Colombia y fue tres veces comandante interino de nuestra Armada. Francisco de Gurruchaga, abogado, no era marino ni combatió en Trafalgar como se ha dicho; pero tenía conocimientos marítimos, seguramente adquiridos en Cádiz.

Matías de Irigoyen y de la Quintana, que fue general de nuestros ejércitos y comandante general de Marina, debió de conocerlo en Sevilla hacia 1810.

Hilarión de la Quintana había ingresado a la Real Armada pero luego pasó al ejército y estuvo en Sevilla hacia 1810. Luego acompañaría a San Martín en su campaña a Chile como general argentino.

El padre de Carlos María de Alvear, D. Diego de Alvear y Ponce de León era un distinguido marino que había pasado gran parte de su carrera en nuestro país, en la Comisión de Límites con Portugal; allí actuó desde 1773 a 1801. Marino ilustrado y científico, fue apresado durante el combate que sostuvieron cuatro fragatas inglesas contra cuatro españolas en el Cabo de Santa María. Llevado prisionero a Inglaterra, se le devolvieron sus bienes y regresó a España.

En 1808 estaba en Cádiz y participó del ataque contra la escuadra francesa que fue aprisionada. Participó en la defensa de la isla de León y ascendió a brigadier de marina el 6 de marzo de 1812. Por sus ideas liberales fue dado de baja al volver el absolutismo en 1823 y fue perdonado y repuesto en grado y honores recién el 16 de junio de 1829.

Creemos que D. Diego de Alvear y Ponce de León, a quien San Martín debió conocer en sus últimos años de Cádiz a través de su hijo, influyó con sus ideas liberales en las de San Martín y debe de haber discutido con él temas marítimos y náuticos.

Así terminó la formación de las concepciones navales de San Martín en España, que fueron las principales durante su vida.

IV. SAN MARTIN EN AMERICA

Las concepciones navales de San Martín estaban formadas en lo fundamental y cuando llegó a América el 9 de marzo de 1812 lo hizo en la fragata George Canning; lo acompañaban entre otros José Matías Zapiola que sería uno de sus principales jefes de Granaderos.

Algunos hechos confirmarían y afianzarían sus conocimientos de estrategia y táctica naval. Los citaremos muy sintéticamente:

1. No bien creado el Regimiento de Granaderos a Caballo, San Martín libró la acción victoriosa de San Lorenzo el 3 de febrero de 1813. Como sabemos, esta acción tuvo lugar para escalear las acciones de desembarco de los españoles que con su poderío naval dominaban el Río de la Plata y sus tributarios.

San Martín comprendió esa superioridad y su importancia, así como el peligro que significaba para Buenos Aires y la Revolución.

Por eso, al conocer la victoria naval de Montevideo escribió a Guido: "El triunfo sobre la escuadrilla realista es lo más grande que ha hecho la Revolución Americana". Monteagudo que a su lado, como auditor de guerra en Chile y ministro en el Perú, co-

noció sus concepciones militares, en 1820, en un artículo publicado en el Perú, escribió: "Habrá dos cosas que llamarán la atención del historiador del porvenir: El triunfo naval de Brown sobre la Escuadrilla de Montevideo y el cruce del Ejército de los Andes por San Martín".

En su tiempo, estas ideas parecían exageradas.

2. En los volúmenes de correspondencia del Libertador puede verse su preocupación por problemas navales y su profundo conocimiento de éstos.
3. La amistad y el contacto con distinguidos marinos como Zapiola, Blanco Encalada, Matías Irigoyen, Martín de Guise, Hipólito Bouchard y otros.
4. La gran cantidad de obras náuticas en su biblioteca, junto con cartas marinas y tratados de puertos y fortificaciones.

En España se forjaron las principales concepciones navales que tuvo San Martín.

La campaña de la "Dorotea", la batalla de Aboukir, su permanencia en Cartagena y Cádiz, sus amistades marineras, Trafalgar y San Vicente, y haber sentido en "carne propia" el poder naval inglés son la base de esos conocimientos.

En América los confirmó sobre la marcha y los puso en ejecución con maestría, constituyendo una parte importante del triunfo final de la Revolución Hispanoamericana de la Independencia.

V. CAMPAÑAS EN EL PACIFICO

Es de menor importancia que aparezca o no la carta original que se supone que San Martín escribió a Rodríguez Peña el 22 de abril de 1814, o que la idea original de conquistar Chile y dominar el Pacífico para libertar al Perú, fuera del General Guido. Lo cierto es que a mediados de 1814 trabaja pura y exclusivamente en ese plan y lo que es más fundamental, lo llevó a cabo.

Por otra parte su preparación previa, su oficio a Godoy Cruz del 12 de mayo de 1816 o su "Memoria" presentada al gobierno del 20 de mayo de 1816, demuestran que el plan era suyo y que sólo él podía concebirlo integralmente en sus complicadas fases marítimas y terrestres. La chispa pudo ser de él o de los otros, pero el incendio fue su obra.

La campaña marítima sanmartiniana comenzó a principios de 1816 y terminó en Ayacucho; es decir, duró más de ocho años. Durante la misma se realizaron acciones precursoras de corsarios argentinos y chilenos, las campañas de la marina regular chilena de Blanco Encalada y Cochrane, la expedición libertadora al Perú y las acciones sobre la costa de esa nación. De todas esas acciones aportaremos algunos apuntes, resumiendo lo necesario para su encuadre dentro del marco general.

1) La situación de la Real Armada Española durante la guerra del Pacífico

El doctor Benjamín Villegas Basavilbaso ha sostenido que la decadencia de la marina española fue una de las causas que más favorecieron el rápido desenlace de la emancipación hispanoamericana. Coincidimos totalmente con ese juicio y creemos que la acción de las

incipientes marinas regulares, unida a la de los corsarios hispanoamericanos, fue también de gran gravitación.

La España dueña del mar del siglo XVI, acosada por las tres potencias marítimas, Inglaterra, Francia y Holanda, sufrió su decadencia iniciada con la derrota de la Armada Invencible en 1588. A partir de allí su poderío marítimo disminuyó hasta ser casi nula al final del siglo XVII y del reinado del último de los Austrias.

Durante el reinado de los borbones se inició una recuperación y ministros como el Marqués de Ensenada, Alberoni, Patiño y Antonio Valdés, la llevan a los primeros niveles del poder naval, especialmente en el reinado de Carlos III, el más decidido propulsor del poder naval.

En 1783 ocupó la cartera de Marina don Antonio Valdés, uno de los más capaces marinos españoles. Gracias a su impulso y al apoyo del Rey, la Real Armada Española pasó a ser la segunda potencia naval junto con Francia, su aliada desde el Pacto de Familia en 1761, equilibrando entre ambas el poderío naval de Inglaterra.

Al fallecer Carlos III en 1788, España contaba con 70 navíos, 45 fragatas y 109 buques menores, tripulados por 50,000 hombres.

Con Carlos IV y su favorito Godoy hubo mucho menos sensibilidad para los problemas y el poder marítimo y los presupuestos que se destinaban a la Armada llegaron a cifras muy inferiores a las de la época de Carlos III y ésta no podía sostenerse ni siquiera en mediano plano de eficiencia.

Los navíos se pudrían en los muelles por falta de carenado y reparaciones. Al principio del reinado, Antonio Valdés siguió a cargo de la Marina y en 1795, fecha en que dejó su cargo, la Real Armada Española llegó a tener 76 navíos, 52 fragatas y 155 naves menores. Sólo la flota inglesa tenía efectivos superiores, con 115 navíos y fragatas y buques menores; la francesa contaba con efectivos similares a la española, mientras que Holanda, cuarta potencia naval, era mucho más débil con 49 navíos.

No obstante ya la Real Armada estaba en plena caída y solamente 56 de sus 76 navíos, estaban en buen estado.

Al término de las guerras sostenidas contra Inglaterra, a fines del siglo XVIII y principios del XIX, la decadencia naval española se hizo más notable. Sufrió dos serias derrotas en Cabo San Vicente y en Trafalgar, donde el genio de Lord Nelson jugó decisivo papel. Todo se agravó con la guerra de la Independencia librada contra Francia.

En 1810, al iniciarse la guerra hispanoamericana de la Independencia, la Real Armada Española era sólo la sobra de su antiguo poderío. En 1811 tenía 23 navíos, pero sólo 6 ó 7 estaban en condiciones de operar; de las 18 fragatas servían únicamente 10 y quedaban aún 9 corbetas, 21 bergantines, 11 goletas y 14 ó 15 naves menores. No había personal idóneo, las naves se deterioraban en los puertos y se desguazaban, cuando se disponía de personal para esa tarea.

La situación aún se deterioró más y al terminar el desastroso reinado de Fernando VII, en 1833, sólo quedaban 35 naves de escaso poderío y las tripulaciones sumaban solamente 735 hombres.

Los marinos españoles, aunque sufrieron grandes penurias por falta de sueldos y pertrechos, con naves escasas y sin un buen mantenimiento, lucharon con porfía y perseveran-

cia, leales a su bandera y aún consiguieron algunos triunfos.

Después de este panorama general, veremos la situación de la Real Armada Española en 1816 y, en especial, en el Pacífico.

España debía atender un frente europeo en el Mediterráneo, donde pululaban los piratas argelinos. En América debía luchar contra las armadas regulares en el Caribe y en el Plata y con los cruceros corsarios hispanoamericanos que destruyeron su comercio en todo el Caribe y en el Atlántico, e incluso cerca de sus costas.

Para todo ese enorme teatro de operaciones disponía únicamente de 5 navíos en condiciones, 10 fragatas, 3 corbetas, 21 bergantines, 16 goletas y naves menores. Era muy poco.

En el Pacífico solamente tenía una corbeta y un bergantín en el Callao y dos bergantines en San Blas.

La poderosa fortaleza naval del Callao, con sus tres castillos armados con más de 200 cañones, era de primer orden en América, mientras que San Blas y Valdivia, esta última defendida por varios fuertes, eran secundarias. Lo que faltaba eran buques y para ese inmenso mar sólo se contaba con tres o cuatro naves de escaso poder y ninguna fragata.

Esta situación fue aprovechada por el Almirante Guillermo Brown en su crucero corsario de 1816 y hubo necesidad de recurrir a mercantes armados para perseguirlo.

A posteriori se reforzó muy poco la fuerza naval española con las fragatas "Venganza" y "Esmeralda", a las que se agregaron una corbeta y dos bergantines en Lima y dos bergantines en San Blas. Esta situación de inferioridad naval siguió durante los años 1817 y 1818 y en el año 1819 se agregó la fragata "Prueba".

Esas tres fragatas, más una corbeta, bergantines, goletas y mercantes, sostuvieron el poder naval de España en el Pacífico. Era, desde todo punto de vista, una fuerza naval de poder insuficiente para tamaña misión.

Durante la guerra, restaurado el rey de España, esta nación intentó recuperar sus colonias enviando fuerzas terrestres escoltadas por unidades navales.

En 1815 se produjo la expedición del General Pablo Morillo dirigida contra Venezuela y Colombia (Costa Firme); luego siguieron la expedición de 1818 en Talcahuano y Lima, encabezada por la fragata "María Isabel" y la de 1819 a Lima, cuya nave más poderosa era el navío "San Telmo". De estas dos últimas expediciones nos ocuparemos más adelante.

II) La acción precursora del Corso del Pacífico

Todavía no se ha determinado históricamente la importancia fundamental de la guerra corsaria en la de la independencia americana. Aún faltan estudios y críticas, pero ya se puede decir que la acción de las jóvenes marinas regulares y la fundamental de los ejércitos terrestres, fueron la causa del colapso hispánico.

El corsario no era un pirata. Sometido al reglamento de corso, sólo atacaba al enemigo del pabellón que le otorgaba la patente. Debía remitir su presa a puertos determinados y allí un tribunal de presas resolvía sobre la legitimidad de la captura. Los corsarios anulaban

el comercio marítimo español, desorganizando sus comunicaciones y causaron grandes pérdidas en su marina mercante y aún en la de la guerra.

Hubo corsarios argentinos, orientales, venezolanos, colombianos, mejicanos y chilenos. Sin un plan previsto actuaron en la causa común contra España y en todos los mares.

Los corsarios se alistaron, en la mayoría de los casos por afán de lucro, pero muchos mezclaron al mismo, una buena dosis de patriotismo y algunos tuvieron muy altos ideales, que obligan a nuestra recordación.

Por ser la primera y por su importante acción precursora, se destaca la expedición corsaria del Almirante Brown al Pacífico durante el año 1816. Esta expedición se compuso inicialmente de cuatro naves, dos que salieron al mando de Brown en primer término, otra al mando de Bouchard, que ya en el Pacífico se avino a cooperar bajo las órdenes del Almirante y una cuarta de refugiados chilenos, que se hundió en el Cabo de Hornos.

Las naves del Almirante Brown (en realidad ostentaba por entonces el grado de Coronel de Marina), eran dos veteranas de su gloriosa campaña naval de 1814, contra los realistas de Montevideo: La fragata "Hércules" y el bergantín "Santísima Trinidad". La primera, capitana de Brown, era una fragata pequeña de 350 toneladas de porte, pero de artillería bastante poderosa para su tamaño, pues contaba con 29 piezas y estaba tripulada por unos 200 hombres. El bergantín "Trinidad", a su vez, estaba armado con 16 cañones y 130 hombres.

Poco antes de partir, el gobierno requirió de Brown que permaneciera en el país, pues se temía la posible llegada de una expedición española; pero el Almirante desobedeció y se embarcó contrariando las órdenes y produciendo un acto de indisciplina que es la única mancha en su glorioso historial. El gobierno se vio obligado a ceder.

En su descargo debe aclararse que los cambios de gobierno eran frecuentes en Buenos Aires, que había invertido cuantiosos intereses en la expedición, que no tenía otros ingresos que los que le producía su azarosa profesión de marino, que aún no se le había pagado lo que le correspondía de su parte de presas, de la Campaña de 1814. Todo lo dicho no alcanza a invalidar su falta; pero la hace comprensible.

Esta desobediencia le costó a Brown un largo proceso que terminó mal para él. Felizmente la guerra con el Brasil, sus servicios hasta su muerte en 1857, lo reivindicaron totalmente; si para ello no bastasen sus invalorables servicios de la campaña naval de 1814, que ocasionó la caída de Montevideo.

Las instrucciones reservadas para esta expedición tienen mucho interés. Veamos dos de sus artículos:

"6.- Uno de los objetos principales de la Expedición será "adquirir noticias de toda la "costa de Chile y Lima, informarse por las declaraciones juradas de los comandantes y marineros de los Buques que encuentre, las fuerzas de línea que existen en Lima, las que tuviere " Osorio en todo el Reyno de Chile, las que destacare Abascal en auxilio del ejército del General Pezuela, la idea general de Lima sobre el estado de la Península, la opinión de aquel "pueblo sobre la causa de las Provincias Unidas, los sujetos de juicio y carácter que se juzga-

“zen en aquella adictos a la libertad, la fuerza marítima disponible de guerra especialmente en los puertos del Callao y Valparaíso, y las partidas Patrióticas que existieren aún en el Reyno de Chile continuando la guerra de recursos con expresión de los nombres de sus caudillos, cuya declaración insertara en sus diarios”.

“7.- Del mismo modo, haciendo el crucero por los puertos de Valparaíso, Coquimbo, Guasco, Atacama, Arica, Arequipa, Pisco y Callao procurará introducir por medio de los pescadores u otros conductos seguros los impresos y proclamas que se le acompañasen proporcionalmente, y con dirección a las personas aferradas a la causa, de un modo que no las comprometa en caso de ser descubiertos”.

Se demuestra entonces que el Gobierno de Buenos Aires intentaba obtener informaciones, difundir proclama y alentar a los patriotas.

Pocos días después de la partida de Brown lo hacían la corbeta “Halcón” de 22 cañones, la “Constitución” llamada también “Uribe”, comandada por Oliverio Rusell, que había sido segundo jefe de la escuadra que venció en Montevideo. Uno de los tripulantes de la “Halcón” era el joven Tomás Espora, de solo quince años de edad que luego sería glorioso Coronel de Marina.

Son interesantes también las instrucciones que recibió Hipólito Bouchard como comandante de la corbeta “Halcón”. Las mismas son casi iguales a las de Brown, pero más amplias, en el sentido de poder operar más al norte de los 11º de latitud N., para interceptar refuerzos españoles de las posesiones de Norte América y de Guayaquil. También se le previene que en caso de enterarse de que alguna expedición española se dirija a estas costas, deberá regresar y hostilizarla.

Las naves de Brown cruzaron con tremenda penuria el Cabo de Hornos. La nave de Bouchard sufrió menos, pero también soportó temporales. La “Constitución”, finalmente, no pudo soportar la furia de los elementos y se perdió con toda su tripulación.

A fines de diciembre se reunieron en la isla Mocha la “Hércules”, la “Trinidad”, la “Halcón” y una presa española. Allí formalizaron un contrato Brown y Bouchard en que se asociaban, debiéndose considerar a Brown como el Jefe y Comodoro de la expedición.

En cumplimiento de sus instrucciones Brown, con la “Hércules” zarpó para la isla Juan Fernández y las otras dos naves corsarias pusieron rumbo al Norte. La “Hércules” no consiguió llegar a destino, pues una avería del bauprés, según Brown, la obligó a poner proa al Callao.

Entretanto Bouchard, con las otras dos naves, buscaba presas entre Valparaíso y el Callao, en una ruta de navegación concurrida.

Dejamos a Brown navegando hacia el Callao, y el día 12 de enero de 1816 apresó a la fragata “Gobernadora” en viaje de Guayaquil a Lima, con carga de cacao y trigo. A su bordo se hallaban presos políticos, entre ellos el Teniente Coronel Vicente Banegas, del ejército de Nueva Granada, que estaba engrillado.

El 14 se produjo el encuentro con Bouchard y sus dos naves corsarias. Estos el día 11 de enero habían apresado al bergantín “San Pablo” a la salida del Callao, embarcando en él

los prisioneros y enfermos, estableciéndolo como pontón, cerca de la isla de las Hormigas.

Producida la reunión, las naves corsarias se mantenían lejos de la vista del Callao o de la costa, confiando en que el desconocimiento de su presencia les traería nuevas presas.

En efecto, el 16 de enero, navegando unidas, la "Halcón" apresó al bergantín "Carmen" alias "Andaluz", al que armaron con dos cañones de la "Gobernadora".

El 18 de enero, por su parte, la "Hércules" y la "Trinidad" apresaron un bergantín que fue hundido.

Entretanto, los prisioneros que se encontraban en el bergantín "San Pablo", capitaneados por el carpintero de la "Gobernadora" consiguieron poner en condiciones un bote averiado y el 19, Lima se enteraba de la presencia de los corsarios.

Fue éste un aviso providencial, pues evitó la salida de las fragatas "Tagle", "Minerva" y "Comercio", y también —por fortuna para los españoles— pudieron penetrar sin ser vistas por los corsarios, las fragatas "Moctezuma" y "Carlota" con valiosos cargamentos.

Habiendo sido descubierta la presencia de los bloqueadores se produjo una gran alarma en Lima y los tres poderosos castillos del Callao, Real Felipe, San Miguel y San Rafael, se alistaron con sus 200 bocas de fuego, para la defensa.

El día 20 de enero de 1816 por la noche, el Almirante Brown se acercó con sus naves y ordenó efectuar un ataque al Callao con botes bien armados y tripulados. Se cambiaron numerosos disparos con las naves surtas. El 21, continuando su bloqueo, las naves estaban tranquilamente fondeadas en la boca del Rímac, donde con salvas izaron el pabellón azul y blanco.

Ese mismo día 21, con una actividad bélica realmente infatigable entraron a la bahía del Callao y cambiaron disparos con los poderosos fuertes, demostrando una temeridad admirable. A la medianoche volvieron a atacar a cañonazos y consiguieron hundir a la fragata "Fuente Hermosa", causar daño en otras naves y producir algunos destrozos en el Callao.

El 23, Brown hizo desembarcar en la isla San Lorenzo a 50 prisioneros de sus presas y envió con ellos la correspondencia que era mercantil, con la esperanza de comunicarse con los patriotas. Continuó el bloqueo hasta el día 27, en que durante la noche hicieron "muchas candeladas por el cabeza de la isla de los barcos para llamar la atención" y "Tuvieron el insolente arrojo de venir a la bahía en 4 o 5 botes".

Este ataque fue llevado con máximo arrojo, contestando en un principio al "quien vive", que le hacían desde el puerto con "ronda". Sin embargo, descubiertos son atacados. Uno de los botes, dirigido por el comandante de la "Trinidad" Walter D. Chitty, atacó una de las seis lanchas armadas para la defensa del puerto. Desgraciadamente la misma estaba armada con 50 soldados regulares que contraatacaron a tiro y a la bayoneta, siendo ayudada por botes auxiliares. El valiente Chitty resultó gravemente herido y los patriotas fueron rechazados con pérdidas. Las bajas totales de los patriotas en este asalto, sumaron 30 hombres entre muertos y heridos.

El día 28 de enero fue uno de los más fructíferos, pues capturaron la fragata "Candelaria", con carga de granos, y en la noche la presa más valiosa, la hermosa fragata "Consecuen-

cia", que había salido de Cádiz para Lima. Esta fragata, además de un cargamento valioso estimado en 200.000 pesos fuertes por los españoles, llevaba importantes pasajeros, entre ellos: El Brigadier don Juan Manuel de Mendiburu que viajaba a Lima, para luego pasar a Guayaquil a hacerse cargo de la Gobernación de Quito; don León Altolaquirre, Contador Mayor del Real Tribunal de Cuentas de Lima e Intendente de Provincial, señor don Andrés Ximenes, Juez Subdelegado de la Provincia de Jauja; don José Antonio Navarrete, Fiscal de la Audiencia de Chile, etc. Este buque sería con el tiempo el glorioso corsario "La Argentina", que daría una épica vuelta al mundo, al mando de Hipólito Bouchard.

También en la fragata, se decía haber zarpado la fuerte expedición española que se esperaba en el Río de la Plata. Esta noticia obligaba en cierta forma y según sus instrucciones a Brown y Bouchard a regresar, ya sea para combatirla como para informar al gobierno.

El día 29 a la noche las naves pusieron proa al norte, rumbo a Guayaquil.

Durante los 20 días que operaron frente al Callao y especialmente en los últimos diez, en que se delató su presencia, produjeron fuerte conmoción en el puerto, en Lima y en todo el Virreinato: se efectuaban aprestos, se movían tropas y se enviaban avisos y órdenes.

Así la Gaceta de Lima del 25 de enero de 1816, informa que se aprestaban varios buques mercantes a los que se armaba para salir a combatir a los corsarios, y que la costa estaba guarnecida por grandes partidas de caballería.

El Real Consulado de Lima tomó la iniciativa de formar una división compuesta de cinco fragatas y un bergantín para combatir a los piratas. Para ello, el 27 de enero publicó un aviso que prometía recompensa a los que desearan tripular la expedición. Quedó constituida a principios de febrero y salió recién el 14 de febrero a la tarde, y el 15 zarpó de la isla de San Lorenzo rumbo al sur.

Esta división nunca se encontró con los corsarios.

El próximo ataque fue contra Guayaquil y aquí el Almirante se cubrió de gloria con el ataque de la "Trinidad", la varadura de la nave, la captura de Brown y su posterior liberación mediante rescate. Los historiadores ecuatorianos han dejado constancia de las simpatías del Almirante Argentino y de su influencia en el accionar de los patriotas ecuatorianos.

La "Trinidad" quedó en poder de los guayaquileños. La "Hércules", el "Halcón" y las restantes presas siguieron su carrera de aventuras. En las islas Galápagos, Brown y Bouchard efectuaron un reparto de presas. Brown se quedó con la "Hércules" y el "Halcón", que luego se perdió en la costa colombiana, de donde debió partir Brown con presteza ante el avance de Morillo y dejando hombres en tierra.

Bouchard, con la fragata "Consecuencia", arribó a Buenos Aires, donde empezó a preparar su viaje alrededor del mundo.

En cuanto a Brown, inició la parte menos gloriosa del viaje, un largo periplo a través del Cabo de Hornos, luego su recalada en Barbados y el apresamiento de la "Hércules" con largo juicio, que al final le dio en parte la razón. Finalmente, su proceso militar en Buenos Aires, del que se rehabilitaría en la gloriosa guerra naval contra el Brasil.

Debemos decir, a pesar de sus aristas negativas, que en esta expedición demostró una osadía y un valor a toda prueba, que tuvo sentido de sumisión y que cumplió buena parte de sus instrucciones en medio de terribles dificultades y penurias.

En cuanto a la labor encomendada a Brown, de ponerse en contacto con los revolucionarios patriotas, trató de cumplirla, como hemos dicho, en el Callao. Además en la Gaceta de Lima del 16 de marzo de 1816, se informa, refiriéndose a Brown: "sabemos que dicho jefe después de haber derramado en la costa de Chile y del Perú millones de proclamas incendiarias, estampadas en la imprenta argentina...". La del 21 de marzo informa: "Repartieron en Guayaquil proclamas revolucionarias, pero nada han logrado".

Por su parte Mendiburu, en carta dirigida al Ayuntamiento de Guayaquil, señala "que acerca de los arbitrios relacionados e inducciones que intentó el enemigo, por medio de algunas personas viles y de baja extracción que depravadamente se acercaban a él" y sigue "cuando me hallaba a bordo de la fragata negra enemiga (la "Hércules") haber presenciado la entrega que el Pardo Vicente Carbo hizo al hermano del Comodoro Brown de una carta que conducía de esta ciudad, de la que habiendo alcanzado por casualidad a leer un acápite encontré que su autor, cuyo nombre ignoro, recomendaba al citado Carbo, asegurando era de toda confianza, como para que se le fiare por el enemigo algún secreto de importancia".

Entre Brown y Bouchard hubo sorda lucha de intereses, incluso recelos y desconfianza, pero debe hacerse notar el medio y la defensa de los intereses de sus subordinados.

Algunos historiadores habían establecido la hipótesis de que la expedición corsaria de Brown estuviera ligada con la expedición Sanmartiniana a través de los Andes. Hoy podemos establecer con bastante certeza que esa presunción es cierta y que Brown inició su expedición con clara noción de que debía apoyar a las fuerzas patriotas a su llegada a Chile.

Primeramente debemos destacar el interés con que San Martín seguía la efectiva acción de los corsarios y en especial la de los que actuaban en el Pacífico. También Belgrano y Guido compartían ese interés y todo ello se refleja en la valiosa documentación del Libertador editada ya en doce volúmenes por el Instituto Nacional Sanmartiniano.

El 9 de octubre de 1815, el Director Supremo Coronel Mayor Ignacio Alvarez Thomas le escribe al Gobernador de cuyo Coronel Mayor D. José de San Martín y entre otros asuntos la referencia al naufragio del corsario "Zefir" y agrega: "Ban a salir en esta semana quatro (corsarios) excelentemente aparejados para los mares del Sur: Si logramos comunicar en las costas de Chile, se mandará a V. el plan reservado de señales en q^e salen pa q^e lo confiare al q^e hubiese de proporcionarle noticias". "Creo q^e harán buen negocio y q. si triunfamos en el Perú, serán de suma utilidad".

Otros informes de agentes secretos de Chile comunican a San Martín la llegada de los corsarios de Buenos Aires a la isla Mocha (Informe de fecha 9 de enero de 1816).

Pueyrredón por su parte informa a San Martín desde Buenos Aires el 24 de septiembre de 1816: "Nuestros corsarios hacen prodigios: ocho presas hechas delante de Cádiz han empezado a entrar en este puerto".

Por su parte Belgrano en comunicación con San Martín y Guido, comenta la marcha de los corsarios y el 18 de enero de 1817 escribe a Güemes y le expresa: "Brown ha hecho

prodigios en los mares de Lima y Chile, ha tomado Guayaquil; ha atemorizado; ha tomado muchas presas" y agrega con gran perspicacia: "iba sobre Chile sin duda combinado con San Martín".

Todo esto, parece confirmarse con muy pocas dudas, con un documento que hallé en la colección Guillén del Museo Naval de Madrid. Este documento que reproducimos completo en Apéndice Documental, Documento No. 1, fue interceptado por los españoles en Colombia y es una extensa comunicación de Brown al Presidente de la Nueva Granada. En ella el Jefe Naval Argentino le dice que uno de los principales objetivos de la Campaña corsaria era apoderarse de un puerto de Chile, para apoyar la cruzada que se preparaba al otro lado de la Cordillera. Como la expedición se retrasó, prosiguió su campaña corsaria hacia el Norte.

Lo expuesto demuestra que la expedición de Brown fue precursora de la gesta Sanmartiniana y tuvo trascendencia americana.

Walter David Chitty, que seguramente pronto volvió a Colombia, aparece como Jefe de la Escuadrilla sutil en la decisiva acción del Lago Maracaibo, librada el 24 de julio de 1823 al mando del Almirante Padilla. Esta acción naval terminó con el poder naval español en ese lago ("... Y así se rubricó la Independencia. La Batalla Naval del Lago Maracaibo", por Antonio R. Eljuri Yunez. Contralmirante. Venezuela 1973).

Todo esto demuestra la acción continental del Almirante Brown y los corsarios argentinos.

En resumen, la expedición al Pacífico conmocionó por varios meses la costa peruana y toda la del Pacífico.

Distribuyó proclamas, despertó simpatías e intentó obtener comunicaciones con los patriotas.

Fue, en fin, una clarinada precursora que anunció la expedición de San Martín.

Desde todos estos puntos de vista, es innegable su valor como hecho histórico precursor de las independencias chilena, peruana y colombiana. Fue la primera, fue importante y no puede negarse que a pesar de las facetas negativas propias de estas operaciones y del afán de lucro en la mayoría de los tripulantes, se destaca un sentido de su misión patriótica por parte de algunos de sus Jefes y un valor y audacia realmente extraordinarios.

Producida la liberación parcial del territorio chileno por San Martín, pronto se organizó el corso chileno y salieron en campaña varias naves. Ellas actuaron desde fines de 1817 hasta el 11 de agosto de 1818, en que el gobierno embargó los corsarios y enroló a sus hombres y buques en la expedición al Perú.

En ese periodo se cuentan 10 corsarios que capturaron una quincena de presas.

Las acciones de estos corsarios chilenos han sido muy bien estudiadas por el Dr. Armando Braun Menéndez y por los historiadores chilenos el Contraalmirante D. Luis Uribe Orrego y Rodrigo Fuenzalida Bade, en las obras que se indican en la bibliografía.

De ellas extractamos lo siguiente:

El primer corsario chileno fue el "Fortuna", un lanchón armado en Valparaíso por los capitanes Mac King y James, escocés el primero e inglés el último. A ellos se unió un guardiamarina inglés de apellido Budge.

El "Fortuna" era un corsario muy débil, armado con 10 remos y una vela en palo que se arboló en el lanchón. La nave no tuvo artillería y sus tripulantes iban armados con pistolas, cuchillos, sables y hachas de abordaje.

A pesar de lo precario de su nave y armamento, salieron de Valparaíso el 11 de noviembre de 1817 y lograron capturar audazmente en Arica a la fragata "Minerva" con rico cargamento. El "Fortuna" fue utilizado para evacuar a la tripulación de la presa. Durante el viaje de retorno capturaron un bergantín español y por él se enteraron de que un ejército realista de unos 5.000 hombres se hallaba listo a reforzar a los españoles que resistían en Chile. La fragata "Minerva" entró de vuelta a Valparaíso el 8 de diciembre de 1817.

El segundo corsario fue "El Chileno" habilitado a partir del 11 de noviembre de 1817. Esta nave capturó 5 presas y tuvo un encuentro con la "Santa Rosa", corsario argentino al mando de nuestro Hipólito Bouchard. Después de algunos disparos, ambos buques se reconocieron y suspendieron la acción. "El Chileno" capturó otra nave, elevando a seis el total de sus presas.

Otros corsarios chilenos fueron la fragata "Rosa de los Andes", los bergantines "Nuestra Señora del Carmen", "El Cachucho" y el "Salvaje", las goletas "Fortuna", segunda de ese nombre y "Congreso". Estas naves capturaron 7 buques, realizaron ataques y desembarcos en tierra, llevando la alarma a todo el litoral del Pacífico.

La "Rosa de los Andes" actuó independientemente de la armada de Lord Cochrane y realizó un extraordinario crucero en el que apresó cuatro naves españolas, combatió con una fragata armada, libró un combate con la poderosa fragata española "Prueba" de 40 cañones, tomó el puerto de Taboga en las Galápagos y desembarcó y tomó varios puertos en Colombia. Finalmente, la nave se perdió en el viaje de regreso a Chile al varar en el río Izcuandé (Colombia) a mediados de 1820.

En cuanto al "Maipú-Lanzafuego", es otra nave de una extraordinaria y extensa trayectoria.

El 15 de julio de 1818 el vecino de Valparaíso don María Manterola obtuvo una patente de corso para el bergantín mercante de su propiedad llamado "Maipú-Lanzafuego". El Comandante General de la Armada chilena, por entonces el argentino D. Manuel Blanco Encalada, intentó pedir la salida del corsario, pues necesitaba tripulaciones para la escuadra; no obstante se movieron influencias y el corsario se hizo a la mar al mando de un capitán de apellido Brown, aunque su tripulación reducida a sólo 30 hombres.

El "Maipú-Lanzafuego" capturó tres presas en aguas peruanas y continuó su crucero por poco tiempo más.



Los españoles por entonces tenían las fragatas "Venganza" y "Esmeralda"; tres corbetas: "Sebastiana", "Resolución" y "Veloz" y los bergantines "Pezuela" y "Portillo". Estas naves eran impotentes para tantas misiones como debían cubrir, entre las que se encontraba proteger mercantes valiosos, perseguir corsarios, defender puertos y escoltar convoyes de tropas para Chile, o puntos que se reforzaban en el litoral.

Se había recurrido también a armar varias naves mercantes y dos de ellas capturaron al "Maipú-Lanzafuego".

El 17 de septiembre de 1818, a la altura de las islas Chinchas dos naves mercantes españolas armadas, la fragata "Resolución" y el bergantín "Cantón" al mando del Teniente de Navío de la Real Armada Francisco de Sevilla acompañaban a un convoy de mercantes, cuando avistaron a dos bergantines. Dando instrucciones al convoy, el Teniente Sevilla se dirigió hacia los bergantines que izaban bandera norteamericana, pero que realizaban movimientos sospechosos. Finalmente una de las naves resultó ser el "Maipú-Lanzafuego" que izó los colores chilenos y libró un terrible combate con la "Resolución", llevando la peor parte y rindiéndose cuando el bergantín "Cantón" se acercó para cooperar con su capitana. El otro bergantín que había salido de Lima, resultó ser una presa del "Maipú-Lanzafuego" y también fue capturado.

El "Maipú-Lanzafuego" llevaba 14 cañones de "a 18" y de "a 9" libras y su tripulación sumaba 130 hombres, de los que 16 resultaron muertos y 35 heridos.

Teodoro Caillet-Bois nos dio la pista para seguir la posterior actuación del "Maipú-Lanzafuego" y comprobamos que pasó a la armada española con el nombre de "Maipú". En el Callao permaneció la nueva nave hasta que a principios de junio de 1821 se dispuso su regreso a España al mando del mismo Teniente Francisco de Sevilla que lo había capturado. La nave se dirigía a Cádiz y debió hacer escala en Río de Janeiro, después de haber logrado cruzar el Cabo de Hornos. Al zarpar de nuevo fue atacado y apresado, el 24 de junio de 1821, por el corsario argentino "Heroína" del Capitán Guillermo Mason y pasó a ser el corsario "Maipú" de nuestra bandera.

Como pago de servicios el "Maipú" fue entregado al Coronel David Jewett, primer comandante de la "Heroína" y éste lo vendió en Brasil. Finalmente el "Maipú", que debió ser sin dudas un robusto y lindo bergantín, perteneció a la marina brasileña y luchó contra nuestra escuadra en 1826/1828, enfrentando a las naves del Almirante Brown. Su último nombre fue el de "Caboclo".

De origen americano, bergantín mercante, corsario chileno, nave de la Real Armada Española, corsario argentino, nave de guerra brasileña, es indudable que el "Maipú" bajo cinco banderas, es una nave de trayectoria americana.

El 11 de agosto de 1818 el gobierno chileno declaró el embargo de los buques corsarios, pues necesitaba su personal para tripular los buques de la escuadra y las naves para que sirvieran de transportes armados. Sin esta medida, no se podía conseguir alistar la marina regular de Chile.

A pesar de lo expuesto, sabemos que la "Rosa de los Andes" siguió operando como corsario "oficial" hasta 1821.

Partida de la Expedición Libertadora al mando del General José de San Martín (Valparaíso, 20 de agosto de 1820).

Podemos ofrecer también la novedad de un segundo corsario llamado "Congreso" que actuó después del decreto mencionado.

Se trata de la famosa goleta corsaria argentina "Congreso" del Capitán José Joaquín de Almeida, que desde 1816 a 1818 realizó tres productivas y brillantes campañas. La misma fue comprada por Almeida y su armador fue Juan Pedro Aguirre, a cuyo copiador de cartas debemos las noticias de su campaña chilena.

La goleta "Congreso", ahora mandada por un veterano capitán corsario, Francisco Fournier, armada con 14 cañones de "a 9" y tripulada por 100 hombres, incluidos 10 oficiales, zarpó del Río de la Plata hacia Chile el 20 de febrero de 1818 y recaló en Coquimbo (Chile). Allí realizó campañas corsarias y capturó varias presas. A principios de 1819 estaba inactiva y se la quería vender. El agente de Aguirre en Coquimbo era don Tomás Rosales y la goleta regresó al país en 1821. En el Pacífico fue transitoriamente un corsario chileno.

Debemos ahora referirnos a un crucero corsario extraordinario, el de la fragata "La Argentina" mandada por Hipólito Bouchard. No la relataremos por ser conocida, pero sí recalcaremos que duró desde 1817 a 1819 y que recorrió el Atlántico Sur, pasó al Indico, en medio de conocidas hazañas, capturó presas en las Filipinas y recaló en Hawai a mediados de 1818. Allí encontró a la corbeta "Santa Rosa", otro corsario argentino en el Pacífico, cuya tripulación se había sublevado. Castigó al cabecilla con la pena máxima y anexó la corbeta a su expedición. Prosiguió el viaje y el 24 de noviembre de 1818 tomó Monterrey, donde permaneció hasta el 29.

Continuando su crucero corsario tripulantes de ambas naves desembarcaron en haciendas de la costa californiana entre ellas las misiones Santa Bárbara y San Juan de Capistrano. En camino del apostadero de San Blas tomaron un bergantín español y se avistaron con un bergantín sospechoso de bandera española con el que intercambiaron disparos. Luego, ya a mediados de mayo de 1819, bloquearon Acapulco y siguieron a Sonsonate en El Salvador. En este puerto llevaron un ataque con la "Santa Rosa" y tomaron en combate a un bergantín.

El Realejo en Nicaragua fue el próximo puerto donde atacaron nuestros corsarios. El 3 de abril en la madrugada y con cuatro lanchas armadas, avanzaron y rindieron cuatro embarcaciones armadas, una goleta mercante y quemaron dos más.

Al salir de Realejo volvió a aparecer un corsario con el que se había combatido antes cerca de San Blas y entonces lo atacó, comprobando que era el corsario trasandino "El Chileno". Ambas naves intercambiaron salvos y en la "Santa Rosa" hubo tres muertos y tres heridos. Al izarse el pabellón chileno se suspendieron las hostilidades y ambas naves se separaron.

El 8 de julio de 1819 "La Argentina" y la "Santa Rosa" entraban a Valparaíso, pero Lord Cochrane apresó a las dos naves posiblemente en busca de botín y se produjo un largo proceso que terminó el 9 de diciembre de 1819, con una sentencia trasnacional, libertándose las dos naves argentinas y sus presas.

Diez corsarios chilenos y los argentinos "Hércules", "Trinidad", "Halcón", "La Argentina", "Santa Rosa", además de la goleta "Congreso" de patente chilena y origen argentino,

capturaron una treintena de presas y destruyeron o abandonaron otras sin valor.

Los españoles con sus escasas fuerzas navales fueron impotentes para defenderse de estos ataques. Los puertos se vieron clausurados y en alerta. Hubo desembarcos, ataques y todo el Pacífico estuvo en alarma. Por otra parte, la mayoría de las naves corsarias formaron parte de la Escuadra Libertadora y sus marinos, de las tripulaciones de los buques de la Escuadra.

Todos los apostadores españoles tomaron medidas, se organizaron convoyes y patrullados, se movieron tropas, se establecieron vigías y se prohibió la salida de buques mercantes ante el peligro de algún corsario en las cercanías. Ello ocurrió en San Blas, Acapulco, Guayaquil, Callao y otros puertos menores. Numerosos documentos catalogados como "Expediciones de Indias", en el archivo Alvaro de Bazán de la marina española, prueban estas medidas en el Pacífico. Los corsarios contribuyeron así a la causa sanmartiniana en forma preponderante.

III. Los esfuerzos españoles

A fines de 1817, sin intervención de la Real Armada y con la participación del ministro ruso Tattischeff y algún favorito del monarca español, se realizó un negociado consistente en la venta de 5 navíos de 74 cañones, y 3 fragatas de 44 cañones.

El 21 de febrero de 1818 llegaron los 8 buques rusos a Cádiz, pero sólo un navío y una fragata estaban en buen estado; el resto estaba casi inservible y podridos. Varios comandantes nombrados se negaron a servir en esos buques y también se retiraron el decano, Almirante Villavicencio y el Ministro Vázquez de Figueroa.

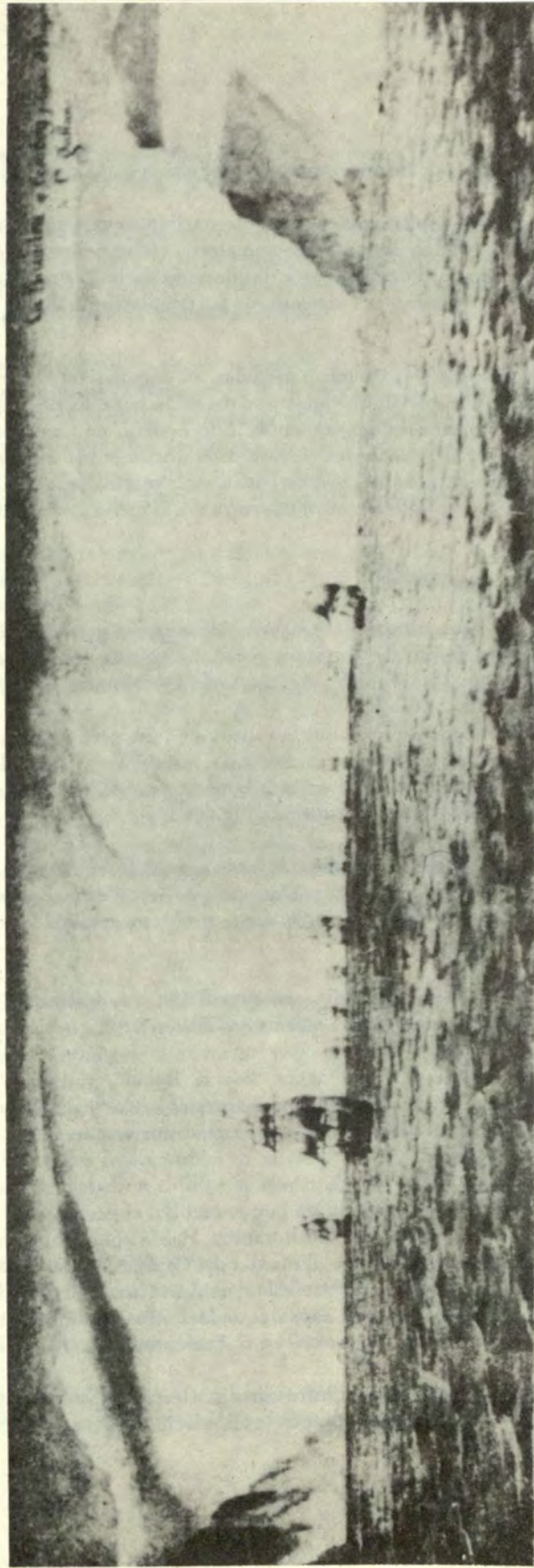
Este negociado entonces, además del elevado costo, no reforzó a la Marina, pues la mayoría de las naves rusas debieron ser desguazadas o se pudrieron en pocos años, prestando muy pocos servicios. Veremos con referencia a este problema, su incidencia en las dos expediciones españolas al Pacífico.

El 21 de mayo de 1818, zarpó de Cádiz una expedición con destino a Talcahuano y Lima. Iba a reforzar considerablemente a los realistas de Chile y Perú.

La expedición se componía de la Fragata "María Isabel"; poderosa nave de 48 cañones de "a 18". Esta nave era una de las fragatas rusas, la ex "Patrik o Reina Patricia". Era el único buque de guerra que escoltaba a 11 transportes con 2.000 hombres de tropa.

Además de la poca protección de su único buque escolta, el personal de marina de la expedición era muy escaso y no pasaba de 170 hombres. Había sólo 5 oficiales de guerra, es decir de Comando. La expedición estaba al mando del Capitán de Navío D. Manuel del Castillo y como segundo iba el Teniente de Navío D. Dionisio Capaz. Esto es demostración y prueba de que la expedición se preparó a espaldas de la marina española. Para colmo de males se enfermó el Jefe Naval y el mando recayó en el Teniente de Navío Capaz.

Esta expedición lógicamente fue muy infortunada. Después de zarpar de Cádiz el 21 de mayo de 1818 y durante la travesía se sublevó la tripulación del transporte "Trinidad",



Paso de la Escuadra Libertadora por el boquerón de San Gallán.

que asesinó al Comandante y algunos oficiales y se dirigió a Buenos Aires, donde se entregó. Pudieron así los patriotas conocer el destino de la expedición, sus planes de señales, etc. El resultado fue que después de un breve combate, fue rendida la "María Isabel" en Talcahuano por una escuadra chilena compuesta de un navío, una fragata y un bergantín al mando de Blanco Encalada.

En cuanto a los transportes, uno debió regresar, tres consiguieron llegar a Lima y salvo el "Trinidad" sublevado, el resto fue capturado.

Otro gran esfuerzo español fracasado fue el de la expedición del año 1819.

También esta expedición tiene un largo proceso de formación que demuestra que los problemas políticos y de la Corte afectaban a la Real Armada Española.

La fuerza expedicionaria zarpó de Cádiz entre el 11 y el 13 de mayo de 1819. Era la primera en que figuraban dos navíos de 74 cañones, el "San Telmo" y el "Alejandro I"; éste último sin embargo era uno de los navíos rusos. Los acompañaban la fragata "Prueba" de 40 cañones y varios transportes con tropas, que sumaban unos 1.400 hombres.

Mandaba la expedición el Brigadier de Marina D. Rosendo Perlier, natural de Lima y de brillante y extensa foja de servicios.

Antes de llegar al Ecuador el "Alejandro I" demostró que, como casi todos los ex-navíos rusos, era inservible. Por hacer mucha agua debió volver a Cádiz.

El "San Telmo", la "Prueba" y los transportes siguieron viaje hasta las cercanías del Cabo de Hornos, donde un furioso temporal los dispersó.

El 9 de octubre entró en el puerto del Callao la fragata mercante "Preciosa Mariana", que formaba parte de la División Perlier, e informó que navegando en conserva con el "San Telmo" lo había visto por última vez el 2 de septiembre de 1819, en latitud 62° S. y longitud 79° O., con averías en el timón, verga mayor y arboladura, que no podrá reparar por la dureza del temporal. Que creía que con esas averías no podía el navío haber remontado el Cabo.

El 23 de octubre de 1819 se presentó la fragata "Prueba" frente al Callao y hallando el puerto bloqueado por la escuadra chilena se dirigió a Paita y luego a Guayaquil; de allí informó que nada sabía sobre el navío, excepto que se había separado del mismo por el temporal.

De modo que de esta segunda expedición española no pudo llegar ninguno de los dos poderosos navíos y sólo logró hacerlo la fragata "Prueba".

El "San Telmo" se perdió en las cercanías de las islas Shetland y fue visto por última vez el 2 de septiembre de 1819.

En una de las Shetlands, en la ensenada denominada Sherif, el marino norteamericano Filds descubrió en 1824 los restos de un navío español que podría ser el "San Telmo", que de esta manera sería una de las primeras naves en llegar a la Antártida.

Quedaban entonces para enfrentar a la escuadra chilena las tres fragatas, la "Prueba" de 40 cañones, la "Venganza" y la "Esmeralda", ambas de 38 cañones, y algunas corbetas, bergantines y mercantes armados.

El esfuerzo mayor intentado por Fernando VII para recuperar a la América española, fue la gran expedición que se preparó pacientemente desde 1818. La tropa alcanzaba a 20.00 hombres y la iban a escoltar 4 navíos, 3 fragatas, 10 bergantines y naves menores. Algunas de estas naves habían sido adquiridas en Burdeos. Era el último gran esfuerzo, pero todo fracasó con la revolución de Riego en 1820. Así termina esta historia trágica y dura de un momento difícil de España.

Los dados del destino estaban jugados.

IV. La escuadra de San Martín

Las lecciones de Aboukir y Trafalgar, claras en la mente del Libertador lo determinaron a dominar el Pacífico para asegurar con el poder naval la expedición del Perú y comunicaciones en el Pacífico. La escuadra chilena, la escuadra libertadora al Perú, fue su idea, admirablemente compartida y llevada a cabo por su energía y la cooperación fundamental de varios chilenos, como O'Higgins en primer término y su Ministro de Guerra y Marina D. José Ignacio Zenteno; de los argentinos Manuel Blanco Encalada, primer jefe de la escuadra chilena y José Álvarez Condarco, agente de Chile en Inglaterra, además de varios otros en menor escala.

La escuadra chilena se fue conformando desde la captura del bergantín "Aguila", poco después de Chacabuco, hasta la primera escuadra que comandó Blanco Encalada que capturó en Talcahuano a la fragata "María Isabel" y a varios transportes españoles en octubre de 1818.

Luego viene la etapa de Lord Thomas Cochrane, tremendo profesional de la escuela de Nelson, al cual, sin embargo, podría aplicarse la famosa frase latina "Tam Marte quam Mercurio".

El creó el espíritu marino de una armada en formación, obtuvo triunfos memorables como la espectacular toma de Valdivia en los primeros días de febrero de 1820, o la aventura audaz de la toma de la fragata "Esmeralda", a principios de noviembre de 1820, que hará estremecer de emoción a todo corazón inquieto y aventurero.

San Martín comenzó a ver desde principios de 1820 que su escuadra, capaz de dominar el Pacífico meridional, comenzaba a realizarse. La marina de Chile dominaba el Pacífico y era capaz para llevar seguro a su ejército al Perú. Finalmente a mediados de agosto el esfuerzo de años se concretó y la escuadra estuvo lista a zarpar. Se componía de nueve buques de guerra, a saber:

- 1.- Navío "San Martín (ex-navío inglés "Cumberland"), de 1.350 toneladas, 64 cañones y 490 hombres. Comandante Wilkinson.
- 2.- Fragata "O'Higgins" (ex-"María Isabel") armada con 44 cañones (50 cañones según otras versiones). Comandante Crosby.
- 3.- Fragata "Lautaro" de 50 cañones. Comandante de Guise.
- 4.- Corbeta "Independencia" de 28 cañones. Comandante Foster.
- 5.- Bergantín "Araucano" de 18 cañones.

- 6.- Bergantín "Galvarino" de 18 cañones.
- 7.- Bergantín "Aguila" de 16 cañones.
- 8.- Goleta "Moctezuma" de 7 cañones.

Quedaba en Valparaíso la corbeta "Chacabuco" de 20 cañones.

Los transportes eran 14 y entre ellos figuraba "La Argentina" de Bouchard, con su antiguo nombre de "Consecuencia" y la "Santa Rosa", la corbeta que la acompañó en un inmortal crucero de 1817/1819.

La tropa era de 4.500 hombres y aunque se ha pretendido establecer cuántos eran chilenos y cuántos argentinos, puede decirse que ambas nacionalidades estaban representadas igualmente en esta empresa americana.

La voluntad y el genio de San Martín había sido el motor de la creación de esta poderosa expedición libertadora al Perú. En esta empresa de formar la expedición más grande de la guerra hispanoamericana de la Independencia, realizada en solo tres meses, con una organización formidable, se destacaron al lado de San Martín, O'Higgins, Zenteno, Guido, Cochrane y Las Heras.

V. Resumen de la acción Sanmartiniana en el Perú

El Protector del Perú creó la escuadra peruana ayudado por su Ministro de Guerra y Marina, Bernardo de Monteagudo. Lo hizo por considerarlo necesario para el Perú y no solo debido al retiro de la escuadra de Chile.

En mayo de 1822 la marina peruana estaba constituida por once unidades y algunos transportes. Entre las unidades principales se contaban las fragatas "Guayas" (Ex-"Venganza") y "Protector" (ex-"Prueba"), 3 corbetas, 3 bergantines y 3 goletas. Sumaban en conjunto unos 200 cañones y las tripulaciones alrededor de 1.400 hombres. Había sido tremendo y rápido esfuerzo de organización.

Pero las medidas de San Martín fueron mucho más allá de armar y tripular una Armada. Creó sus apoyos, su infraestructura, dictó sus reglamentos, organizó sus servicios, etc., la puso en marcha y aseguró su trascendencia.

Es así que dictó el "Reglamento provisorio de Comercio" que regulaba las actuaciones de los mercantes y armadores, los derechos a pagar para introducir mercaderías, regulación del comercio de cabotaje, etc.

El 29 de abril de 1822 sancionó un "Reglamento provisional de presas" y el 29 de junio de ese año dictó el "Reglamento Provisional de las Funciones de un Contador Embarcado".

San Martín dio normas para el fomento de la pesca, patentes de buques mercantes, disposiciones para nominar a los buques, para la utilización de los símbolos nacionales en los buques y muchas otras, que ponen de manifiesto sus conocimientos marítimos y espíritu de organización.

Con el bergantín "Belgrano" partió hacia Valparaíso y al exilio, el vencedor de los Andes, en el año 1822.

Este fue uno de los primeros homenajes rendidos a Belgrano después de su muerte.

La fuerza naval que creara la estrategia marítima sanmartiniana, fue el origen de las dos escuadras nacionales, de Chile y del Perú.

El final de la presencia hispana en el Pacífico se dilató cuatro años más después del alejamiento de San Martín.

Las fragatas "Venganza" y "Prueba" españolas que se habían rendido en abril de 1822, fueron incorporadas a la marina peruana.

Un último esfuerzo naval realizado por España fue el envío del navío "Asia" de 64 cañones y el bergantín "Aquiles" al teatro de lucha; pero las tripulaciones de ambas naves se sublevaron y fue así como el navío se entregó en Acapulco en 1825 al gobierno mejicano y el "Aquiles" se rindió en Chile.

Como últimas obstinadas, heroicas y tenaces bastiones de España en América, y en especial en el Pacífico, quedaron Chiloé y el Callao. El General Quintanilla se rindió en la isla el 18 de enero de 1826 y el General Rodil en la fortaleza peruana el 20 de enero; es decir, dos días después. ¡Habían llegado a su límite!

Antes de terminar es bueno recordar que cuando San Martín se retiró del Perú, luego de la entrevista de Guayaquil, su acción marítima continuó subsistiendo, favoreciendo la causa de América. Había liberado al Pacífico y fue así que luego Bolívar no tuvo enemigos en su flanco marítimo. Es esto algo que no se reconoce con justicia y en toda su importancia.

Ni refuerzos, ni ataques, ni órdenes podían llegar por el Pacífico. Los ejércitos españoles quedaron librados a sus fuerzas, sin esperanzas, porque el Pacífico llevaba el sello de la grandeza sanmartiniana.

Precursor de Alfredo Taher Mahan, el creador de la estrategia marítima moderna y de la verdadera significación de la importancia del poder naval, San Martín demostró allí su integral genio militar, de un nivel que pocas grandes figuras guerreras alcanzaron en toda la historia mundial.

Buenos Aires, 15 de noviembre de 1982,

DOCUMENTO No. 1

Archivo-Museo
DON ALVARO DE BAZAN
El Viso del Marqués
(Ciudad Real).

COL. GUILLEN - BROWN, AMERICA
Manuscrito 1418

COLECCION GUILLEN

BROWN

1816

1816-Abril-Mayo-Correspondencia de Guillermo Brown, Comandante de las Fuerzas Navales insurgentes de Buenos Aires, interceptada por las Fuerzas leales y remitida por D. José de Salas a D. José Vazquez Figueroa. Copias autorizadas. 16 Fel.

Exmo. Señor

Desp^o el 29 de Agosto
de 1816

Remito a V.E. la interesante correspondencia del Comandante de las Fuerzas Navales de la Insurgente Buenos Ayres, Guillermo Brown, que ha sido interceptada por nuestras tropas, debiendo añadir que está preso Vicente Vanegas de quien se habla en ella.

Dios Gue. a V.E. n^o. a^s. Cuartel General
de Santa Fé, 29 de Mayo de 1816.

Exmo. S^{or}.
Pasq^l Enrile

Exmo. S^{or} D. José Vazquez Figueroa.

No. 70

D

Esto ya está resuelto.

Exmo S^{or}.

Remito a V.E. la interesante correspondencia del Comand^{te}. de las fuerzas Navales de la insurgente Buenos Aires Guillermo Brown que ha sido interceptada p^r nuestras tropas, deviendo añadir q^e está preso Vicente Vanegas de quien se habla en ella.

Dios Gue. a V.E.m^s. a^s.

Santa Fé 29 de Mayo de 1816.
Por ausencia d^l. S^{or}. Com^{te}. G^{ral}

Exmo. Señor
José de Salas

Exmo. Sor. D. José Vazquez Figueroa

Informo a V.E. q^e. el 15 de Octubre último di la vela de Buenos Ayres, comisionado p^r. el Gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata, p^a. pasar al Oceano Pacífico, a sostener la causa de la América del Sur, hostilizando al enemigo común en quantas ocasiones se presentasen. La fuerza con q^e. salí, fué la Nave Hércules de veinte y tres cañones, de mi propiedad, y el Bergantín Trinidad de diez y ocho cañones, perteneciente al Gobierno; pero enteramente aparejado, abilitado y alistado a mis expensas - Llegué á la Isla de la Mocha el 26 de Diciembre; y el mismo día se me juntó la Hawk, corbeta de veinte cañones, corsario comisionado p^r. el Gobierno de Buenos Ayres, pero abilitado á expensas de varios individuos, con la q^e. mi fuerza ascendió á tres Naves. Partí de la Isla de la Mocha el 31 de Diciembre con intento de sacar de la Isla de Juan Fernández, á los desgraciados Patriotas q^e. fueron victimas de la tiranía española, quando se perdió Chile; pero no puede llevar á efecto este objeto tan deseado, á causa de una rajadura q^e. se encontró en el Baupres de la Hércules, cuyo accidente me obligó á seguir mi rumbo p^a. Lima, con el designio de bloquearle el Puerto, y con esperanzas de aumentar mi fuerza, tomándole al enemigo algunas embarcaciones de guerra. El 12 de Enero avisté la Isla de Sⁿ. Lorenzo, y el 13 apresé la Fragata mercante la Gobernadora, procedente de Guayaquil p^a. Lima, á bordo de ella iba el Teniente Coronel graduado D. Vicente Vanegas, quien habia sido hecho prisionero p^r. el enemigo, llevando armas en defensa de las Provincias Unidas de la Nueva Granada, y a quien me refiero p^a. mas extensa información de las operaciones de esta Esquadra- En la tarde del 21 del mismo anclé en el Callao y despaché mis botes, bien tripulados y armados, con la expectación de sorprender y sacar o echar a pique algunos de sus Buques; p^r. desgracia el enemigo habia recibido noticia de hallarme en la Costa, y estaba preparado p^a. el ataque: los botes tuvieron q^e. bolverse sin efectuar nada, y sufrieron considerable pérdida. El 23 mandé los prisioneros a tierra y la correspondencia q^e. era mercantil con esperanza de ser capaz de comunicar con los Patriotas, y si fuese posible facilitar sus miras; pero no fué permitida comunicación alguna, y el Virrey con su acostumbrado orgullo e insolencia de Europeo, ordenó mostrar su vandera, haciendo un fuego vivo desde la Ciudadela, Dos Castillos, varios Barcos grandes bien armados, y lanchas cañoneras en el Puerto. El orgullo de su Exa, debió haber experimentado mucha mortificación, viendo la vandera patriótica tremolando a intervalos en las Naves nuestras, á visto de su gran Capital, sin atreverse a mandar a fuera su fuerza q^e. ascendia a seis Naves bien armadas. La Fuente Hermosa, fragata mercante vastante grande, fué echada á pique en el lugar en q^e. estaba fondeada, varios Buques maltratados, y algunos daños hechos a la Población del Callao. El no izar sus vanderas el Virrey, bien claro indicaba el modo con q^e. hubieramos sido tratados en caso de caer en sus manos. p^a el nadie puede cometer crimen mayor, q^e. el q^e. ayuda á la América en sostener su causa justa y gloriosa de libertad, la qual el mismo Dios protege, y la q^e. puede y debe florecer en disputa con la tiranía y orgullo español Si los Hijos de América continuan firmemente unidos entre si, y adictos á la causa, el poder español debe decaer muy pronto en todas partes, y las ricas y fertiles Provincias de este inmenso Continente gozarán libertad, felicidad, paz y comercio, y dexaran estos inestimables beneficios á la posteridad, respetados, admirados, y felicitados p^r. las Naciones estrangeras. Si el estado exhausto de España hace algun atentado p^a. sujetar á la América á sus caprichos, y avaricia; este atentado será vano y ridículo. Rebelta entre si con las facciones y partidos intestinos, su Nobleza viciosa y corrompida, su clero ambicioso y desreglado, y demasiadas infamias, q^e. solo tienen poder p^a. cegar y descaminar al Pueblo; no es mas, es lo único q^e. existe, y aun eso en pequeño grado. La Nación sobrecargada con una in-

mensa deuda, su comercio destruido, cortados sus recursos, los habitantes ilustrados muestran en aferrar su afecto p^r. la nunca oyda cruel é injusta persecución de los miembros de las Cortes, quienes á la presente están aniquilados en prisiones, cargados de cadenas, p^r. vindicar los derechos, y resistir aquel estado de sujeción y esclavitud en q^e. tenían a las Americas. La España muy en breve debe ser compelida a atender a sus negocios domesticos, en preferencia a la vana y falsa esperanza de conquistas. Los Americanos unidos nunca dexarán de ser libres= Bolviendo á mi viage el 28 de Enero, á vista del Callao apresé la Fragata Consequencia, procedente de Cadiz con muchos pasajeros á bordo, algunos de rango, los mas de ellos Americanos, entre los quales estaba D. Juan Manuel de Mendiburu, q^e. venia de Governador a Guayaquil, p^r. haber sabido q^e. los habitantes estaban dispuestos al patriotismo, y q^e. tendrían poca dificultad de tomarlo p^r. asalto. El 8 de Febrero arrivé a la Puná, y trasladé mi pavellon al Bergantin Trinidad, con el q^e fui Rio arriva en compañía de un Paylebot, ambos bien tripulados y armados; dexando a la Hércules y la Hawk en custodia de la Consequencia y demas presas, Como á la media noche tomé por asalto la fortaleza de Punta de Piedras q^e. montaba doce cañones del calibre de 12 a 24. Inmediatamente continué abanzando acia la Capital, y la mañana siguiente descubrí la Ciudad: á las 12 rompió fuego una Bateria de quatro cañones contra el Bergantín; los enemigos fueron desaloxados, se tomó posesión de ella, y se tiraron al Río sus Cañones. Entre la una y dos de la tarde comenzó a tirar otra Bateria de quatro cañones, la única defensa q^e quedaba á la Ciudad, en este momento se hizo el conflicto muy vivo, el viento era flexo, y con un valor determinado sostuvo mi gente un fuego continuado, hasta q^e. por mal manejo del Practico se baró el Bergantín á menos de un tiro de pistola de la Bateria, una horrorosa carnicería empezó después de cesar el fuego y arriar nuestra vandera= Pasado un intercurso, se efectuo el cange de prisioneros, y yo regresé a mi Fragata el 17 de Febrero, y conforme á lo tratado se entregó el equipage de los Pasajeros y correspondencia publica= El 19 de Fbro. di la vela de la Puná, El 6 de Marzo llegué a Galapagos, y anclé en la Isla de Charles. El 26 del mismo salí de allí, y el 25 de Abril arrivé al Puerto de Buenaventura, desde donde tengo el placer de ofrecerme; a V.E., y al Pueblo de las Provincias Unidas de Nueva Granada ofreciendo al mismo tiempo mis mejores servicios p^r. q^e. nada puede serme mas agradable, asi en los tiempos presentes como en los venideros, q^e. saber q^e. yo haya contribuido en algo p^r. mi parte á obtener un objeto tan deseable como la entera independencia de la América del Sur= Como la residencia de V.E. está tan remota de la Costa, yo hé escrito al Gobierno de Popayan, para un intercurso amistoso, tanto quanto pueda contribuir á las mutuas ventajas de ambas partes pues me es indispensable proveerme de algunos articulos de víveres de q^e. careso= El único Buque q^e. acompaña á la Hércules á la presente es la Hawk, uno de los vaxeles mas veloces de la mar (q^e. fué corbeta Francesa), esta cruzará, mientras yo en la primera busco un Puerto conveniente y seguro, q^e. pueda fortificarse de suerte q^e. se haga punto interesante é importante á la causa general= Si VE. tiene á bien comunicarme algunos planes de operaciones contra el enemigo, á donde mi fuerza pueda obrar; ruego a VE. tenga á bien no perder tiempo en comunicármelas, como q^e. la mucha dilacion podria ser perjudicial á la seguridad de los Buques. Sin embargo, yo deseo esperar, si fuese posible sin salir á la mar, el tiempo necesario p^a. la respuesta de VE. El crucero no puede durar mucho tiempo, y volveré al dho. Puerto, si se considera seguro, sino á algun otro desde donde despacharé un mensajero á Popayen p^a. saber la voluntad y beneplacito de VE., de quien tengo el honor de ser, con el mayor respeto, su mas



Monumento a la Expedición Libertadora, inaugurado en Paracas en 1970.

adicto = Dios gue. á VE. m.a. = Fragata Hercules al ancla en la Buenaventura 23 de Abril de 1816 = Exmo. Sor. = W. Brown = P.D. Uno de mis principales objetos habia sido tomar posesión de uno de los Puertos de Chile, p^a. sostener la Expedición q^e. intentaban hacer los Patriotas; pero viendo el retardo q^e. debia sufrir dha. Expedición, mudé de dictamen, pareciendome le haria mas servicio cortándole á los realistas los recursos de Lima. Efectivamente he sabido después q^e. dha. Expedición aun no habia pasado la Cordillera = Fecha ut supra = Brown = Exmo. Sor. Presidente General de las Provincias unidas de la Nueva Granada.

Es copia
RAFAEL SANTIBAÑEZ

Fuente: Transcripción de la copia fotográfica existente en el Archivo del Departamento de Estudios Históricas Navales.

DOCUMENTOS CONSULTADOS

Documentos del Archivo de Departamento de Estudios Históricas Navales.

Documentos del Archivo General de la Nación.

Documentos del Archivo de la Marina Española D. Alvaro de Bazán. El Viso del Marqués. Pcia. Ciudad Real España, especialmente los de expediciones a Indias - Corso y Presas y fojas de servicios de oficiales de la Real Armada.

También escalafones de Real Armada Española y obras del Museo Naval de Madrid.

BIBLIOGRAFIA UTILIZADA

- 1) ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA. "Documentos del Almirante Brown". Buenos Aires, 1957. 2 tomos.
- 2) AGUINDEGUY, LUIS EDUARDO. "El empleo del mar en la expedición del General San Martín al Pacífico". Río Santiago, 1949.
- 3) CAILLET BOIS, RICARDO. "Nuestros corsarios Brown y Bochard en el Pacífico 1815-1816". Imp. Universidad de Buenos Aires, 1930.
- 4) CAILLET BOIS, TEODORO. "Historia Naval Argentina". Buenos Aires, Emecé, 1944.
- 5) CARRANZA, ANJEL JUSTINIANO. "Campañas Navales de la República Argentina". Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 2da. edición, 1962, 4 volúmenes.
- 6) DESTEFANI, LAURIO H. "La acción corsaria precursora de la independencia del Perú". Anales del IV Congreso Nacional del Perú, págs. 466-490, Buenos Aires, 1966.
- 7) DESTEFANI, LAURIO H. "El corso en la Emancipación Americana". IV Congreso Internacional de Historia de América. Tomo IV, págs. 371-384. Buenos Aires, 1966.
- 8) DESTEFANI, LAURIO H. "Famosos veleros argentinos". Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1968.
- 9) DESTEFANI, LAURIO H. "La historia marítima y su importancia para el país". Buenos Aires, 1972.
- 10) DESTEFANI, LAURIO H. "Influencia de la formación de las concepciones navales del Libertador". Congreso Sanmartiniano del Bicentenario. Revista de la Escuela Superior de Guerra del Ejército 1978.
- 11) DESTEFANI, LAURIO H. "Manual de historia naval Argentina". Buenos Aires, Servicio de Inteligencia Naval, 1970.
- 12) DESTEFANI, LAURIO H. "La Real Armada y la Guerra Naval de la Emancipación Hispanoamericana". II Congreso de Historia de América, págs. 385-404.
- 13) DESTEFANI, LAURIO H. "Temas de historia marítima Argentina". Buenos Aires, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, 1970, Capítulo VII "El corso en nuestro desarrollo histórico".
- 14) Documentos para la historia del Libertador General San Martín. Tomos II y III. Buenos Aires, 1954.
- 15) ELETA, FERMIN. Capitán de Navío (R.E.). "El dominio del mar en la estrategia de San Martín". Buenos Aires, Fundación Rizzuto, 1979.
- 16) ELJURI YUNEZ S., ANTONIO. "Y así se rubricó la Independencia. La batalla naval del lago Maracaibo". 3ra. edición. Caracas, 1973.
- 17) FUENZALIDA BADE, RODRIGO. "La armada de Chile desde la alborada al sesquicentenario". Valparaíso, Imprenta de la Armada, 1975.
- 18) GUILLEN, JULIO F. Contraalmirante. "Historia Marítima española para uso de los caballeros Guardias Marinas". 2 tomos. Madrid, 1961.
- 19) LA PUENTE CANDAMO, JOSE de. "La Independencia 1790-1826". Tomo V, Vol. I, de la Historia Marítima del Perú. 12 Vol. Lima, Ausonia, 1974.
- 20) LOPEZ URRUTIA, CARLOS. "Breve historia de Chile". Buenos Aires, Santiago de Chile, Editorial Francisco de Aguirre, 1976.

- 21) QUARTARUOLO, MARIO V. Y DESTEFANI, LAURIO H. "Campaña Naval de 1814 contra los realistas de Montevideo". Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1964.
- 22) RATTO, HECTOR R. "Historia de Brown". 2 Tomos. Buenos Aires, Sociedad de Historia Argentina, volúmenes 8-9. Buenos Aires. 1939.
- 23) URIBE ORREGO, LUIS. Contraalmirante de la Armada de Chile. "Los orígenes de nuestra Marina Militar. Parte primera". Santiago de Chile, 1891, Parte segunda, Santiago de Chile, 1892, Imprenta Nacional de la Moneda.
- 24) Varios Autores. "Hipólito Bouchard". Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1967.
- 25) Varios Autores. "San Martín y el Mar". Artículos de varios autores. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1962.
- 26) VILLEGAS BASAVILBASO, BENJAMIN. "La influencia del Dominio del Mar en la Guerra de Emancipación Argentina". Buenos Aires, Escuela de Guerra Naval, 1944.
- 27) WALBRECHER, GUILLERMO O. "La influencia del Mar en la concepción estratégica de la gesta emancipadora". Río Santiago, 1950.
- 28) XIBERTA, RAUL FERNANDO. "La política marítima del Protector del Perú General José de San Martín". Buenos Aires, 1970.

Discurso del Dr. José Agustín de la Puente Candamo

Con verdadera complacencia, por encargo del señor Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, me corresponde saludar en nombre de esta Casa al Señor Contralmirante de la Armada de la República Argentina Don Laurio Destéfani a quien esta noche recibimos, en un acto de justicia, como Miembro correspondiente de esta Corporación.

Estudioso de la historia marítima argentina, hombre que por su vocación específica ha trabajado en diversas y eruditas monografías la presencia del mar en la Emancipación Hispanoamericana, la tarea de los corsarios y la obra de San Martín en la Campaña de Chile y del Pacífico, pertenece en verdad al mundo de nuestra histografía común.

Aparte sus destinos y ascensos como oficial de la Marina de Guerra de la República Argentina, nuestro recipiendario es Licenciado en Historia por la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, y sin mencionar otros títulos y distinciones, desde 1971 es Miembro de Número de la Academia Nacional de la Historia de la República Argentina.

Jefe del Departamento de Estudios Históricos Navales en la Secretaría General Naval de su país, es por vocación y oficio un colega ilustre de quienes trabajamos en este Instituto y el Departamento de Estudios Históricos que dirige y los Oficiales que están a sus órdenes, dentro de una especialidad formal en la Marina de Guerra Argentina, proponen un derrotero de trabajo, sin duda interesante.

Esta noche en su discurso de incorporación nos ha hablado con autoridad de las campañas marítimas del General San Martín, de los criterios que presidieron su tarea, de las enseñanzas fundamentales que recibió y de la trascendencia de su obra en el Pacífico.

El tema de la ausencia de una marina española capaz de mantener el vínculo permanente con la Península, y capaz, asimismo, de conservar las comunicaciones y el aporte de medios de combate, es, bien lo sabemos, y lo recuerda el Contralmirante Destéfani, elemento fundamental para la conservación del Imperio Español. Puede decirse de alguna manera que la guerra la ganó la patria en el dominio de las rutas marítimas, igual que en la creación de los grandes rumbos oceánicos se completó la geografía del mundo y nació el Imperio.

Para el caso peruano es suficiente recordar las anotaciones del Virrey Pezuela en su nutridísimo Diario, cuando insiste con angustia y sin esperanza, en el aislamiento que vive frente a Madrid.

Sin el dominio del mar no se habría ganado, sin duda, la Emancipación Americana: fue el apoyo indudable para las campañas en tierra. No obstante, en el caso peruano siempre reiteramos el señorío en el mar y en los Andes, simultáneo ejercicio de autoridad indispensable para la dirección del Perú.

Por la prestancia histórica de Lima tal vez San Martín enalteció en exceso la importancia de la retirada de La Serna en julio de 1821, pensó en un cercano fin de la guerra que sólo concluirá tres años más tarde durante los cuales la autoridad española se hizo fuerte en los Andes del Sur del Perú.

Y esta lección de los días de la Independencia se renueva décadas más tarde cuando se presenta la misma composición de lugar. Dominar Lima o dominar la costa no es dominar el Perú. Nuestro país creado en un epopeya de unidad territorial y creador de la misma unidad, es siempre síntesis de los Andes, de la Amazonía y del litoral del Pacífico.

En diversos estudios en los últimos Congresos Internacionales de Historia de América, y en el último Congreso Internacional Sanmartiniano, el Almirante Destéfani reitera la unidad de la campaña marítima en la guerra de la Independencia. Cómo la variedad de sucesos está realmente integrada en una unidad. La anterior evidente reflexión nos puede llevar a otro análisis interesante.

¿Cuál es la verdad de nuestra Independencia común? ¿Cuál es la verdad de nuestra historia común?

En las edades distantes, no obstante vínculos que la arqueología propone, la pluralidad es el signo de lo que más tarde ingresará como nuevo mundo, como América, a la cartografía y al lenguaje universales.

El Imperio Español podría decirse que es la unidad en la variedad. Unidad en el patrimonio de la Corona; unidad en el sistema administrativo y legal supremo. Variedad en las

peculiaridades que aportan la geografía de cada reino, las costumbres específicas, los propios singulares recuerdos.

En la segunda mitad del siglo XVIII los problemas ideológicos y sociales son semejantes, las rivalidades análogas, las protestas similares. Igualmente son exactas las identidades propias de cada reino.

¿Cómo explicar que en menos de veinte años, desde México hasta Buenos Aires, sin acuerdos preliminares, con la dificultad de comunicaciones de esos años, se inicie y se desarrolle un movimiento social, ideológico, político, que concluya con la destrucción del Imperio más representativo de la Edad Moderna?

La única respuesta es la unidad del Imperio, en la semejanza de las grandes cuestiones, en las análogas inquietudes humanas. Para un europeo el problema no es la Independencia de México o de Caracas; la materia que contempla es la Independencia de América.

El Imperio Español que integró a la América bajo la égida de su Corona, concede unidad al fenómeno de la Emancipación. Este hecho no puede estudiarse como una dinámica de influencias o como un ejercicio de predomios internos; tampoco puede considerarse la Independencia de uno de nuestros países como un capítulo aparte que recibe apoyo de otro pueblo. Hay que reiterar y renovar el concepto. No existe la Independencia de Santa Fe o la Independencia de Guatemala. Existe la Independencia de Hispanoamérica que es el sujeto histórico, y en ella y dentro de ella la Independencia de uno u otro de nuestros pueblos.

Podemos pensar en una etapa de pluralidad que es la pre-hispánica; en un tiempo de unidad en la variedad, que es el lapso de la colonización española y que preside la Emancipación. Podemos hablar, en fin, del tiempo de la diversidad de nuestras naciones y de nuestros nacionalismos en el siglo XIX y en este siglo.

Interesa en este acto de comunidad histórica entre peruanos y argentinos, una reflexión final.

Los legítimos nacionalismos nuestros que nacieron en el tiempo del Imperio y que se actualizaron maduros en los días de la Independencia, en nuestra edad y en el siglo XIX, han fortalecido las propias peculiaridades y se ha preterido o desnaturalizado el fondo histórico y cultural común.

En nuestra hora, la historia es la única voz que puede hablar con autoridad de la integración hispano-americana, de la unidad hispano-americana.

Un esfuerzo de verdadera ascética, de verdadero dominio personal, debe acercarnos a una simultánea y legítima afirmación del propio nacionalismo y de la unidad hispano-americana, que permita, sin amnesia someter recuerdos dolorosos, injusticias diversas, enardecimientos injustificables.

Nos une el estilo de vida común que nuestros abuelos lejanos crearon en los siglos de la colonización; nos une la creencia en los mismos valores supremos de la vida; nos une la misma jerarquía de valores, nos une la misma visión del hombre y la misma visión del más allá. Esta es la historia fundamental, la gran historia que debemos enaltecer por encima de dolores

o resentimientos legítimos, que nunca han manchado la relación entre argentinos y peruanos, pero que deberíamos superar y vencer, como debemos hacerlo en nuestra relación con otros pueblos hispano-americanos con los cuales hemos podido vivir o vivimos desacuerdos, conflictos, o memorias tristes.

Los viejos Estados europeos, que han superado dramáticas y seculares rivalidades históricas en función de la unidad de Europa, nos ofrecen una lección de concordia que no puede venir ni de la economía, ni de afanes políticos, y que sí se debe descubrir en una común manera de ser creada por la historia.

Al recibir al Sr. Contralmirante Destéfani, en esta Casa que es la suya, no es ocioso reiterar nuestra fe en la personalidad de Hispanoamérica y en su vocación común. Esta nos convoca por encima del hecho memorable o del hombre famoso, y debe someter toda sombra de desentendimiento, toda rivalidad de dominio, toda pequeña historia.

La Odisea en Viena Moderna

Artículo publicado en *Revista de Historia y Geografía* del Instituto Interamericano de Historia y Geografía

CONVENCIONES Y REUNIONES
DE LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE HISTORIA Y GEOGRAFÍA

Artículos

REUNIONES DE LA COMISIÓN

El presente artículo tiene como propósito principal el de servir para recordar la historia del desarrollo de la Comisión Interamericana de Historia y Geografía, desde su creación en 1948, hasta el momento actual, en el contexto de los cambios sociales y políticos que se han producido en el mundo.

La Comisión Interamericana de Historia y Geografía fue creada en 1948, en el marco de la Organización de Estados Americanos (OEA), con el propósito de promover la cooperación y el intercambio de conocimientos en el campo de la historia y la geografía entre los Estados miembros de la OEA.

Desde su creación, la Comisión ha desarrollado una amplia gama de actividades, incluyendo la organización de conferencias, simposios y reuniones, así como la publicación de revistas y la realización de proyectos de investigación conjunta.

En el presente artículo se describen las actividades de la Comisión durante su primer período de sesiones, que se celebró en 1948, en la ciudad de Santiago de Chile. Se describen también las actividades de la Comisión durante su segundo período de sesiones, que se celebró en 1950, en la ciudad de Lima.

El presente artículo también describe las actividades de la Comisión durante su tercer período de sesiones, que se celebró en 1952, en la ciudad de Bogotá. Se describen también las actividades de la Comisión durante su cuarto período de sesiones, que se celebró en 1954, en la ciudad de Caracas.

El presente artículo describe las actividades de la Comisión durante su quinto período de sesiones, que se celebró en 1956, en la ciudad de Lima. Se describen también las actividades de la Comisión durante su sexto período de sesiones, que se celebró en 1958, en la ciudad de Bogotá.

La Odisea del Vapor Morona

Orígenes de Nuestra Fuerza Naval de la Amazonía: Un Incidente Internacional con el Imperio de el Brasil

CAPITAN DE NAVIO A.P. (r)
JOSE VALDIZAN GAMIO

EXPLICACION LIMINAR

A lo largo del trabajo en que se halla empeñado el autor para escribir la Historia Naval del Perú -cuyos dos primeros tomos referidos al Orden hispano-colonial ya han sido impresos y publicados- se encuentra, actualmente, dedicado al tercero de los mencionados volúmenes que comenzará a tratar sobre el Orden republicano.

Dentro de la programación trazada de antemano, la etapa antedicha incluirá también el nacimiento y desarrollo de la hoy Fuerza Naval de la Amazonía (antes Fuerza Fluvial del Amazonas), como integrantes de suma importancia del todo histórico que se procura relatar, interpretar y comprender: el de nuestra Marina de Guerra.

Existiendo en nuestro medio un escaso repositorio heurístico -desde que muchos documentos no existen o se hallan extraviados- el autor efectuó recientemente un viaje particular a la República de el Brasil, en búsqueda de referencias documentales que le ayudaran a esclarecer la tarea que se ha impuesto. Afortunadamente logró en buena parte su propósito, gracias a la gentil y eficiente colaboración de la Marina de Guerra de aquel país hermano.

El presente trabajo se basamenta pues en aquella ayuda tan generosamente prestada y, aunque pueda resultar algo extenso por la enorme cantidad de correspondencia que rodeó el hecho histórico, describirá con lujo de detalles la odisea que protagonizaron el Morona y el Pastaza, al ingresar al río Amazonas procedentes de Inglaterra, para surcar sus aguas con el fin de cumplir la misión que el Gobierno del Perú les había encomendado: navegar hasta el lado nuestro, explorarlo a conciencia y establecer, en el paraje más apropiado, tanto la factoría que se necesitaba cuanto la sede del futuro Departamento Fluvial de Loreto. Su complejo de instalaciones y construcciones de edificios, al igual que sus apostaderos, conformaría nuestra Base Fluvial.

Asunto de vital importancia era -como objetivo principal de la misión encargada a nuestros marinos- el que las comisiones nombradas para el caso se reunieran en representación del Perú y el Brasil, con el fin de fijar definitivamente los límites fronterizos que demarcarían sus respectivos territorios.

Resulta preciso destacar que, con anterioridad al tema del presente trabajo (que versará sobre una ocurrencia habida durante el año de 1862), ya tanto el 23 de octubre de 1851 cuanto el 22 de octubre de 1858, la República Peruana y el Imperio de el Brasil habían sus-

crito sendos Tratados de Comercio, Límites y Navegación Fluvial entre ambos países. El primero de los documentos citados era algo liberal; el segundo más estricto y detallado; los dos se ocupaban en forma específica respecto del tránsito de buques y embarcaciones a lo largo y ancho del río Amazonas, así como de las regulaciones diversas que debían respetarse dentro del ordenamiento internacional convenido.

También es importante indicar que el Brasil llama "Amazonas" al tramo fluvial que se extiende desde el puerto de Manaus hasta su desembocadura en el Atlántico. Sin embargo, el largo recorrido del mencionado río desde que se origina en Nauta (al confluir el Ucayali con el Marañón) hasta llegar a Manaus, es conocido por los brasileños como "Solimoes" y no como "Amazonas". Con este nombre figura en sus cartas y trabajos especializados.

Cuando ocurrió el incidente internacional que sirve de tema a este trabajo histórico, el Perú recién se iniciaba como pionero en tal tipo de navegación fluvial. En cambio el Imperio de Brasil, cuyo gobernante era a la sazón el Emperador don Pedro II, poseía ya una entidad de control y fiscalización bastante bien organizada y eficiente: la "Compañía de Navegación y Comercio del Amazonas".

Teniendo en consideración la convulsionada época por la que el Perú atravesaba a mediados del siglo XIX, las luchas internas que acaecieron entre el General Echenique y el Mariscal Castilla, hasta que este último venció al primero en la batalla de la Palma el 5 de enero de 1855, para luego gobernar al país y conducirlo por una senda de progreso y relativa tranquilidad, no resulta extraño que las referencias documentales peruanas acerca de acontecimientos internacionales se hayan visto descuidadas, extraviadas o perdidas. Por tales causas -entre otras largas de enumerar- es que el autor ha recurrido a fuentes brasileñas que, de otro lado, ofrecen una valiosa, ordenada y extensa información sobre el singular caso del Morona y el Pastaza al entrar al Amazonas.

Los apuntes que siguen son pues, en gran parte, el fruto de la colaboración gentilmente prestada por la Marina de Guerra de ese país hermano. En especial, por las siguientes personas que no escatimaron su generosa ayuda al autor, tanto para el proceso indagatorio cuanto en lo referente al ordenamiento cronológico de la información buscada, así como su presentación y envío para satisfacer los requerimientos de la investigación histórica que se esperaba conseguir; mis sinceras gracias a:

Mi dilecto y respetado amigo, el Exmo. Sr. Almirante de Escuadra, actual Ministro de Marina, don MAXIMILIANO DA SILVA FONSECA.

Mi admirado amigo y colega, el Sr. Capitán-de-Mar-e-Guerra, don MAX JUSTO GUEDES, destacado historiador naval brasileño, Director del "Servicio de Documentación General de la Marina".

Y, por extensión, a todos sus dignos y eficientes colaboradores en esta tan apreciada tarea que, sin su valiosa ayuda, no se hubiera podido llevar a cabo por razones obvias.

Del lado peruano, debo también agradecer las facilidades brindadas por nuestra Superioridad Naval -al extender prudencialmente mis vacaciones- para alcanzar mi objetivo. De manera especial a las siguientes personas:

Al Sr. Vicealmirante A.P. (r), don JOSE CARVAJAL PAREJA, actual Ministro de Marina.

A la Srta. LIBERTAD PINASCO DE MENDOZA, por su desinteresada ayuda en la traducción al español, de la heurística documental escrita en lengua portuguesa.

Callao, abril 14 de 1982.

LA MARINA FLUVIAL DE CASTILLA

Quien como el Mariscal D. Ramón Castilla Marquesado, supo comprender la necesidad de un poder naval para asegurar el libre ejercicio del poder marítimo: "quien como él cuidó de no emplear la fuerza sino en pro de la justicia, el derecho y el honor de su nación; quien como nuestro gran mandatario tenía -a decir del historiador Basadre- la "conciencia de un Perú Naval", tuvo forzosamente que volcar su visión hacia la Amazonía y la extensísima cantidad de ríos navegables que la cruza, para preocuparse por ella con tesón y constancia indeclinables; para dar preferente atención a los intereses fluviales de la Hoya; para, en fin, deducir de esa atención y esa preocupación, la necesidad impostergable de solucionar tan importante problema nacional.

"Castilla ordenó -durante su Segundo Gobierno: Presidente de la República, 1845/51, 1855/57, 1857/62- la construcción de los vapores Morona, Pastaza, Napo, Putumayo y la lancha Tambo en Inglaterra. Los dos primeros, que eran buquecitos de 750 toneladas y de buen porte (debido al poco calado que requieren los vapores fluviales: su desplazamiento equivale a una obra muerta mayor que la considerada para buques de mar), navegaron por sus propios medios desde Europa. Los restantes, fueron armados por piezas en el puerto brasileño de Belem (Pará). El acarreo respectivo lo realizó la fragata Arica".

"Asimismo, se contrató en el viejo continente la construcción desarmable de los vapores lacustres Yavarí y Yapurá, destinados al Titicaca, los que llegaron al Perú en 1863. En el aspecto marítimo y naval no quedaba más por cubrir: ¡Castilla había pensado en todo!".

"Y ante la historia, la Marina de Guerra y la patria le quedaban eternamente agradecidas" (1).

El día 7 de octubre del año 1862 arribaron al puerto brasileño de Belem (provincia de Pará) los vapores de guerra Morona y Pastaza que, navegando por sus propios, habían atravesado el océano Atlántico procedentes de Inglaterra en donde acababan de ser construidos, probados y entregados oficialmente a nuestra patria.

Hallábanse comandados por el Capitán de Fragata, D. Manuel José Ferreyros, y por el de Corbeta D. Guillermo L. Pareja, respectivamente.

GENERALIDADES ACERCA DE LA CONVENCION FLUVIAL DE 1858

El acuerdo internacional suscrito entre el Perú y el Brasil el 22 de octubre del año arriba expresado (una suerte de tratado o convención que debía perfeccionarse con el tiempo), era de por sí un instrumento contractual breve y carente de especificaciones concretas. Un resumen-harto explicativo sobre lo que se afirma es el que se transcribe a continuación:

PRINCIPIOS QUE DEBEN REGULAR LA EJECUCION DE LA CONVENCION FLUVIAL DEL 22 DE OCTUBRE DE 1858.

La convención fluvial entre el Imperio y la República promulgada por el Decreto No. 2442 de 16 de junio de 1859, permite, como concesión especial, que las embarcaciones del Brasil y del Perú, regularmente registradas, puedan libremente pasar por el

río Amazonas en la parte que les pertenece, siempre que se sujeten a los reglamentos fiscales y de Policía, establecidos por la respectiva autoridad territorial.

Cada una de las altas partes contratantes tiene que reglamentar, por acto propio y exclusivamente suyo las condiciones con que así franquean a la otra el uso de sus aguas.

Por derecho convenido deben así estas condiciones ser sometidas al acuerdo entre los dos Gobiernos.

Mas, en cuanto no se hayan confeccionado los indicados reglamentos y no se haya verificado aquel acuerdo, el servicio del transporte de las mercaderías que por el territorio fluvial del Imperio hubiesen de pasar para el territorio peruano, y vice-versa, sólo podría tener lugar en el caso de sujetarse a las formalidades prescriptas por las leyes fiscales en vigor en los respectivos países (2).

Tres años más tarde de la promulgación de las anteriores regulaciones sobre los principios de la Convención Fluvial de 1858 (hecha mediante el Decreto No. 2442, el 16 de junio de 1859), fue que a fines del año 1862 nuestros dos primeros vapores de guerra, el Morona y el Pastaza, arribaron a el Brasil (Belem do Pará) para recién iniciar el surcado del río Amazonas y arrumbar hacia su parte peruana. Como no existían precedentes de que otros buques de la Armada del Perú lo hubiesen hecho antes, al parecer ni el Imperio ni nuestra patria habían emitido regulaciones o reglamentaciones específicas para este tipo de ocurrencias. Las únicas que existían -y no referidas a barcos de guerra- eran las brasileñas por razones obvias, pero aplicables dentro de los renglones fiscales o de Policía solamente.

Lo expresado arriba dio lugar a que, la ya establecida "Compañía de Navegación y Comercio del Amazonas" que poseía el Brasil, basamentándose en los reglamentos existentes en el Imperio, confundiese la nueva situación que acaba de crearse y ejerciera la consiguiente presión política sobre las autoridades de Pará, con el fin de que éstas asumieran una actitud que defendiese abiertamente los intereses de su erario.

Máxime si la República Peruana no había emitido reglamentaciones convencionales tampoco para este tipo de ocurrencias ni, por descontado, pudo consultar a este respecto sus intenciones con el Imperio limítrofe.

Consecuencia de todo ello fue que, al embarcar el Morona bastimentos y pertrechos e incluso víveres que requería, se le considerase como defraudador del fisco y sometiera a la condición de buque mercante, sin tener en cuenta el principio de "extra-territorialidad" que le asistía (A.). No ocurrió esto con el Pastaza.

Conviene tener en consideración que ambos buques eran vapores de guerra y, de consiguiente, "una suerte de porciones flotantes del territorio peruano", desde que enarbolaban el pabellón nacional de la República Peruana, testificando así la calidad que los asistía merced al principio jurídico internacional de "extra-territorialidad".

También, que el barco insignia de aquella división era el Morona mandado por el Capitán de Fragata, D. Manuel José Ferreyros, jefe de mayor grado y caracterización que el co-

(A.).- Las frases subrayadas (en letra "negrita") son del autor, para resaltar los conceptos principales del texto.

mandante del Pastaza, D. Guillermo Pareja, cuya experiencia como oficial naval y conocimiento de sus derechos y deberes era indudablemente reconocida, tanto en el campo profesional cuanto del Derecho Internacional Marítimo. Habiendo zarpado del puerto de Londres -al dejar los astilleros de West India Docks, en donde se construyeron los mencionados vapores- el comandante Ferreyros asumió toda la responsabilidad referente al logro exitoso de la misión que le había encomendado su gobierno. Salvada con felicidad la navegación a través del Atlántico, sus buques arribaron a Belem (Pará) y cumplió estrictamente con las visitas protocolares a las autoridades del Imperio de el Brasil en dicha zona, comunicándoles la finalidad de su viaje así como la tarea que debía cumplir.

Por ser aquella la primera navegación fluvial que realizaría, solamente el buque insignia procedió a abastecerse en Belem. El Pastaza no lo hizo, desde que se suponía que ambos vapores surcarían el río Amazonas hasta el lado peruano, muy próximos el uno al otro y dispuestos a prestarse ayuda en caso necesario.

De primera intención no se presentó dificultad alguna, porque inclusive hasta se embarcaron prácticos para el viaje de surcada (contra la corriente). Posteriormente tuvieron lugar entredichos y discrepancias entre ambas partes, tanto por no existir reglamentaciones específicas para entender el imprevisto caso (sobre el tránsito de buques de guerra), cuanto por la actitud del comandante Ferreyros y la subjetiva interpretación del Presidente de la Provincia. Este último consideraba que, por embarcar diversas mercaderías, un barco de guerra perdía su calidad de tal y debía considerársele como vapor mercante que, propiciando el libre comercio sin declarar su carga ni obtener el Pase de Aduana, iba directamente contra los intereses de la "Compañía de Navegación y Comercio del Amazonas", y, en consecuencia, mermaba los ingresos fiscales del Imperio. Como el caso era nuevo, "nada habían estipulado las 2 Altas Partes Contratantes" en la última Convención Fluvial de 1858. Así rezan las fuentes brasileñas (3).

La disyuntiva a la que tuvo que enfrentarse el comandante Ferreyros, fue difícil y en extremo delicada. Ante una diametral, paradójica o irrelevante oposición de criterios entre representantes de dos países amigos, se levantaba una barrera casi insalvable. Resultaba necesario actuar eligiendo el camino más sensato y adecuado, para solucionar la desagradable situación imperante.

Su misión debía ser cumplida: tras de un largo viaje con destino a la Amazonía del Perú, y habiendo satisfecho los requerimientos protocolares para con las autoridades del Imperio, el hecho de abastecer su buque insignia fue malinterpretado. La dignidad del pabellón nacional izado en el Morona menoscabada, desde que el Presidente de la Provincia del Pará desconocía su calidad de buque de guerra y el principio internacional de extra-territorialidad que lo amparaba, para considerarlo como un simple barco mercante que emprendería una labor comercial al surcar el Amazonas. Tal interpretación subjetiva de la mencionada autoridad política -basada en la falta de regulaciones bilaterales- no constituía el verdadero meollo del asunto. Detrás de ella actuaba la presión ejercida por la "Compañía de Navegación y Comercio del Amazonas" y, ¿por qué no considerarlo?, el natural celo de imponer una obligación -inexistente en los Tratados de 1851 y 1858- desde el comienzo, a los buques de guerra peruanos, que, por vez primera, pretendían surcar el río-mar. Las comunicaciones recibidas y firmadas sobre tan enojoso asunto, aducían razones muy débiles para justificar una endeble verdad, porque ésta, ¡o se escribe sin ambages o se rompe la pluma!

Ferreyros, quien era todo un marino a carta cabal, decidido y conocedor de sus obligaciones y derechos, no concebía que se le pudiera confundir como un capitán de buque proclive a ejercer actividades ilícitas durante su proyectada comisión hacia Loreto. Para llegar a su destino tenía que surcar el Amazonas. Si por circunstancias de carácter geográfico las puertas de éste hallábanse bajo la jurisdicción del Imperio, la única acción que le permitiría lograr su cometido aparecía clarísima en su mente: zarpar de Belem con sus buques, salir al Atlántico bajando por el río Tocantins, contornear la isla Marajó y, cruzando la imponente "porococa" (niebla acuosa que produce el río-mar al irrumpir el Amazonas en la mar), arrumbar hacia su desembocadura para surcarle. Después de comunicar su decisión al Jefe del Pastaza, procedió a ejecutar el plan concebido.

Su subalterno, el comandante Guillermo Pareja, teniendo en cuenta las órdenes recibidas y comprendiendo el problema existente en toda su magnitud, expidió las órdenes del caso para alistar el buque y cumplir las disposiciones impartidas.

EL INCIDENTE INTERNACIONAL: EXTRACTADO DE FUENTES BRASILEÑAS

La decisión tomada por el comandante Ferreyros se llevó a cabo casi al finalizar el mes de octubre de 1862. Con 24 horas de intervalo zarparon de Belem, el Morona primero y luego el Pastaza, efectuándose dichas salidas en forma sorpresiva y con el definido objeto de cumplir la misión que se les había encomendado. Lo hicieron los días 23 y 24 del mes y año arriba indicados.

Un resumen *ad pedem litterae* acerca del caso es el que se expone a continuación. Fue confeccionado por el "Servicio de Documentación General de Marina" a solicitud del autor - y reza así:

VIOLACION DE PARTE DE DOS VAPORES PERUANOS DE LOS PRINCIPIOS ARRIBA EXPUESTOS (se refiere a los de la Convención Fluvial del 22 de octubre de 1858).- Confeccionado en 1863.

El día 7 de octubre del año pasado llegaron de Inglaterra al puerto de Belem de la provincia de Pará, dos vapores de guerra peruanos.

El oficial de más alta graduación Cmdte. de uno de esos vapores, el Morona, se presentó luego al presidente de la provincia, declarando no sólo la condición de aquellas naves, sino que ellas tenían que partir en breve para Nauta, con el fin de comenzar los trabajos preliminares de la demarcación de límites con el Imperio.

Esta declaración fue confirmada por el Cónsul de la República.

Si bien en el convenio del 22 de octubre de 1858 no se había estipulado nada sobre la navegación de naves de guerra, y apenas se regulaba la de los mercantes desde los puertos de uno de los dos Estados a los del otro, o hasta el Océano, disponíase con todo, el presidente de la provincia a conceder a los vapores de que se trata la licencia necesaria y a prestarles todas las facilidades para que siguieran a su destino.

Basamentábase este procedimiento en el espíritu de benevolencia con que siempre habíanse dirigido las relaciones entre el Imperio y la República y, además, hallábase autorizado por las actitudes del gobierno imperial, en el periodo en que se hallaban en vigor las disposiciones menos liberales de la convención del 23 de octubre de 1851.

Poco tiempo tuvo para permanecer el presidente de la provincia dentro de las buenas disposiciones a las que acabo de referirme, por haber sido informado que el Sr. Capitán de Fragata Manuel Ferreyros pretendía, sin dependencia alguna de la autori-

dad local, no sólo el tránsito de los vapores, bajo su comando, sino el servicio comercial entre los dos países, destinando a este mismo servicio a aquellos vapores que había declarado ser navíos de guerra.

Semejante pretensión cobró un carácter todavía más serio desde que, el 22 de octubre, el cónsul de la República comunicó a la presidencia que aquella resolución fue adoptada, como consecuencia de las dificultades, que se suponían intencionales de parte de la Compañía de Navegación y Comercio del Amazonas en oposición al libre comercio del Perú, y a su propósito de no prestar a dicho comercio la debida protección; aquello era una verdadera intimación, en la cual aparecía el comandante Ferreyros no sólo como árbitro de las cuestiones de la compañía con el gobierno del Perú, sino, aún más todavía, como reglamentista del Amazonas en aguas del Imperio (4).

En tales circunstancias, el presidente de la provincia apresuróse a reiterar al referido comandante que su intención hallábase fuera de las cláusulas con que la convención de 1858 permitía el libre tránsito por el río Amazonas a las embarcaciones de uno u otro país; añadiendo que sin concesión, especialmente otorgada por el gobierno imperial, no podían surcar los dichos vapores aquel río como navíos de guerra, en vista que al respecto nada habían estipulado las dos altas partes contratantes; y finalmente, que si persistiese el Sr. comandante en destinar también las mismas naves al tráfico, tendría que proceder con ellas según las leyes del país; puesto que un buque de guerra, que recibía mercaderías a bordo, perdía los privilegios e inmunidades inherentes a esa calidad, y quedaba sujeto a las condiciones de embarcación mercante.

Indudablemente que aquella interpretación de la autoridad política brasileña en el Pará, resultaba antojadiza, subjetiva y, más que nada, tendente a establecer -motu proprio y desde el comienzo- una caprichosa regulación que, de otro lado, elaboraba de por sí y en resguardo tanto de su posición cuanto de la influencia ejercida por la "Compañía de Navegación y Comercio del Amazonas". Recordemos que en el convenio o tratado de 1858 no se había estipulado nada sobre la navegación de naves de guerra. Además que, en principio, las relaciones anteriores entre el Imperio y la República, y especialmente su ejercicio hasta poco antes en materia de navegación amazónica, hallábase autorizado por las actitudes del gobierno imperial, en el período en que se hallaban en vigor las disposiciones menos liberales de la convención del 23 de octubre de 1851, tal como se ha apuntado líneas arriba según referencias brasileñas. Prosigamos:

... No obstante este aviso, cargó en efecto el Morona mercaderías a bordo; y el comandante respectivo, desatendiendo las advertencias amigables que se le hicieron, resistiendo a la intimación misma, que de parte del presidente de la provincia recibió en el día 22 de octubre, y sin prevenir siquiera a la capitanía del puerto, zarpó del Pará el día 23, declarando estar resuelto a navegar en aguas del Imperio, en el Amazonas, cuando y como bien quisiese.

No se registran pruebas acerca de esta última afirmación del comandante Ferreyros -que muy bien pudo gratuitamente atribuírsele- dentro de la efervescencia de los ánimos. Si verdaderamente lo hizo, obró en forma muy ligera sin duda alguna. No obstante ya existía una circunstancia liberatoria: en el documento No. 92 de las fuentes brasileñas que el autor ha examinado, nuestro Cónsul del Perú, Sr. D. Adolfo M. Page, le recordaba al Sr. Presidente de la Provincia de Pará con fecha 25 de octubre de 1862, el siguiente párrafo textual:

...recordaré a V.Ex. que yo y el comandante del vapor Morona, D. Manuel J. Ferreyros, estábamos convencidos de que aquel navío y el Pastaza podían pasar por el Amazonas brasileiro, porque después de la declaración solemne, que V.Ex. dice haber hecho a aquel comandante y yo confirmé, V.Ex. declaró que no opondría dificultad algu-

na al viaje de aquellos vapores, y además aseguró haber expedido órdenes para que la aduana despachase los objetos o mercaderías que quisiese recibir a bordo, en la inteligencia de que se dirigía al Perú por el Amazonas y de que era esta medida necesaria para evitar perjuicios al comercio ya citado; lo que practicó aquella repartición, como se ve en los manifiestos y despachos hechos por varios negociantes: que el dicho navío de guerra Morona, después que en el día 22 yo y el respectivo comandante el Sr. Ferreyros comunicamos a V. Ex. verbalmente que iba a partir al día siguiente a las seis horas de la mañana, no recibió notificación alguna que le hiciese saber que no debía o no podía seguir viaje; que el protesto que V. Ex. se sirvió dirigirme con data 22 del corriente mes, sólo fue recibido el día 23, ocho o nueve horas después de la salida del vapor Morona, para el lugar de su destino ... (5) (A).

Lo cierto fue que la decisión que hubo de tomar el Comandante de la División Peruana, Capitán de Fragata D. Manuel J. Ferreyros, se materializó en las fechas programadas. El Morona zarpó del puerto de Belem en la madrugada del 23 de octubre de 1862. Más o menos a la misma hora del siguiente día 24, procedió a hacerlo también el Pastaza. Ambas unidades salieron al Atlántico y, variando sus rumbos hacia babor con el fin de pasar claros frente a la isla de Marajó, sortearon con éxito la opaca zona en que reina la "pororoca" y arrumbaron directamente a la desembocadura del Amazonas, penetrando en contra de su caudal para surcarlo por vez primera.

Aquella navegación fluvial a lo largo del río-mar les era completamente desconocida. Unicamente Ferreyros habíase hallado años antes frente al Guayas, cuando tomó parte en el bloqueo de Guayaquil que, iniciado en 1859, terminó generosamente el Mariscal D. Ramón Castilla al firmar el tratado de Mapasingue. Pero esta aventura constituía renglón aparte dentro de su experiencia, fuera de hallarse desprovisto de los medios materiales para emprenderla. Sin embargo, sin titubear, prosiguió su ruta enmarcada por las verdes márgenes del río más caudaloso del mundo.

LA ODISEA DEL MORONA Y EL PASTAZA

Realizado el zarpe de los vapores peruanos, el Presidente de la Provincia del Pará -quien consideró tal ocurrencia como un desacato de su autoridad- envió de inmediato instrucciones escritas al comandante del vapor brasileño Belem, para que saliera en seguimiento y los alcanzara antes de llegar a la fortaleza de Obidos. Tales órdenes emitidas por escrito al mismo día 23 de octubre de 1862, fueron dirigidas al Capitán-Teniente, D. Antonio José Pereyra Leal, quien mandaba el Belem, vapor perteneciente a la "Compañía de Navegación y Comercio del Amazonas". En ellas el Presidente de la Provincia de Pará, D. Francisco Carlos de Araujo Brusque, recomendábale cumplir la misión que le encomendaba, con mesura y cortesía. Los principales puntos de su texto pueden resumirse como sigue:

- a) Que si lograba dar alcance al Morona, intimara al comandante Ferreyros -con la máxima cortesía y urbanidad- a no proseguir viaje por el Amazonas sin el permiso competente. Por lo tanto, debía regresar al puerto del que había zarpado (Belem), respetando así la independencia y soberanía del Imperio.

(A).- Los párrafos de esta parte: el oficio del Cónsul, Sr. Adolfo M. Page que se destacan en especial (letras "negritas"), han sido impresos así para resaltar las contradicciones en que incurrió el Exmo. Sr. Presidente, D. Francisco de Araujo Brusque.

- b) Fuese cual fuere su respuesta, el vapor **Belem** procedería inmediatamente a Obidos para desembarcar los refuerzos militares que conducía a bordo. Tales tropas se hallaban a órdenes del capitán, D. Francisco de Costa Rego Monteiro.
- c) Si la respuesta del comandante Ferreyros desestimaba la intimación para retornar, el **Belem** debía dirigirse a Manaos sin pérdida de tiempo con la finalidad de entregar allí unos oficios para el Exmo. Sr. Presidente del Amazonas.
En cambio, si Ferreyros aceptaba la cortés intimación, el comandante del **Belem** podría suprimir su viaje hasta Manaos y retornar a su puerto de origen. Debía hacerlo lo más rápidamente que pudiera, para dar cuenta del desembarco de tropas en Obidos así como del resultado de su misión.

Pero este enojoso asunto se desenvolvió de manera distinta. Al poco tiempo de haber zarpado, el **Belem** encontró encallado (varado) al **Pastaza** en los bajos de Arapiranga, en la bahía de Marajó, el día 24 de octubre. El 25 halló al **Morona** fondeado en el puerto de Gurupá. No obstante la entrevista que cortésmente sostuvo Pereyra Leal con Ferreyros y Pareja, los oficiales peruanos no quisieron aceptar la intimación formulada.

Liberado el **Pastaza** de su varadura, continuó viaje hasta la Villa de Breves. Desde allí, y tanto por carecer de práctico cuanto debido a la escasez de combustible, el comandante Pareja se vio obligado a regresar al puerto de **Belem** (Pará) el 31 de octubre, navegando con sus propios medios e, indudablemente, sumamente contrariado por el giro que habían tomado los acontecimientos. Mientras tanto el **Morona** prosiguió su derrota aisladamente.

El día 26 de octubre, al aproximarse a la fortaleza de Obidos, ésta le hizo dos disparos de cañón (con pólvora solamente), intimándole a la vez para que diese fondo y no prosiguiera navegando mediante el uso de un porta-voz. El **Morona** continuó surcando el río hacia sus aguas peruanas.

Verificando el comandante de la fortaleza que el barco peruano o no entendía o hacía-les caso omiso a su intimación, esta vez comenzó a dispararle con proyectiles de guerra para impedir su pasaje, para lo cual apuntó adecuadamente sus baterías de fuego.

Ante aquella actitud de manifiesto ataque, el comandante Ferreyros respondió de inmediato con su artillería (hallábase armado el **Morona** con un solo cañón), repitiendo sus tiros con bala y metralla a medida que, gobernando apropiadamente su buque, lo ponía a salvo del alcance de las piezas de la fortaleza brasileña, logrando de esta manera continuar su viaje sin peligros mayores.

La versión brasileña dice textualmente al respecto y luego de lo relatado, lo que a continuación se transcribe:

Tocó en la villa de Serpa, y después de los incidentes que allí tuvieron lugar, dirigióse al Solimoes (nombre brasileño para el Amazonas peruano); mas antes de llegar ahí, en la noche del 24 de octubre, fue alcanzado por el vapor **Inca** que había sido mandado en comisión por el presidente de la provincia de Amazonas, a fin de contener al comandante Ferreyros en sus desmañes.

El Sr. capitán Costa Azevedo, que iba a bordo del **Inca**, y a quien el presidente de aquella provincia había encargado resolver con el capitán de fragata Ferreyros el proce-

dimiento que era debido a la independencia y soberanía nacional, y conforme con las buenas relaciones y los intereses de los dos países, no pudo desempeñar esa comisión, sino después que el vapor *Morona* fue a encallar en un arrecife de piedras en Paraquequará, a siete leguas de distancia de Manaos (6).

"El gobierno imperial apenas tuvo noticias de las primeras actuaciones de los vapores *Morona* y *Pastaza*, e inmediatamente antes de que ellas hubieran sido agravadas por los sucesos que siguieron a su salida del puerto de Belem, tomando este asunto en la consideración que merecía, adoptó incontinenti las providencias necesarias para desagraviar la soberanía territorial del Imperio de las ofensas que le fueron infligidas"(7).

EL IMPERIO ENVIA UNA FUERZA NAVAL REPRESORA

El 12 de noviembre de 1862, el gobierno imperial despachó hacia el Pará una división compuesta por las corbetas de guerra *Beberibe* y *Belmonte*, a la que debían reforzar posteriormente el *Parnayba* y el *Ypiranga*. Dicha fuerza naval fue puesta bajo el mando del Jefe de Escuadra, D. Guillermo Parker.

Las instrucciones que se impartieron a aquel oficial superior eran concretas: si encontraba a las naves peruanas en aguas del Imperio, debía intimar a sus comandantes para que retornasen al puerto de Belem (Pará), haciendo uso de la fuerza si ello fuera necesario. En el caso que los buques peruanos fuesen alcanzados después de rebasar la respectiva frontera, hallándose dentro del territorio de la República, Parker tendría que seguir con sus barcos hasta Loreto y -por intermedio del jefe político de ese departamento- exigir del gobierno peruano la reparación de la ofensa que había sufrido Brasil.

El Imperio consideraba urgentes las medidas que adoptó. En su opinión, aquel incidente era cuestión de principios. En consecuencia trataría de promover en Lima una solución amigable, desde que, por la temporal ausencia del representante peruano en la corte Imperial, aquella no podía llevarse a cabo.

Mientras tanto el *Pastaza*, que se hallaba en Belem (Pará) forzado por los accidentes de su viaje, recibió del Presidente de dicha Provincia una prohibición para reanudar su proyectada navegación y surcar el Amazonas, hasta que el gobierno imperial lo autorizara mediante una segunda orden. En cambio, con permiso que le otorgó la misma autoridad política brasileña, pudo zarpar con fecha 3 de noviembre barra afuera y con rumbo a Cayena (Guayana francesa).

En lo referente a la varadura que sufrió el *Morona* en un bajo rocoso de Paraquequará, dicho buque se consideraba ya perdido. Cabe apuntar que en este caso, la Presidencia de la Provincia del Amazonas envióle los necesarios socorros, a la vez que autorizaba diversos gastos para salvar la carga y el barco, así como otros relacionados con distintos trabajos factibles de ser efectuados en el lugar del siniestro. Finalmente el *Morona* quedó fuera de peligro y en condiciones de navegar.

Ante esta nueva situación, el Jefe de Escuadra D. Guillermo Parker, reiteró al comandante Ferreyros la intimación que se le había ordenado hacerle para que, dentro de un pla-

zo determinado, regresara al puerto de Pará con el fin de dar allí las satisfacciones por los actos practicados por él, que se consideraban ofensivos tanto a las leyes cuando a la dignidad nacional.

Ferreyros se excusó de hacerlo dentro del plazo fijado. Su actitud condujo al Jefe de Escuadra Parker a ordenar que el Morona fuese remolcado hasta Pará por buques de guerra brasileños, realizándose tal maniobra sin interferencias de ninguna clase, hasta que el conjunto de barcos arribó a su puerto de destino el día 31 de diciembre de 1862.

“Persistiendo no obstante el mismo comandante (Ferreyros) en no dar las satisfacciones exigidas, declaróle el presidente de la provincia que la nave permanecería detenida hasta ulterior deliberación del gobierno Imperial” (8).

EL ARREGLO DIPLOMATICO DEL INCIDENTE: DIGRESIONES

Nuestro Ministro Residente, D. Buenaventura Seoane, llegó a la corte imperial el 22 de diciembre de 1862 después de haber cumplido una comisión ante el gobierno argentino. Al enterarse de las ocurrencias entre el Morona y el Pastaza con las autoridades imperiales y la “Compañía de Navegación y Comercio del Amazonas”, de inmediato manifestó su deseo de tratar dichos asuntos para encontrarles una solución por vía diplomática. Mediante sus oficios del 8 y 10 de enero de 1863 solicitó que, de primera intención, se le otorgasen las facilidades necesarias con el fin de que ambos buques retornaran al puerto de Belem (Pará).

Recordemos que aquellos barcos se hallaban separados: el Pastaza en Cayena y, el Morona, en un paraje cercano a Manaos.

Nuestro representante diplomático ignoraba en aquellas fechas la actitud tomada por el Jefe de la Escuadra, D. Guillermo Parker, quien, ante la negativa del comandante Ferreyros de arrumbar hacia Belem -dentro del plazo conminatorio que le fijó- para dar satisfacciones, procedió *manu militari* a hacer remolcar al Morona por barcos de guerra bajo su mando superior.

El autor piensa que Ferreyros, ante una situación azarosa a la par que inesperada, mantuvo sus convicciones con firmeza. No obstante encontrarse en aguas foráneas y en manifiesta inferioridad de condiciones, su respuesta fue digna y alturada desde que, fuera de reconocer así el auxilio recibido del Brasil para salvar su buque del naufragio, no aceptó la intimación perentoria que se le hizo, salvaguardando así el honor del pabellón como sagrado símbolo de la soberanía peruana a su bordo.

“Por muchos años -apuntó nuestro historiador Romero- se ha dicho en Loreto “Bravo como Ferreyros”, cuando se ha querido exaltar el coraje de una persona” (9).

Las negociaciones diplomáticas que luego se iniciaron, comprendieron dos situaciones claramente tipificadas: una de derecho y la otra de hecho.

En lo referente a la primera, se halló que como no se encontraban organizados aún los reglamentos de la Convención de 1858, mal podía deducirse que el franqueo de

la navegación para los barcos mercantes, podía ser extensivo en las mismas condiciones para los buques de guerra.

La situación de hecho se refería a la ofensa infligida a la soberanía territorial del Imperio, tanto por el ingreso al Amazonas sin la autorización correspondiente, cuanto por las faltas en que había incurrido el comandante Ferreyros.

El único medio pues que era necesario convenir recíprocamente para resolver la situación de derecho, era el de resolver la inmediata aplicación de los principios de navegación que garantizaba la Convención firmada por ambos países, acerca de la navegación fluvial en el Amazonas y, en especial, reglamentar la última de 1858 que era la más reciente. Las reclamaciones interpuestas por la "Compañía de Navegación y Comercio del Amazonas" -de carácter económico en su esencia- las resolvería el gobierno del Perú conforme a las leyes de la república.

En lo referente a la situación de hecho era más complicada. El Imperio, antes de comprometerse a cualquier ajuste, exigía una satisfacción previa por la ofensa contra su soberanía territorial así como por las faltas cometidas por Ferreyros. Resumiendo, aquellos requerimientos eran los siguientes:

- a) Que el Perú reconociera las irregularidades en las que incurrió Ferreyros, comandante del Morona.
- b) Cumplimiento de la multa de aduana por transgredir su buque las reglamentaciones fiscales.
- c) Una salva de saludo a la fortaleza de Obidos, por haber desatendido las órdenes que se impartieron al jefe mencionado en Belem, Gurupá y por último en Obidos, resistiendo a dicha fortaleza "con tiros de bala dentro de los límites de la soberanía territorial" (10).

Mientras estas negociaciones se llevaban a cabo en enero del año 1863, llegó a la Corte del Emperador D. Pedro II, "la noticia del remolque dado, de Manaos a Belem al vapor Morona por la escuadrilla del jefe Parker. El ministro del Perú consideró este hecho como ofensivo al pabellón de la República, y exigió prontas satisfacciones".

"Aceptando después las explicaciones del gobierno imperial, concordó aquel ministro en la conveniencia de que se diera inmediata ejecución al acuerdo del 24 de enero (año de 1863), procediéndose a intercambiar las notas del 23 de abril último, mediante las cuales fueron considerados como terminados los conflictos, y restablecidas las buenas relaciones entre los dos países" (11).

LA SOLITARIA INCURSION DEL MORONA EN EL AMAZONAS

El parte de este viaje -elevado por el comandante Ferreyros el 4 de agosto de 1863, desde Nauta al Benemérito General Ministro de Guerra y Marina- registra informaciones de sumo interés; lacónico en su texto, resulta sumamente explícito y orientador tanto acerca de la acción pionera que llevó a cabo para encontrar el paraje más a propósito para instalar la factoría, el dique que se esperaba y las instalaciones del Departamento Fluvial de Loreto, cuanto respecto de las precauciones que debían tomarse para la navegación en el por ese entonces desconocido cauce los buques que llegarían.

También explica e informa sobre el cumplimiento de su misión después del incidente internacional ya superado, recomendando a la vez el paraje de Iquitos como sede de nuestro asentamiento naval en la Amazonía Peruana. A la postre y cuando su recomendación fue

atendida, tal decisión originó que el agrupamiento humano dejara de hallar satisfactoria la dispersión que imperaba, para concentrarse -por obvias razones- muy próximo al núcleo constituido por nuestra Marina de Guerra. De allí el nacimiento de la ciudad de Iquitos.

A continuación el autor resumirá entre líneas las ideas que pasaron por la mente de Ferreyros, así como sus frases textuales más importantes. Refiriéndose, por ejemplo, a las instrucciones recibidas de nuestro Ministro en Río de Janeiro, D. Buenaventura Seoane, manifestaba haberse ceñido "estrictamente", después del Convenio que éste firmara en 11 de febrero de 1863 para dar solución al incidente:

Entre las dificultades que se presentaban para la realización de dicho Tratado, la más seria a mi juicio era el modo práctico de cumplir el Artículo 5o. referente a la salva, puesto que en él no estaba especificado que se hiciera izando el pabellón brasileño, y podía exigirlo como es costumbre en todos los saludos a cualquier Puerto ó autoridad extranjera, pero esto fue resuelto felizmente por el Cónsul (D. Adolfo M. Page, en Pará), que convino con el Presidente que se hiciera sin otro pabellón que el Nacional ...

Continuaba Ferreyros informando sus principales dificultades:

Otra dificultad ..., era encontrarme en muy mala armonía con las autoridades del Pará. Comprendiendo pues que esto podía ..., producir nuevos tropiezos, resolví deseoso de evitarlos, y de acuerdo con la opinión del Señor Ministro Seoane..., mandar el Morona hasta Manaos, y quedarme en el Pará ... (para atender a las necesidades del Pastaza) que se estaba alistando para remolcar a la Arica a su llegada.

Salvadas de este modo todas las dificultades, salió el Morona del Pará el 12 de junio á cargo del Teniente 1o. don Camilo N. Carrillo ... Según el parte que de él recibí cuando reasumí el mando en Manaos, fue muy bien recibido por todas las autoridades ... En Obidos, se hizo el saludo que fué correspondido por la Fortaleza conforme á lo convenido.

EL ACUERDO FINAL ENTRE EL PERU Y BRASIL

Las sostenidas negociaciones diplomáticas que se vinieron siguiendo desde el mes de enero de 1863, luego de materializarse en registros protocolares que sufrieron algunos cambios de diversa índole, circunscritos a documentos, razones y puntos de vista de ambas partes, cristalizaron finalmente en un acuerdo bi-lateral que concluyó el día 23 de abril de 1863 en forma equitativa y honrosa para ambos países fronterizos.

Como las Notas intercambiadas tanto por la Legación del Perú cuanto por el Ministro de Negocios Extranjeros del Imperio fueron prácticamente iguales, desde que la propuesta que en la citada fecha hizo nuestro Ministro Residente en Río de Janeiro al alto funcionario brasileño arriba citado, se registran a continuación los cinco puntos esenciales que elevó D. Buenaventura Seoane al señor Marqués de Abrantes, quien los aceptó en su totalidad al refrendarlos con su firma y autoridad:

- 1o. El primer conflicto (sobre Ferreyros y el Morona) queda terminado con las explicaciones recíprocas y las reglas de navegación consignadas en el Acuerdo del 24 de enero.
- 2o. El segundo conflicto queda igualmente terminado (remolque del Morona por buques de guerra, en forma impositiva) con las explicaciones de los actos del almirante Parker, dadas por el gobierno imperial en nota del 19 de marzo.
- 3o. La cuestión pendiente entre la "Compañía de Navegación del Amazonas" y el gobierno del Perú (plazos de aviso previo no efectuados, que irrogaban perjuicios económicos a la entidad comercial en materia de pasaje de buques que surcarían el Amazonas), será resuelta de conformidad con las leyes de la Repú-

- blica, donde se hizo el contrato.
40. Habiendo asegurado el Sr. Seoane que, tanto el gobierno del Perú como su Legación en este Imperio, tienen recomendado a las autoridades del Alto Amazonas que traten con las debidas consideraciones a los buques brasileños que se dirijan a los puertos de la República, el gobierno imperial insinuará y recomendará a la Compañía de Navegación, el transporte inmediato por sus justos precios hasta Nauta, de todos los pasajeros y mercaderías que, como consecuencia de los últimos sucesos (cesación de relaciones diplomáticas) se hallen detenidos en Pará o en cualquiera de otros puertos del Imperio, con destino a la República.
 50. En virtud de este acuerdo, que pone término a todas las cuestiones pendientes entre el Imperio y la República, considerándose como no ocurridos los sucesos que produjeron los conflictos y el Morona hará una salva (de artillería), que será correspondida por la fortaleza de Obidos.

EL MORONA: PIONERO DE LA NAVEGACION AMAZONICA PERUANA

Mientras el Pastaza permanecía en Belem (Pará) alistándose para remolcar. Después siguió informando Ferreyros- que de Manaos hasta Loreto, la navegación había sido "muy dificultosa, por no encontrarse un práctico regular; así es, que a pesar de haber tomado todas las precauciones imaginables, varamos dos veces ligeramente en arena y otras tantas entramos en canales sin salida". Tras de indicar que se proponía iniciar un viaje de exploración "hasta donde pueda llegar, y continuar mientras tanto auxiliando al comercio con el transporte de mercaderías de Loreto a Nauta". Continuaba luego:

... Por ahora lo más necesario sería una Comisión para levantar (sic) el plano del río, lo que facilitaría mucho la navegación colocando en los lugares difíciles boyas que por ahora pueden ser de madera ...

Continuaba su Parte de Viaje el comandante Ferreyros -y para resumirlo, el autor resalta aquí su descartamiento final- escribiendo, entre otras cosas, su más importante recomendación; esta sugerencia fue atendida y, al poco tiempo, hecha realidad en el paraje que tan intrépido marino había elegido. Sus últimos párrafos se transcriben a continuación:

En cuanto a la colocación del dique y factoría he encontrado que Nauta, a pesar de ser un lugar más importante por el comercio, no presenta comodidad ninguna para ello, siendo un puerto lleno de bajos, sin un lugar donde puedan atracar los buques y un terreno desigual y sin extensión para aumentar la población: mientras tanto que en el de Iquitos parece que la Naturaleza lo hubiera preparado todo, pudiendo hacerse sin trabajo un atracadero excelente para los buques de más porte: hay lugares bajos para armar los vapores menores, playa y buen fondeadero sin corriente para el dique, y sobre todo situado en un terreno alto, igual y muy extenso para hacer una población tan grande como se desee.

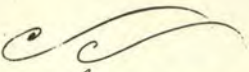
El Pastaza queda en el Pará esperando a la Arica conforme a la orden que para ello recibí del Comandante Alzamora (12).

Dios güe a U.S.

S. G. M.

MANUEL J. FERREYROS

Respecto del viaje de la fragata **Arica**, apuntó el historiador naval Fernando Romero: "... salió de Londres (19 de octubre de 1863) con destino al Pará, llevando en sus bodegas el Napo y el Putumayo. Con fecha 23 de noviembre de 1863 llegó a dicho puerto y procedió inmediatamente a hacer armar los vapores, tomando parte de la carga que tenía la barca



La República, hasta que el Supremo Gobierno se digne disponer lo conveniente, respecto al Departamento y de los que suscriben.

Federico Alvarado
 Mayor de Armas y Comandante
 accidental

Emilio Valdivia

Comandante de Infantería
 de Marina

Ramón Haura
 Comandante de la Marina

Ignacio Portocarrero
 Subteniente

José Casco
 en cargo de la Comandancia

Don Luis
 Superintendente Ingeniero

Fernando A. Acuña

Aman. de Armas
 Militar

James Wallace
 1.º Ingeniero
 del "Marina"

Gregorio Porex

Com.º del "Marina"

Eduardo L. Pareda
 Comandante de "Barracas"

Luis Sando

Ten.º de Armas

Vicente Fábrega
 Capitán del Puerto

Isabel Benítez
 Comandante de "Comercio"

José Fajardo
 Alférez de Fragata

Cirilo Pellonzo
 Comandante

José Félix Manrique
 Ten.º Com.º de "Armas"
 de la Marina

Donat Melena

Aman. de Armas

José Pareda
 Comandante de "Barracas"

Moisés R. Rees

Ingeniero del "Armas"

Facsimil de las firmas al Acta de adhesión al nuevo orden de cosas establecido en Lima (movimiento Restaurador del Honor Nacional; coronel D. Mariano Ignacio Prado, 6 de noviembre de 1865), documento suscrita en Iquitos el 20 de diciembre y elevado por el Comandante General Accidental del Departamento Fluvial de Loreto el día 26 del mes antedicho, mediante el oficio No. 102 al Ministro de Guerra y Marina.

Simbad, que con la Elisa y el bergantín Próspero habían traído el dique flotante para Iquitos así como las máquinas de la factoría. Comprada en dicho puerto la goleta Teresa, se pasó a ella la carga de la Elisa. Terminada la faena de armar los exploradores, partieron todos hacia Iquitos" (13).

Demás estaría indicar que dicho viaje se efectuó con la participación de todas las unidades disponibles, y no enfrentó mayores dificultades, tanto por el conocimiento previo que de la ruta poseía ya Ferreyros, cuanto por haberse contratado prácticos fluviales en forma oportuna. Fue más complicado sí porque tuvo que remolcarse a la Arica, Próspero y Teresa. Integraron aquel convoy, además de los barcos ya citados, los siguientes: Morona, Pastaza así como el Napo y el Putumayo. Los dos primeros contribuyeron en las faenas de remolque; los dos últimos -por ser de pequeño tonelaje- navegaron el Amazonas, surcándolo con sus propios medios.

"Los vapores -escribió Fernando Romero- arribaron el 5 de enero de 1864, día memorable para Iquitos. Casi inmediatamente el Próspero fue enviado a Barbados, a órdenes del Guardiamarina Delgado, para que fuera devuelto al fletador, como lo estipulaba el contrato" (14).

En la arriba indicada fecha, quedó pues integrado y ubicado el Departamento Fluvial de Loreto y, de consiguiente, la Fuerza Naval de la Amazonía que hoy conocemos como tal.

Su primer Comandante General fue el entonces Contralmirante, D. Ignacio Mariátegui Tellería, quien luego de volver de Inglaterra en donde supervisó la construcción de los nuevos buques en los astilleros de West India Docks (Londres), regresó a la patria y resultó elegido para desempeñarse -por su experiencia y merecimientos reconocidos- al frente de tan elevado como dificultoso cargo en plena Región de la Selva del Perú.

EL PERSONAL NAVAL, MILITAR Y CIVIL, FUNDADOR

Resulta interesante consignar que los fundadores del Departamento Fluvial de Loreto, no solamente fueron Oficiales de Marina sino que también hubo entre ellos miembros de su Infantería (Naval), del Ejército, ingenieros maquinistas, contadores, oficinistas civiles (amanuenses) y hasta, en la profesión médica, un Cirujano del Arsenal: D. Thomas Rees.

En principio, la Factoría Naval que se instaló en aquel paraje tenía un aserradero, así como cuatro talleres complementarios: de fundición, herrería, maquinarias y carpintería. Alrededor de aquel complejo centro de trabajo, se fueron aglutinando las agrupaciones primitivas de indios "iquitos"; y "borjeños" (que huyendo de los "huambisas"), habíanse refugiado cerca de la desembocadura del río Nanay -afluente del Amazonas- desde 1840, año entre el cual trabajaban en dicho lugar para el latifundio de D. Lizardo Zevallos. También lo hicieron algunas familias civilizadas, como las de D. Ramón Bernal, Esteban Zevallos, Juan Villacorta, José Reátegui, José Joaquín Ribeiro, Javier Escurra, Antonio Najar, Manuel Quirino, Toribio Mesía, Mariano Fermín Torres y algunos otros (15).

De dicha manera fue como, al igual que las limaduras de hierro se sienten atraídas por el polo de un imán, los agrupamientos humanos convergieron hacia el centro de trabajo, comercio y protección que constituía el Departamento Fluvial de Loreto; porque allí el bracero podía obtener un jornal decente con su trabajo, el mercader negociar sus telas o provisiones, y, el padre de familia que procuraba por otros medios el bienestar y seguridad de su hogar, la invaluable certeza de ver protegidos a los suyos ante los inúmeros peligros de una Selva casi virgen.

Tales ventajas y garantías trajeron como consecuencia, casi inmediata, la formación de un pueblo aspirante y estoico que pronto pasó a convertirse en toda una ciudad: la de Iquitos que hoy conocemos con tal nombre, por haberse erguido en el paraje de asentamiento que originalmente tuvo la tribu indígena de sus homónimos: los "iquitos".

Respecto de los oficiales de marina que iniciaron el duro trabajo de fundar el Departamento Fluvial de Loreto, apuntó el historiador Fernando Romero los siguientes nombres: "Manuel Ferreyros, Francisco Carrasco, Camilo N. Carrillo, Nicolás Portal, Guillermo Pareja, Ulises Delboy, Eduardo Raygada, Enrique Carreño, Ruperto Gutiérrez, Gregorio Pérez, Leonardo Mariátegui, Carlos G. Donaire, entre otros" (16).

El autor se halla en condiciones de añadir otros, cuya nómina esta fehacientemente comprobada por él en archivos diversos. Esta relación adicional incluye también -junto con oficiales navales- los nombres y cargos de otros pioneros que, a su juicio, no deben ser olvidados: el Capitán de Fragata, Federico Alzamora; el Teniente de Infantería de Marina, Emilio Valdizán; el Capitán, Ramón Herrera, Encargado de la Columna; el Sub-Teniente, Ignacio Portocarrero; Javier Ezcurra, Encargado de la Comisaría; Daniel Clark, Superintendente de la Factoría Naval (Ingeniería); Fernando A. Acuña, Amanuense y Guardalmacén interino; James Wallace, 1er. Ingeniero del Morona; Luis Sandí, Teniente de Artillería de Marina; Capitán del Puerto, Ricardo Flores; Teniente Segundo, Gabriel Benites; Serapio Tejerina, Alférez de Fragata; Emilio Delboy, Amanuense; José Félix Manrique, Amanuense y Contador Interino de la Factoría; Otoniel Melena, Amanuense; Guardia Marina, Andrés Rodríguez; finalmente, el Cirujano del Arsenal, Thomas Rees.

Todos estos últimos -en Acta del 20 de diciembre de 1865- se dirigieron al Ministro de Guerra y Marina para manifestar su adhesión al Movimiento Restaurador que, encabezado por el Coronel Mariano Ignacio Prado, en noviembre del año arriba citado, una vez hecho un Dictador, declaró la guerra a España en 1866.

En el oficio No. 102 con el que se elevó al ministro el acta arriba mencionada, el 26 de diciembre de 1865 como ya se ha dicho (fecha importante para deducción histórica, merced a la relación que guarda con el fragmento que se transcribirá a continuación), existía un párrafo que rezaba textualmente así:

... Y no podía ser de otro modo, desde que los empleados actualmente en el Departamento son sus fundadores y naturalmente desean ver coronados sus trabajos de más de dos años con la realización de la difícil y penosa obra que se les encomendara, única recompensa que por tantos sacrificios esperan (17) (A).

Tanto el citado oficio de remisión cuanto el Acta que lo acompañó, llevaban la firma y rúbrica del entonces Comandante General (Accidental) Capitán de Fragata Federico Alzamora.

Dicha circunstancia se explica como sigue:

- a) El primer Comandante General del Departamento Fluvial de Loreto fue, como ya se dijo, el Contralmirante Ignacio Mariátegui Tellería. El 26 de agosto de 1863 via-

(A).- Las afirmaciones hechas oficialmente (que se destacan en letra "negrita"), invitan a inducir que aquellos fundadores del Departamento Fluvial, al expresarse en diciembre de 1865 acerca de sus trabajos de más de dos años, situaban sus esfuerzos iniciales en el año de 1863. Si el conjunto de vapores llegó a Iquitos el 5 de enero de 1864, o se referían a sus nombramientos o arribaron antes.

- jó a Europa para luego retornar a Belem (Pará), en su calidad de Comisionado para la demarcación de Límites entre el Perú y el Imperio del Brasil. El fuerte clima y su avanzada edad le enfermaron, obligándole a regresar a Europa para restablecer su salud en abril de 1864, hasta que nuevamente retornó a América. A la postre fue reemplazado (18).
- b) En su lugar y con la misma duplicidad de empleos, fue nombrado el Capitán de Navío Francisco Carrasco. Al poco tiempo tuvo que renunciar a la Comandancia General del Departamento, por tener que dedicarse al delicado e importante trabajo de la Comisión de Límites con prioridad.
- c) Su Mayor de Ordenes (Jefe del Estado Mayor), el Capitán de Fragata Federico Alzamora, quedó reemplazándole accidentalmente en la Comandancia General del Departamento Fluvial de Loreto que, para ese entonces, contaba adicionalmente con una fábrica (hornos) para producir ladrillos. Durante su mando se intensificaron las exploraciones fluviales tendentes al mejor conocimiento de los ríos de la red Amazónica.

NOTAS

- (1). VALDIZAN GAMIO, JOSE . . . Tradiciones Navales Peruanas. Lima, 1966. T. I, pp. 85-86.
- (2). BRASIL. SERVICIO DE DOCUMENTACAO GERAL DA MARINHA . . . Relacoes entre o Brasil o a República do Perú. Río de Janeiro, 1982. (Recopilación documental elaborada especialmente a pedido del autor). Vol I, p. 17.
- (3). *Ibidem*, p. 18.
- (4). *Idem*.
- (5). *Ibidem*. Doc. No. 92, p. 196.
- (6). *Ibidem*, p. 20.
- (7). *Ibidem*, p. 21.
- (8). *Ibidem*, p. 22.
- (9). ROMERO, FERNANDO . . . Notas para la Historia de la Marina Fluvial de Guerra. Lima, 1932. (Suplemento Rev. de Marina y Aviación), p. 31.
- (10). BRASIL. SERVICIO DE DOCUMENTACAO GERAL DA MARINHA . . . *Op. cit.*, p. 24.
- (11). *Ibidem*, p. 25.
- (12). FERREYROS, MANUEL JOSE . . . Nauta, 1863. Parte de viaje y exploración del río Amazonas, agosto 4. C. fr. A.
- (13). ROMERO, FERNANDO . . . *Op. cit.*, p. 32.
- (14). *Idem*.
- (15). FUENTES, HILDEBRANDO . . . Loreto. Lima, 1908. T. I, p. 237.
- (16). ROMERO, FERNANDO . . . *Op. cit.*, p. 34.
- (17). ALZAMORA, FEDERICO . . . Iquitos, 1865. Oficio y Acta de adhesión nuevo Régimen Restaurador, 26 diciembre, C. fr. A.
- (18). MUSEO NAVAL DEL PERU . . . Registro de Jefes y Oficiales. Libro No. 1, p. 6.

*El Perú y la Antártida **

CAPITAN DE FRAGATA A.P.
JORGE TEIXEIRA RIVAROLA

Hace unos años, cuando esbozaba un ensayo sobre la Antártida, me decía: la Antártida constituye un interés nacional y el hacer reconocer los derechos peruanos en ella, debe concretarse en un objetivo nacional. Pero es más fácil alcanzar tal objetivo si el interés se convierte en aspiración nacional. Para que eso suceda, los conocimientos e inquietudes sobre el continente blanco deben estar adecuadamente difundidos en diversos estamentos de la población.

Como una inquietud hice diversas encuestas sobre el tema, y el resultado de una de ellas, me impactó.

Si bien es cierto que tal resultado no es, en absoluto, representativo de este selecto auditorio, considero interesante mostrarlo como introducción:

Mi pregunta estaba referida a qué tierras faltaban en el mapamundi que estamos apreciando. (Fig. 1)

De las 60 personas encuestadas las respuestas fueron las siguientes:

- 9 que no faltaba nada.
- 45 que faltaban una o más islas, tales como Madagascar, Islas Galápagos, Aleutianas, las Islas de Pascua y de Robinson Crusoe, la Isla San Lorenzo, etc. ... que ciertamente fueron obviadas en el dibujo.
- Pero sólo 6 consideraron que faltaba la Antártida, estando sólo 4 de ellos seguros de que era un continente.

Cuando les mostraba el mapamundi que ahora se aprecia (Fig. 2), muchos quedaron sorprendidos de que la Antártida fuese un continente, pues consideraban que tanto el Antártico como el Ártico eran mares cubiertos por una capa de hielo y que no sólo aprendieron sino que aún hasta ahora se enseña en los colegios que en nuestro planeta hay cinco continentes.

Hecha la introducción pasemos al tema:

(*) Conferencia ofrecida el 6 de mayo de 1982.

EL MAPA MUNDI QUE ESTAMOS ACOSTUMBRADOS A VER

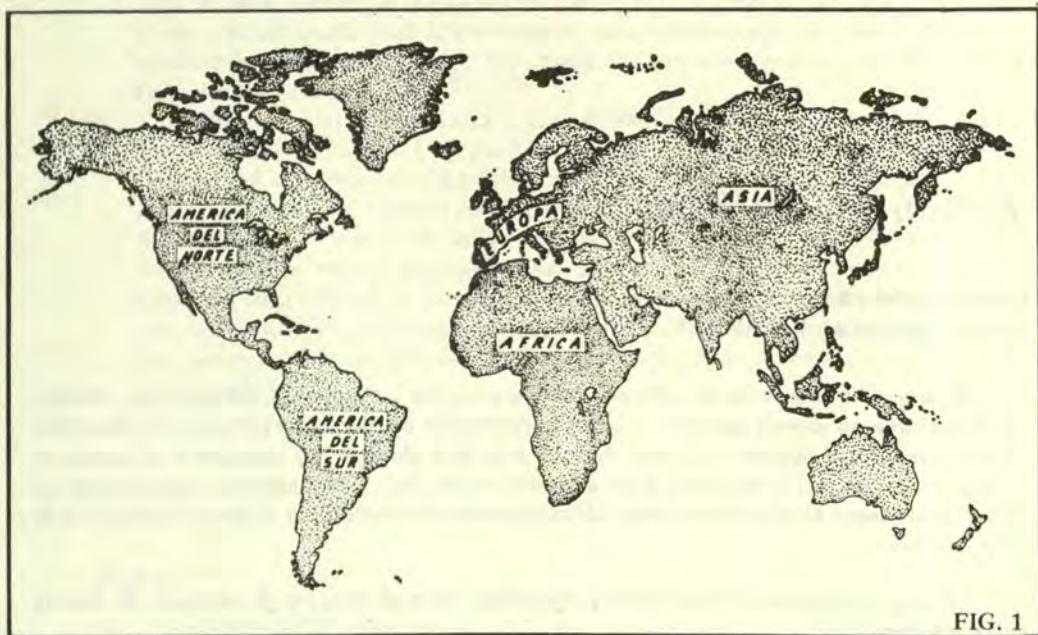


FIG. 1

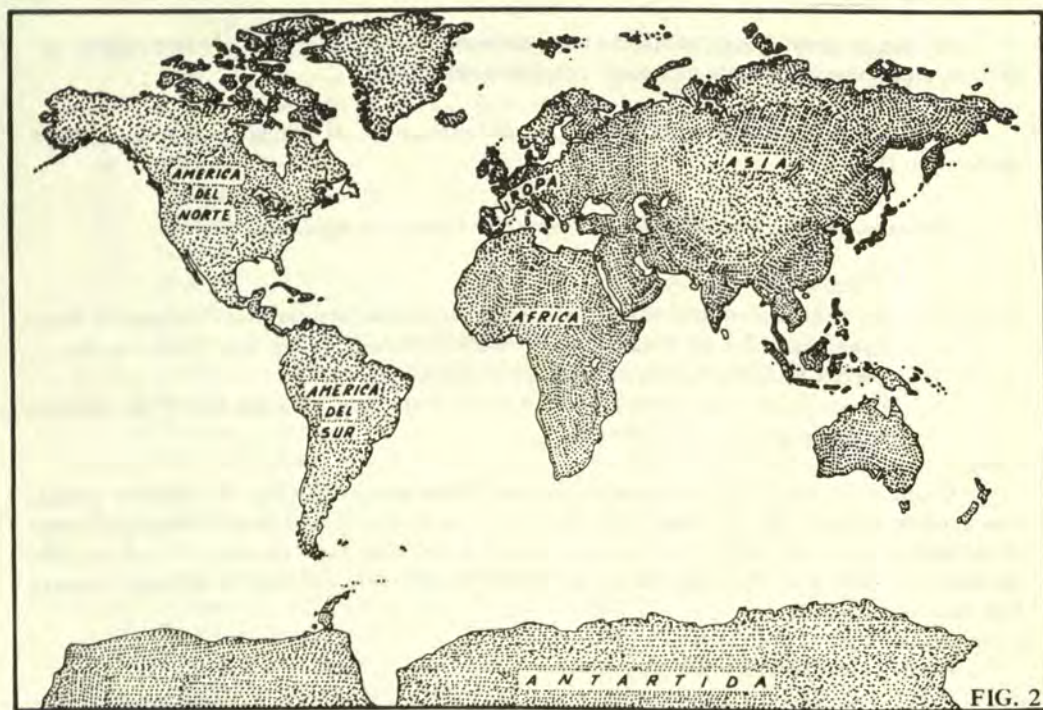


FIG. 2

EL MAPA MUNDI QUE DEBEMOS VER

Si observamos un globo terráqueo (Fig. 3) de inmediato resaltará la distribución contrapuesta de los océanos y continentes en ambos hemisferios. En el hemisferio norte las áreas terrestres prevalecen sobre las áreas de mar. El océano Artico está casi cerrado. Entra en contacto con el Atlántico a través de los pasos entre Norteamérica y Groenlandia, entre Groenlandia e Islandia y entre Islandia y Europa, manifestando su influencia a este océano en cierto grado.

Entra también en contacto con el Pacífico aunque sólo a través del Estrecho de Bering, manifestando su influencia a éste último océano en un grado aún menor.

En cambio, en el hemisferio Sur, los que prevalecen son los océanos. El centro de la zona polar ya no es un océano sino una gran masa continental: la Antártida. Esta masa está rodeada de un océano abierto, de características especiales: el océano Antártico, que manifiesta notoriamente su influencia sobre los 3 océanos más grandes: Pacífico, Atlántico e Indico.

La región Antártica, o Antártico, es la región de nuestro planeta que más ha tardado en ser incorporada a los conocimientos geográficos de la humanidad y que aún constituye un reto a la inquietud investigadora y conquistadora del hombre.

Cabe aclarar la diferencia de significado entre los términos Antártico y Antártida.

Antártida es la masa continental y por Antártico se entiende a la Antártida con las islas y mares que la rodean.

El área media aproximada del Antártico es de 35'000,000 de Km².

Esta área varía conforme lo hace su límite oceanográfico y esto sucede en función de las estaciones del año. Este límite natural es la convergencia Antártica o frente polar Antártico (Fig. 4) determinado por el contacto de las aguas antárticas superficiales de las corrientes de aguas subantárticas. En estos lugares las frías aguas superficiales antárticas, en lugar de mezclarse con las otras, se sumergen y se dirigen hacia el norte, de este modo si se pasa de un lado a otro de la convergencia se podrá apreciar notorios cambios en la temperatura de las aguas superficiales.

La masa continental (Fig. 5), es decir la Antártida, está prácticamente circunscrita en su gran parte por el círculo polar (lat. 66° 33'5") con la excepción de la Península que se proyecta hacia Sudamérica hasta los 63° S.

La Antártida está mucho más cerca de Sudamérica, de la que es un prolongación geológica; que con respecto a cualquier otro continente, conforme puede apreciarse: al Africa: 3,700 Km.; a Australia: 26,000 Km.; a Nueva Zelandia: 2,200 Km., mientras que a Sudamérica sólo 990 Km.

Es el cuarto (4) en extensión de los seis continentes (Fig. 6).

Su superficie recubierta de hielo en la mayor parte, es de 14'500,000 Km², aproximadamente, lo que representa 11.5 veces la extensión del Perú o casi 1.5 veces la de

COMPARACION DE LA DISTRIBUCION DE OCEANOS Y CONTINENTES EN LOS HEMISFERIOS NORTE Y SUR

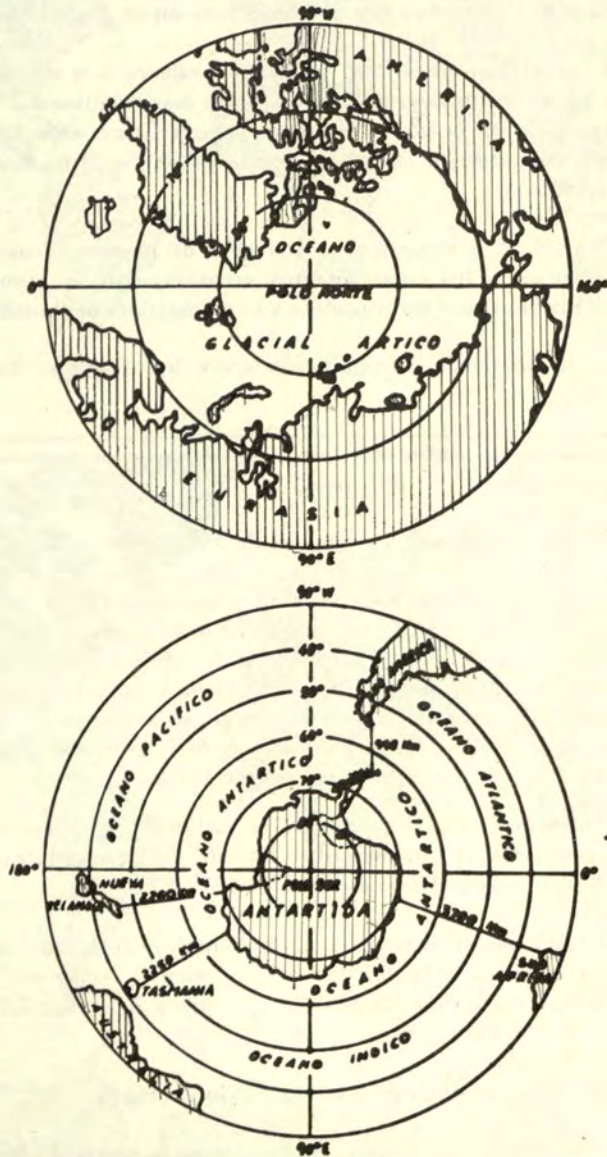
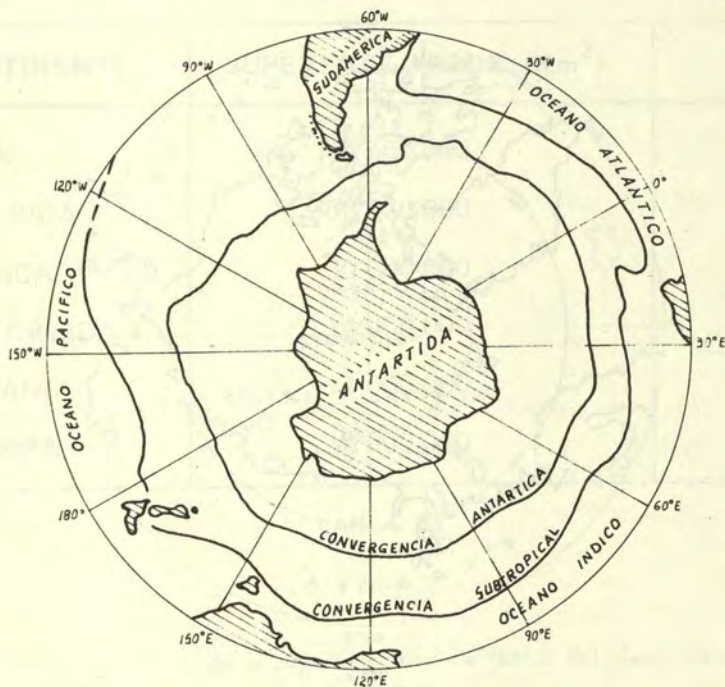


FIG. 3

LOCALIZACION DE LAS CONVERGENCIAS ANTARTICA Y SUBTROPICAL



CORRIENTES Y MASAS DE AGUAS ANTARTICAS Y SU DISTRIBUCION DE TEMPERATURA

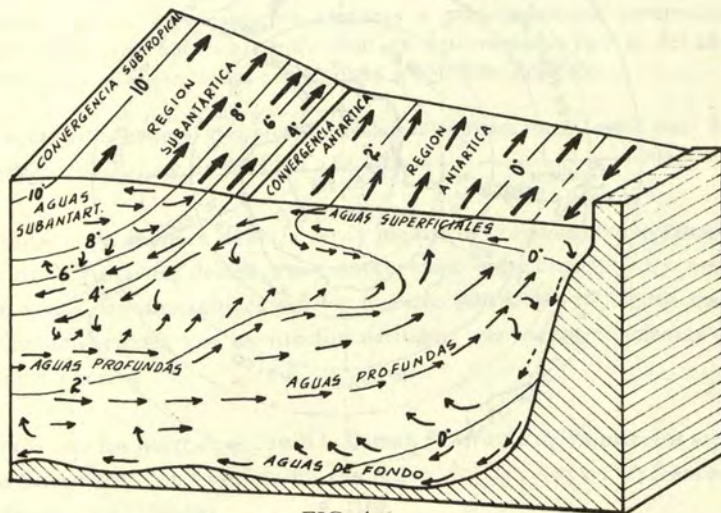


FIG. 4

COMPARACION DE LA DISTRIBUCION DE OCEANOS Y CONTINENTES EN LOS HEMISFERIOS NORTE Y SUR

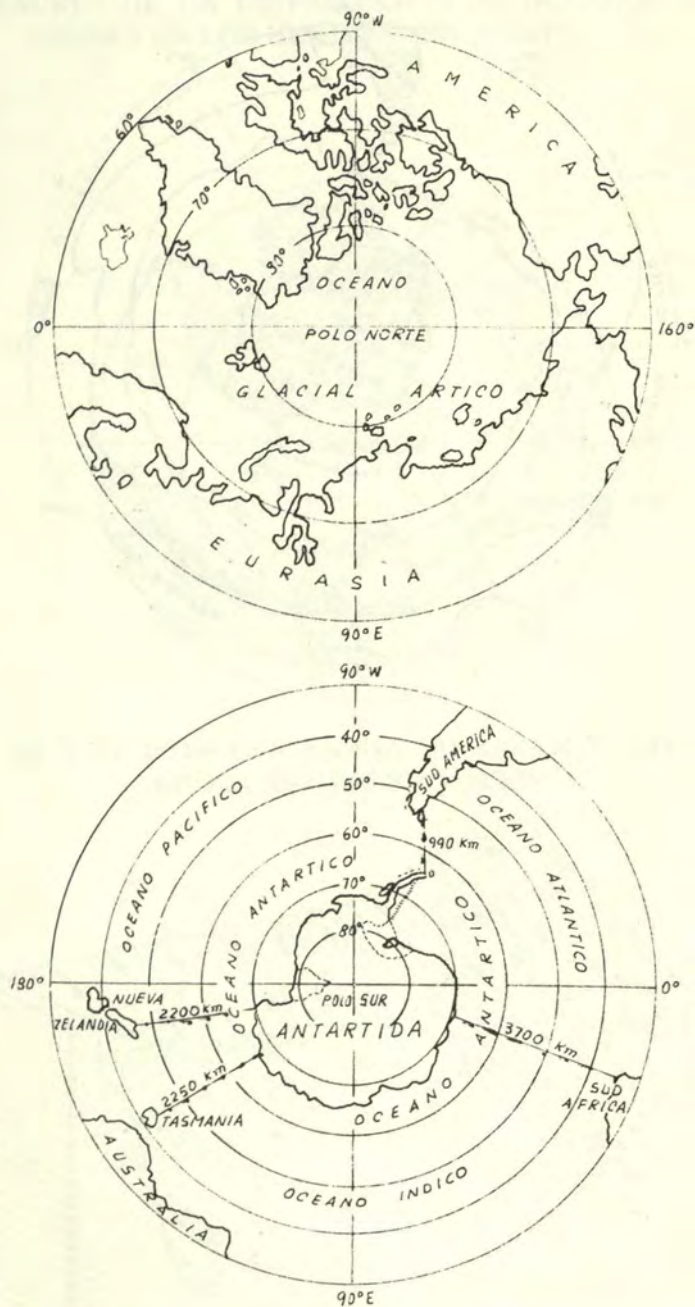


FIG. 5

TABLA COMPARATIVA DE SUPERFICIES CONTINENTALES		
CONTINENTE	SUPERFICIE APROX. (Km ²)	o/o
ASIA	44'500,000	30
AMERICA	38'000,000	27
AFRICA	30'000,000	20
ANTARTIDA	14'000,000	10
OCEANIA	11'000,000	7
EUROPA	10'000,000	6

TABLA A

FIG. 6

Europa, o algo más de 1/10 de la superficie total de tierras del planeta, conforme puede apreciarse en la figura.

Sin considerar las capas de hielo, su altura media es similar a la de América (630 metros) y considerando tales capas se convierte en el continente de mayor altura media.

Hay diversas zonas, especialmente costeras y principalmente peninsulares donde no existen tales capas, o se hacen presente sólo en determinadas épocas del año, sin que esto quiera decir que no afloren zonas rocosas aún a 450 Km. del Polo.

Tres (3) accidentes geográficos son interesantes de mencionar, estos son: la Península Antártica y los mares de Ross y de Weddell (Fig. 7).

La Península, cuyo nombre debería ser (y hacia ello se tiende) universalmente reconocido como Península Antártica debido a su carácter claramente descriptivo y menos conflictivo, recibe aún varias denominaciones por los diversos países que de alguna manera la pretenden; estas denominaciones van en función de lograr una mayor conciencia o influencia por medio de la cartografía.

Así tenemos que los norteamericanos la llaman Península de Palmer; los argentinos: de San Martín; los británicos: de Graham; los noruegos: del Rey Oscar; los franceses: de Luis Felipe y los chilenos: de O'Higgins.

Esta Península es de aspecto montañoso, constituyendo una meseta de unos dos mil metros de altura. Es recorrida por una cadena montañoso bautizada como 'Antartandes' por el científico polaco Hendryk Arctowski debido a su relación geológica con nuestra cordillera andina.

Ese aserto fue reiterado por el geógrafo alemán H. Reiter y goza en la actualidad de la aceptación universal.

La Península Antártica viene a ser la zona más "blanda" del duro medio ambiente Antártico.

Los otros dos accidentes a mencionar son dos grandes escotaduras, una del lado del Pacífico, denominada mar de Ross y la otra del Atlántico, denominada mar de Weddell.

Ambos mares están cubiertos parcialmente por barreras de hielo, la barrera de Ross y la de Filchner respectivamente.

Las barreras de hielo son uno de los espectáculos más imponentes, son enormes plataformas de hielo que sobresalen de las costas y flotan sobre el mar, pudiendo estar parcialmente apoyadas sobre su fondo (fig. 8). Conforme avanza su penetración en el mar sufren oscilaciones y desprendimientos en sus extremos exteriores, naciendo los témpanos tabulares denominados así por sus características superficies planas. Estos témpanos son verdaderas moles flotantes de hielo dulce, que llegan a alturas hasta de 50 metros sobre el nivel del mar y se han dado casos con más de 100 km. de longitud y 30 de ancho.

Según su densidad, cuando flotan, lo hacen emergiendo sólo de 1/5 a 1/7 de su volumen.

Si los témpanos tabulares son unas verdaderas moles, difícil es encontrar un adjetivo para calificar a las barreras, especialmente las de Ross y Filchner que son las más grandes.

La de Ross tiene un largo aproximado de 800 km. y un ancho de 650 lo que hace una extensión de 520,000 kilómetros cuadrados; la de Filchner (en el mar de Weddell) alcanza los 425,00 Km².

Los otros tipos de hielo que se forman en el continente y que el navegante puede encontrar en la mar son los menos frecuentes pero más conocidos por la difusión dada en el hemisferio norte debido al peligro que representan para la navegación en ese hemisferio.

Me refiero a los témpanos de glaciar que son más pequeños, irregulares y de formas prismáticas y piramidales.

DIVISION GEOLOGICA DE LA ANTARTIDA

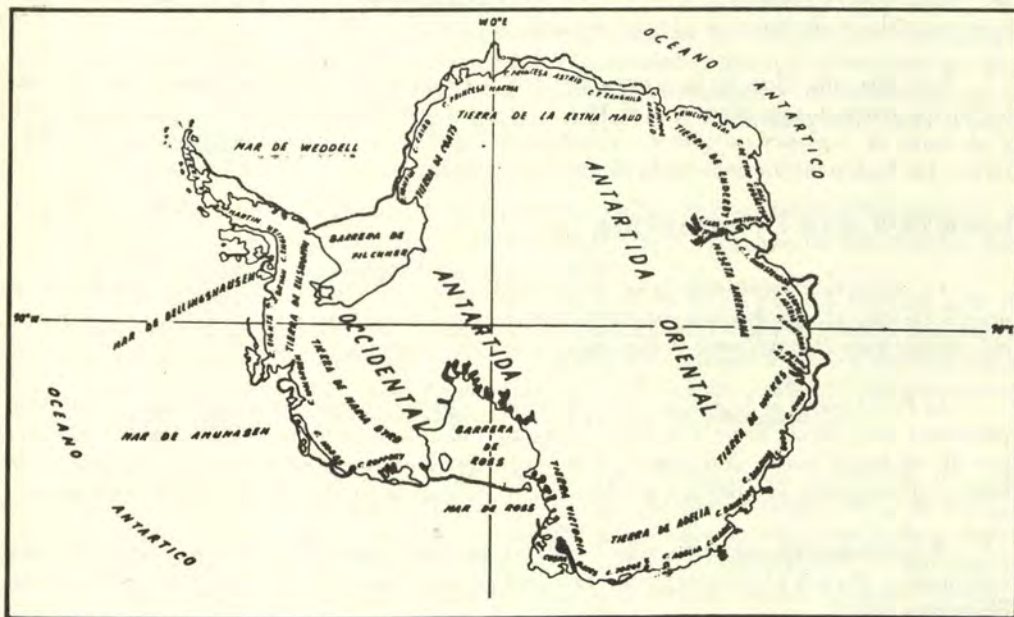


FIG. 7

BARRERA DE HIELO

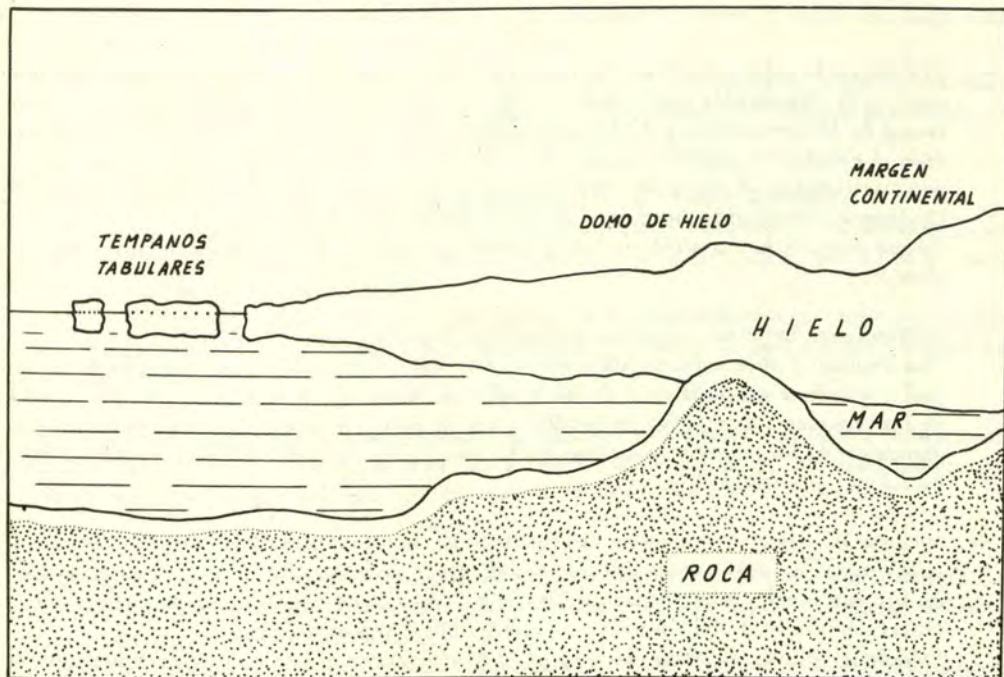


FIG. 8

De manera que el navegante del Antártico tiene que vérselas con 3 tipos de hielo con sus respectivas variedades. Estos son los témpanos tabulares, témpanos de glaciar y, lógicamente, el hielo de mar.

Para dar una idea de la generación de hielos en el Antártico podemos decir que de los hielos generados en el mundo el 10 o/o corresponde al Artico; el 1 o/o a los nevados y glaciares de regiones no polares; mientras que el 89 o/o restante es generado en el Antártico (su fusión instantánea haría elevar el nivel de los mares en unos 65 metros).

IMPORTANCIA DE LA ANTARTIDA

La Antártida tiene una gran importancia desde diferentes enfoques; con bastante mayor incidencia, en muchos aspectos, como vamos a ver, para el hemisferio sur y particularmente para el continente sudamericano, dada su cercanía y relación.

El Perú, como es lógico, en su condición de país sudamericano, marítimo y con proyecciones geográficas hacia el sexto continente, no solo no puede, ni debe, quedar al margen de cualquier status definitivo que se cree o pretenda crear en el futuro, sino que debe buscar activamente su ubicación adecuada en el concierto de las "Naciones Antárticas".

A continuación pretendo sólo presentar una visión general de la importancia de este continente. Para el efecto me apoyo también en conceptos vertidos por personalidades de diferentes países.

IMPORTANCIA GEOPOLÍTICA Y ESTRATEGICA

- El General brasileño Golbery Do Couto e Silva, notable geopolítico, considerado por muchos la "Eminencia Gris" de la política exterior brasileña, ex-jefe del Servicio Nacional de Informaciones y de la Casa Civil de la Presidencia de su República; refiriéndose al eventual y posible choque entre Oriente y Occidente, dice: "Las comunicaciones marítimas y aéreas serán muy vulnerables si un enemigo domina la retaguardia de Occidente, constituida por Africa, América del Sur y la Antártida. En ese sentido, la Antártida es una plataforma trasera; el cierre de aquellas comunicaciones".
- El Almirante Lepotier, conocido geopolítico francés, dice: "La evolución más característica de los factores geoestratégicos en función de la actual coyuntura geopolítica y de los medios de lucha modernos, es la transformación de las regiones árticas, ayer inaccesibles, en un punto de contacto aéreo entre los dos grandes y de las regiones antárticas en la plataforma posterior decisiva para las comunicaciones marítimas".
- Vicente A. Palermo, miembro del Instituto de Estudios Geopolíticos y de la Asociación Argentina de Derecho Internacional; profesor universitario en el área de Política Internacional Latinoamericana, así como Asesor de Geopolítica Antártica en la Dirección Nacional del Antártico de la República Argentina; dice: "Desde el punto de vista de una geopolítica latino-americana, es evidente que la

masa Continental de América del Sur requiere para su seguridad y desenvolvimiento, la gravitación en el espacio Antártico.

Aisladamente, los distintos países del continente podrán darle mayor o menor importancia a su presencia en la Antártida, pero el continente como tal, es evidente que no podrá ser dueño de su propio destino si comienza renunciando a un espacio que geopolíticamente le resulta vital. Para ningún continente la Antártida puede tener el mismo significado”.

- El profesor uruguayo Bernardo Quagliotti de Bellis, especializado en Geopolítica y Política Internacional; Secretario General del Instituto Uruguayo de Estudios Geopolíticos y Director de la Revista Geopolítica, dice:

“El Continente Antártico adquiere valor geopolítico tanto por sus reservas ante el agotamiento de los recursos naturales, como por significar una importancia vital como espacio terrestre de apoyatura para el desarrollo del transporte aéreo y marítimo que facilita la comunicación entre América del Sur y el Oriente. Además por gobernarse desde ella, los controles meteorológicos y de las aguas del hemisferio Sur”.

- El Contralmirante USN Richard H. Cruzen, con experiencia en operaciones polares, acompañante del Explorador Almirante Byrd en dos oportunidades en la Antártida. Estuvo a cargo de las operaciones navales del grupo expedicionario de Fuerzas Especiales 68 de la Marina de los EE.UU. en la operación “HIGHJUMP” (1946-1947). En una exposición, en octubre de 1948, para la Escuela de Guerra Naval de Newport, dijo:

“Antes de la guerra, fue dada poca o ninguna consideración a las potencialidades estratégicas de las regiones polares, norte o sur. Como resultado, nuestro pensamiento estratégico de la pre-guerra y nuestro entrenamiento militar y naval fue largamente confinado a las zonas tropicales o templadas”.

“Sin embargo, sucesos militares y políticos durante y después de la guerra han dado una nueva significación a las áreas polares y han servido para enfocar la atención en el rol que ellas pueden jugar en cualquier guerra futura”.

Más adelante afirmó:

“Desde un punto de vista militar, el Antártico tiene un valor inmediato”.

Luego habla de la necesidad del entrenamiento en el Antártico y la división de las regiones polares en tres tipos de área para operaciones navales; que no es del caso mencionar en esta presentación.

Es interesante pues, observar como desde 1948 (y probablemente antes) se visualiza la importancia estratégica y la posibilidad y utilidad de operaciones militares en la Antártida.

En base a diversas consideraciones y a las citas indicadas, yo resumiría la importancia que para el Perú representaría el hecho de tener o no en un futuro, soberanía, dominio, o control en la zona que le deba corresponder en territorio Antártico; a saber:

- A) Nuestro volumen de comercio marítimo exterior está orientado mayoritariamente hacia el Atlántico, con solo una pequeña tendencia a decrecer porcentualmente debido al lento incremento relativo hacia el Pacífico.

Si por alguna razón se nos cierra o bloquea el Canal de Panamá, o se recibe hostiga-

miento en esa área, no se podrá negar que el hecho de contar en el sur con un área que pueda contribuir al control de la vía de Drake o la protección del tráfico marítimo propio, sería vital ya que se constituiría en una ruta marítima obligada.

- B) Las observaciones y obtención de datos meteorológicos, ionosféricos y magnéticos son de una gran utilidad para las operaciones navales y/o aéreas no sólo en el océano Antártico sino también en el extremo sur de Sudamérica.
- C) Son innegables las ventajas que se obtendrían en la adopción de rutas aéreas polares entre Sudamérica y Australia a través de la Antártida. En esos casos, contar con territorio en la Antártida contribuirá a un control de las rutas.
- D) Por último, el hecho de que la zona sea también de importancia para otros países, entre ellos grandes potencias. Al contar el Perú con un territorio en la zona, incrementará su prestigio y su peso político internacional.

¿CUAL ES LA IMPORTANCIA ECONOMICA?

En cuanto a los recursos naturales no renovables es difícil poder especificar claramente la riqueza minera debido a la lógica reserva que sobre estos aspectos guardan las naciones más desarrolladas, las que disponen de mayor infraestructura y mejores medios para la investigación. Sin embargo, a través de los años y en forma directa o indirecta, ya sea en las reuniones consultivas de los países del tratado o en el Comité Científico de Investigación Antártica (SCAR), se han ido dejando traslucir las riquezas que debe contener el continente.

Se puede afirmar que en la Antártida se ha determinado la existencia significativa de hierro, cobre, plata, oro, plomo, cromo, molibdeno, manganeso, uranio, carbón, fluorita, berilio y mica.

El mineral de hierro parece ser de gran difusión, según se desprende de los informes geológicos publicados por rusos y norteamericanos, con respecto al carbón, los trabajos geológicos publicados sugieren que los mantos de carbón pérmico podrían extenderse de costa a costa por debajo de la calota de hielo.

Como prueba palpable de su existencia se tiene el hecho de que el personal de algunas de las bases instaladas en la Antártida oriental, extrae el carbón de esos depósitos para utilizarlo como combustible y para calefaccionar dichas bases.

Sin embargo, no se considera probable la explotación de estos recursos, ni su rentabilidad, en un futuro cercano.

Pero ahí están.

Para lo que sí se prevé un alto grado de factibilidad que los países o empresas desarrolladas estén en condiciones de explotar y de obtener rentabilidad en un futuro cercano, son los hidrocarburos y los nódulos y sulfuros polimetálicos.

Ambas tecnologías, se sabe, están siendo desarrolladas.

Respecto a los hidrocarburos es interesante mencionar los estudios efectuados por el

buque oceanográfico "Glomar Challenger" de la National Science Foundation (USA), en la plataforma continental del mar de Ross. Allí se perforaron cuatro pozos; en tres de los cuales se detectó metano y etano. Estas perforaciones fueron suspendidas al encontrarse los citados gases, ya que en dicha oportunidad no contaban con equipos para soportar la salida de gases en forma explosiva.

Este acontecimiento (1972) se consideró de tal importancia que el *Wall Street Journal* le dedicó especial información.

Se conoce también la existencia de espesas capas sedimentarias en la Isla Ross, la Isla Alejandro y en otros lugares del continente y su plataforma.

Países como EE.UU. Unión Soviética y Gran Bretaña, que por largos años han venido realizando relevamientos sísmicos, magnetométricos y gravimétricos en casi todas las zonas submarinas del Antártico donde existen cuencas sedimentarias, han intensificado sus actividades con la finalidad de incrementar el "conocimiento científico" de las características de los fondos oceánicos.

Particularmente, los Estados Unidos han desarrollado una tecnología para investigaciones submarinas que en la actualidad los pone a la vanguardia en este campo.

Varios de los países firmantes del Tratado de Washington, es decir del Tratado Antártico, están presionando en las reuniones consultivas, para lograr establecer un sistema jurídico que permita iniciar la exploración y explotación, a lo que se oponen rotundamente los menos desarrollados. Todo esto hace deducir sin temor a precipitarse que la existencia de petróleo en estos lugares no es nada despreciable.

RECURSOS RENOVABLES

En cuanto a los recursos renovables, muchos de ellos han sido casi exterminados por la acción depredadora de balleneros y foqueros principalmente británicos, norteamericanos, soviéticos, noruegos y japoneses (nótese que todos ellos son del hemisferio norte).

Actualmente sólo se efectúa la explotación comercial de la ballena (con limitaciones de captura, parciales o totales, de acuerdo a la especie). Los otros recursos altamente rentables como el lobo de dos pelos o foca peletera y el elefante marino están prohibidos de ser capturados hasta que recuperen su población.

Lo que es remarcable en la actualidad es el interés que desde hace unos años se ha volcado hacia el krill (*euphausia superba*) (Fig. 9). Este crustáceo de alto contenido proteínico y valor nutritivo existe en muy grandes cantidades. Sus cardúmenes son fáciles de ubicar a simple vista en la superficie o acústicamente hasta no más de las 55 brazas de profundidad.

Si bien los científicos no coinciden en la estimación de la biomasa, concurren en que esta es realmente enorme.

La mayoría coincide en que pueden capturarse anualmente, sin arruinar el stock, unos 100 millones de toneladas.

Las cifras citadas superan ampliamente el mayor volumen de pesca anual que se haya efectuado en todo el mundo.

Si comparamos estas cantidades con la captura récord de anchoveta en el Perú (12'000,000 de toneladas aproximadamente), vemos que equivale al 90 o/o de ella y eso que en el caso de la anchoveta se afectó a la biomasa.

A raíz de las posibilidades del krill, varios países se han interesado en explotarlo, tales como Unión Soviética, Japón, Alemania Federal y Polonia. Otros están planeando ya su explotación, Chile entre ellos.

En la temporada de 1976 (las temporadas son de 3 meses), por ejemplo, los soviéticos pescaron 40,000 toneladas y los japoneses 4,500. Siguiendo los datos del Japón se puede ver el incremento de su pesca: en 1977 sube de 4,500 a 11,500 toneladas; en 1978: 21,000 toneladas y en 1979: 40,000 toneladas. Y sigue incrementándose la captura.

Estas cantidades no dependieron de las posibilidades de pesca sino de la progresión en la apertura del mercado.

El krill puede ser procesado para obtención de harina de krill que tiene el mismo proceso que la harina de pescado.

Hasta la fecha parece ser que el mejor arte de pesca resulta ser la red de cerco (boliche), de medidas adecuadas.

En el verano Antártico 1975-1976 buques de investigación alemanes y polacos capturaron un promedio de 50 toneladas de krill por tendida de red.

Si analizamos desde el punto de vista de la tradición pesquera del Perú y la menor distancia de sus costas a la Antártida podríamos deducir que estaríamos en mejores condiciones de explotar este recurso, que varios de los "países antárticos".

Se puede concluir con plena certeza que el krill constituye un recurso de enorme importancia económica, no distante de nuestras posibilidades. Para un país como el nuestro, con un bajo nivel proteico en su alimentación popular, reviste también gran importancia nutricional.

Las aguas antárticas presentan también otros tipos de recursos renovables que ya están siendo capturados comercialmente, principalmente por los soviéticos: calamares, peces y especialmente algas.

VEAMOS AHORA LA IMPORTANCIA NATURAL

La relación del océano Antártico con las aguas del hemisferio sur del Pacífico, Atlántico e Indico, con los que está en comunicación abierta, es innegable.

De esta relación no son ajenas las aguas peruanas, particularmente la Corriente Peruana

Hemos analizado anteriormente la convergencia Antártica, que se manifiesta en derre-

CADENAS TRÓFICAS DE LA FAUNA ANTÁRTICA

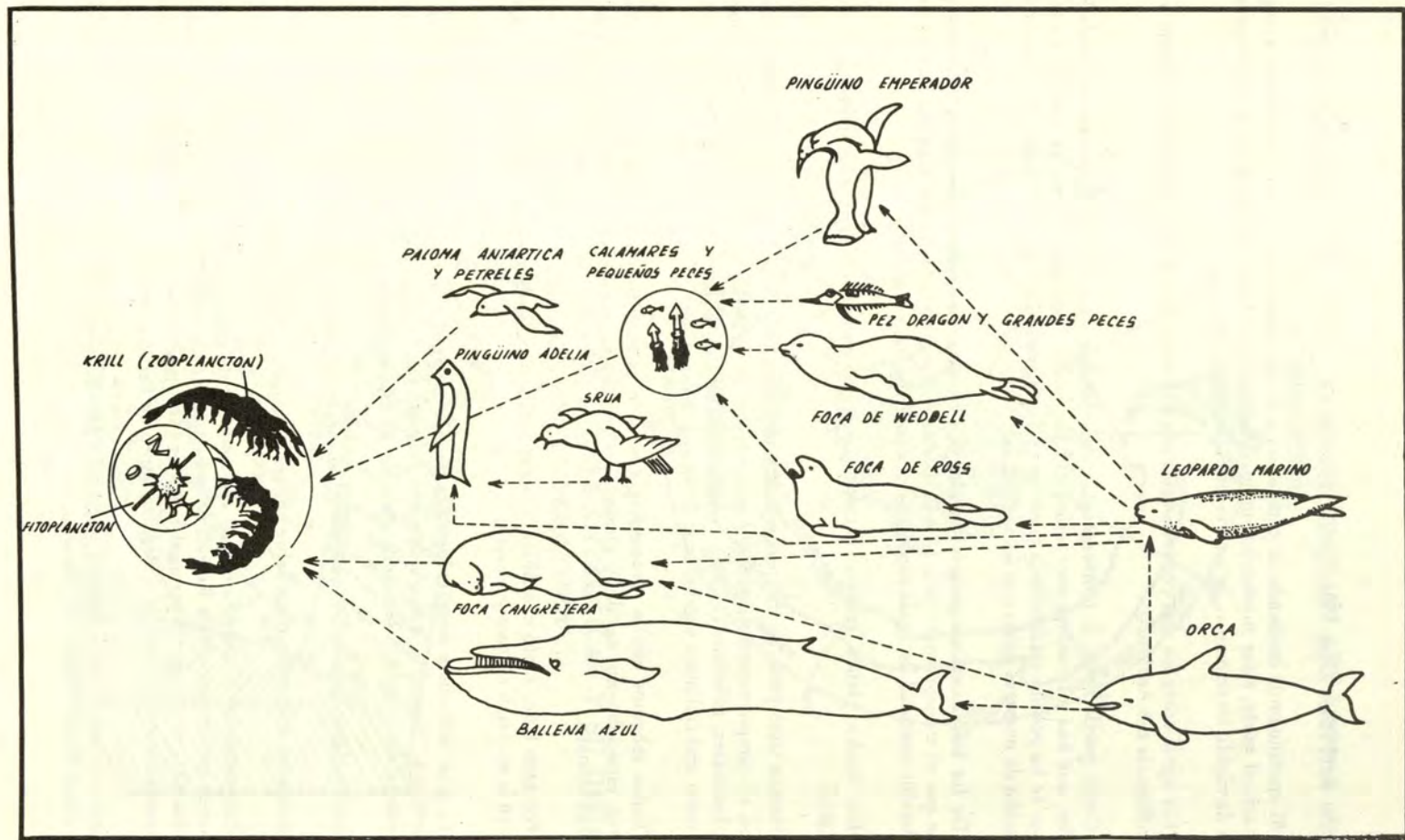


FIG. 9

dor de su continente (Fig. 10).

Si continuamos midiendo la temperatura de las aguas superficiales conforme navegamos hacia el norte, éstas mostrarán un incremento lento hasta que se llega a una segunda región de rápido incremento: la convergencia subtropical.

Las aguas entre las dos convergencias son denominadas aguas subantárticas debido a la gran influencia del Antártico.

Como puede verse, la convergencia subtropical se manifiesta prácticamente alrededor del orbe, con una interesante excepción: el Pacífico Sur Oriental (¡Nuestras aguas!). En esta zona no se ha podido establecer la convergencia subtropical, lo que demuestra una mayor interrelación de nuestras aguas con las antárticas.

De las informaciones proporcionadas por las estaciones norteamericanas "Discovery" se sabe que el transporte de 10 a 15 millones de m³/seg. de la Corriente Peruana incluye una considerable cantidad de aguas superficiales e intermedias antárticas.

Este hecho, pienso, refuerza la importancia que nosotros los peruanos debemos darle a esta región.

Hemos visto pues, su importancia oceanográfica, la relación natural se manifiesta también en el campo meteorológico, ya que además de la influencia que en la meteorología tienen los mares, debemos también considerar la acción de los vientos, y la Antártida es un gran centro anti-ciclónico y generador de vientos fríos.

Todos sabemos que la meteorología no sólo es muy importante para las operaciones militares, especialmente navales y aéreas, sino que prácticamente para todos los campos de la actividad humana.

Por otro lado, tanto el ambiente oceanográfico como la meteorología inciden directamente en la ecología costera y marina.

La gran influencia meteorológica la podemos apreciar con los siguientes datos: si en la base soviética "Vostok" (que queda en el Polo de frío) hay tendencia a un incremento de temperatura, esto también se manifiesta a los 10 días en Buenos Aires y Montevideo.

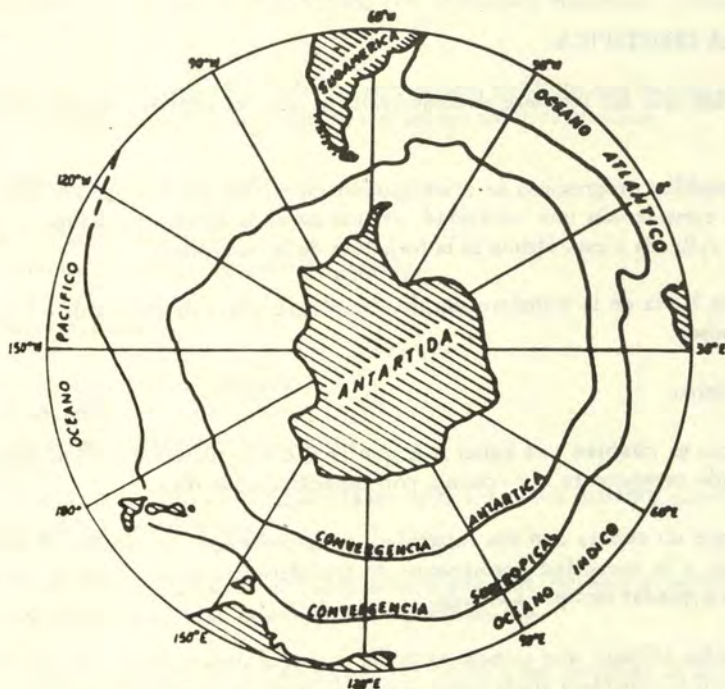
Si el invierno es muy frío, hay luego sequías en el Matto Grosso.

Respecto a las influencias sobre el Perú no tenemos estadísticas.

Para remarcar la importancia de este continente para nosotros, cito a continuación dos párrafos de un artículo de la Revista de la Escuela de Comando y Estado Mayor del Ejército de los EE.UU., escrito por Raymond J. Barret (Sub-Jefe de Sección de Programas, Oficina de Conferencias Internacionales del Departamento de Estado); y dice:

"El conocimiento de estos ámbitos es esencial para proyectos de tal importancia como el posible control climatológico del planeta..."

LOCALIZACION DE LAS CONVERGENCIAS ANTARTICA Y SUBTROPICAL



CORRIENTES Y MASAS DE AGUAS ANTARTICAS Y SU DISTRIBUCION DE TEMPERATURA

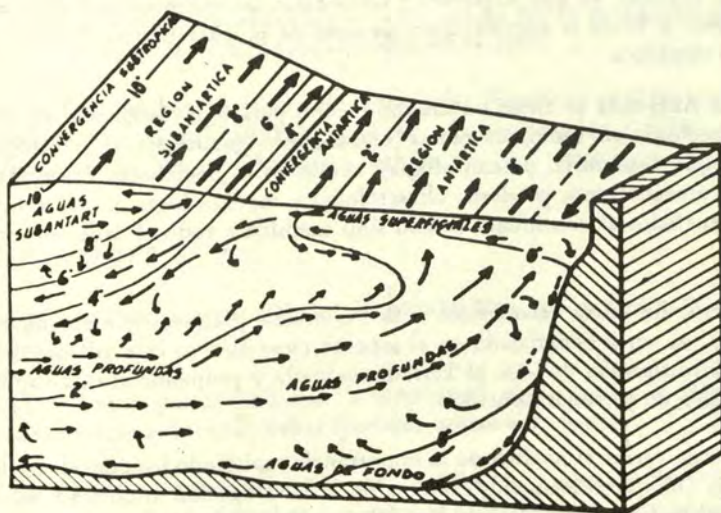


FIG. 10

“La investigación de años recientes ha demostrado que la alteración de las condiciones naturales en las aguas de la Antártida puede llegar a afectar el equilibrio biológico hasta tan lejos como el Ecuador”.

IMPORTANCIA CIENTIFICA

Una verdad que no requiere demostración es que las ciencias impulsan el desarrollo de un país.

En los pueblos progresistas la investigación científica por sí, aún sin fines utilitarios inmediatos, es considerada una necesidad, ya que sobre la ciencia pura reposa la investigación científica aplicada y esta última es la forjadora de la tecnología.

Mucho se habla de la transferencia de tecnología, la que de conseguirse acelera el desarrollo de los países.

Esto es cierto.

Pero cierto es también que aquel país que recibe esta tecnología no mantendrá un desarrollo adecuado permanente si no cuenta con capacidad científica.

El país que no cuenta con esa capacidad, ni se preocupa de crearla o desarrollarla, estará condenado a la necesidad permanente de transferencia tecnológica y, en consecuencia, condenado a quedar siempre a la zaga.

Hay quienes afirman que ciencia es poder y que al desarrollar la ciencia se desarrolla el poder. Por eso se considera ahora tanto la ciencia como la tecnología como elementos que intervienen en la evaluación del poder nacional.

Esto ha sido comprendido aún por los otros países sudamericanos que han firmado o adherido al Tratado, ya que Argentina y Chile están incrementando el personal científico en ese continente y Brasil se encuentra en las fases de preparación para enviar una importante expedición científica.

En la Antártida se tiene un amplio campo para la investigación en diversas ciencias: geofísica, geología en todas sus ramas (cosmogonía, geodinámica, petrología, mineralogía, geomorfología, fisiografía, paleontología); así como la glaciología, criogenia, oceanografía, biología, geomagnetismo, geodesia, climatología y meteorología, cuyas aplicaciones no sólo reportan beneficios al continente helado sino también a todo el orbe, en especial a nuestro hemisferio.

El Perú, de enviar científicos a la Antártida y convertirse en miembro consultivo del Tratado, se vería beneficiado en el aspecto científico ya que además del beneficio que reporta la investigación directa, el Tratado estimula y propende al intercambio de información y también de personal científico.

Bien vale cerrar el análisis de la importancia repitiendo los conceptos del notable científico sueco Otto Nordenskjöld, pionero de la investigación antártica: “La región Antártica, por motivos fáciles de comprender, debe tener para los sudamericanos, más interés que para los europeos”.

SITUACION DE LA ANTARTIDA PREVIA AL TRATADO

Veamos ahora los aspectos relacionados con el Tratado Antártico, comenzando con la situación previa al Tratado.

A través del tiempo varios han sido los argumentos jurídicos que han esgrimido los países que han pretendido derechos de posesión o dominio sobre territorios.

Así tenemos entre otros:

- El descubrimiento.
- El "Animus Possidendi" (deseo de poseer).
- La conquista.
- Las bulas papales.
- Tratados.
- Proximidad geográfica (accesión).
- La explotación.
- La ocupación y actos administrativos.
- Herencias.
- Aplicación de la teoría de sectores (caso de la teoría del senador canadiense Pascual Poirier aplicada en el Artico).

Todos estos argumentos han sido aceptados y negados, durante el decurso de la historia, ya sea por toda la comunidad internacional o parte de ella.

La Antártida durante mucho tiempo estuvo oculta a los intereses de la humanidad; al conocerse más de ella e interpretarse su importancia, se generan inquietudes en diversos países por ese continente.

Así, unos optan por efectuar reclamaciones territoriales basándose en uno o varios argumentos ya citados. Otros no los reconocen, ya sea porque no tienen suficientes argumentos que presentar o porque desean la explotación en todos los sectores.

De los doce países que habían efectuado actividades científicas en la Antártida durante el Año Geofísico Internacional (1957-58) y el Año de Cooperación Geofísica (1959), y que fueron los firmantes del Tratado Antártico, habían 5 países no reclamantes y 7 firmantes reclamantes.

PAISES NO RECLAMANTES

Los países no reclamantes eran: Bélgica, Estados Unidos, Japón, Unión Soviética y la Unión Sudafricana.

En forma general estos países "miraban" a la Antártida como territorio "Res Nullius" sobre el cual, para reconocer soberanía, debía ejercerse ocupación efectiva.

Esta posición era intensamente afirmada por los EE.UU. y la Unión Soviética, que no aceptan soberanía y se reservaban derechos por razones de exploración los norteamericanos y de descubrimiento los soviéticos, basándose en la expedición de Bellingshausen a la que és-

tos le atribuyen el descubrimiento.

La posición de considerar a la Antártida como "Res Nullius" y no poderse ejercer la ocupación efectiva por la dureza del ambiente, ha generado a su vez dos posiciones: la primera, la del argumento de la actividad (que sólo pueden esgrimir los países con bases de investigación en la Antártida) y la segunda: la del argumento "Res Communis Humanitatis" o Patrimonio Común de la Humanidad, que conviene tener en cuenta cualquiera que sea la estrategia peruana para acceder a la Antártida.

Veamos ahora los países reclamantes.

PAISES RECLAMANTES (Fig. 11)

Conforme puede apreciarse en la Figura, las zonas reclamadas son las siguientes:

A) NUEVA ZELANDA

El Reino Unido reclamó para Nueva Zelanda el territorio comprendido entre los Meridianos 150°W y 160°E y entre el paralelo 60°S y el Polo.

B) AUSTRALIA

El Reino Unido reclamó para Australia el territorio comprendido entre el Paralelo 60°S y el Polo, y entre los meridianos 160° y 45°E , excepto un pequeño sector de 6° (136° a 142°E) que se reconoce a Francia.

C) FRANCIA

Territorio comprendido entre los meridianos 136° y 142°E y entre el paralelo 60°S y el Polo. Asimismo, las Islas Kerguelen, Isla Crozet e Isla Arnsterdam.

D) NORUEGA

Territorio comprendido entre los meridianos 20°W y 45°E , y entre el paralelo 50°S y el Polo, lo que incluye la Isla Bouvet. Igualmente, reclama la Isla Pedro I, cerca de los 90°W y 68°S .

Luego se tiene una zona de superposición de reclamaciones, y son las siguientes:

E) CHILE

Territorio comprendido entre los meridianos 53° y 90°W . No señalan un límite norte.

F) ARGENTINA

Territorio comprendido entre los meridianos 25° y 74°W desde el Polo hasta el Paralelo 60°S . Se puede apreciar una superposición con la zona reclamada por Chile entre los meri-

SECTORES RECLAMADOS

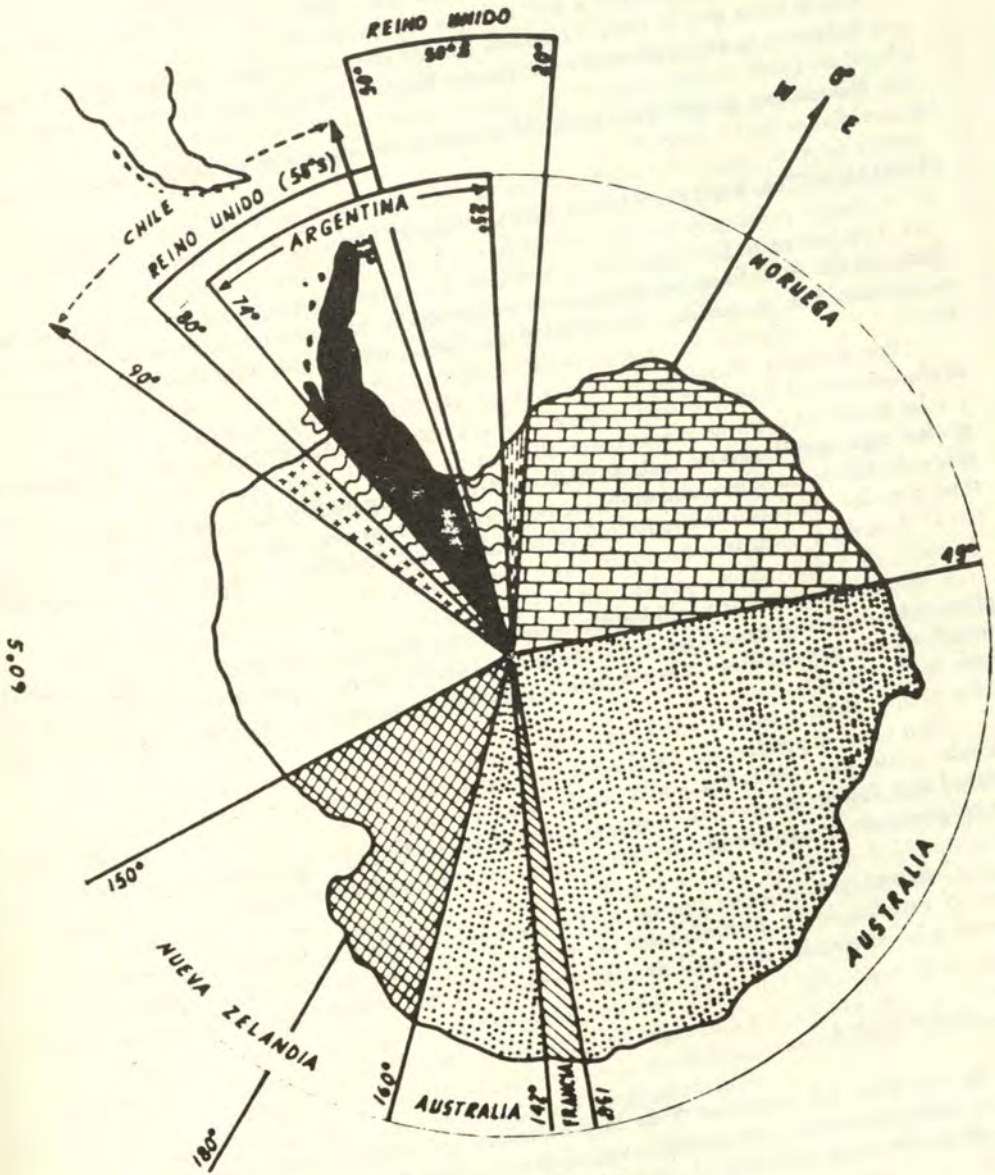


FIG. 11

dianos 53° y 74° W.

G) REINO UNIDO

Territorios comprendidos entre los meridianos 20° y 50° W. hasta el paralelo 50° S y entre los meridianos 50° y 80° W hasta el paralelo 58° S.

Puede verse que la zona reclamada por los británicos abarca las Malvinas y Georgia del Sur, toda la zona reclamada por Argentina y 73 o/o de la reclamada por Chile.

Nótese que ningún país ha hecho reclamación alguna en el Sector comprendido entre los meridianos 90° y 150° N.

FUNDAMENTOS DE LOS PAISES RECLAMANTES

Los países reclamantes han planteado diversos fundamentos para justificar sus derechos. Entre estos fundamentos incluyen la herencia, fundamentos históricos, descubrimiento, proximidad geográfica, continuidad geológica, ocupación, actividades de exploración, etc.

Por ejemplo, Australia recurre a la proximidad y a las exploraciones; Noruega a las exploraciones; el Reino Unido recurre al descubrimiento (que lo atribuyen a William Smith) y a las sucesivas exploraciones (entre ellas las de Weddell, Shackleton, Scott). Es interesante citar aquí que luego de la derrota de las Armadas española y francesa en Trafalgar en octubre de 1805, se inicia una etapa de penetración y apropiación británica basada en su entonces poder marítimo indiscutido. Se establecen en Sudáfrica, se apropian de la Isla Tristán D' Acunha y otras islas menores, entre ellas, Ascensión.

Tienen dos intentos fallidos de ocupar zonas del Río de la Plata y en 1833 se apropian de las Islas Malvinas a las que denominan Islas Falkland (dependencias Falkland) e intensifican sus expediciones a la Antártida, empleando muchas veces las Islas Falkland como base de proyección.

Son estas dependencias Falkland con las que incluyen como dominio británico la Antártida y aún parte de la Patagonia en la Carta patente del Rey Eduardo VII (1908). Esta actitud que fue modificada en la Nueva Carta Patente de 1917 siendo Rey Jorge V; aunque las ocupaciones les han servido de base para sus pretensiones antárticas.

Conviene para el caso, por estar más cerca a la realidad peruana y facilitar posteriormente el estudio de las posibilidades de asumir una política nacional y sub-continental referente a la Antártida, una análisis más detallado de los fundamentos de Argentina y Chile.

A) ARGENTINA

Se esgrimen los argumentos de la proximidad geográfica; la continuidad geológica; el descubrimiento, que lo atribuyen al buque 'Spiritu Santo' en 1817; la herencia, afirmando que mediante el principio del "Uti Possidetis Juris" heredaron de España las tierras que le correspondían en razón de bulas papales y tratados posteriores como el de Tordesillas; la exploración, que la relacionan con las actividades de foqueros en el siglo pasado; la ocupación y actos administrativos que la relacionan

con el establecimiento de una base en las Islas Orcadas del sur donde funcionó la primera estación meteorológica en el Antártico y finalmente, afirman haber determinado su zona de reclamación aplicando la teoría de los sectores en su condición de país del hemisferio sur (Is. Sandwich - C^o Bertrand).

B. CHILE

Se esgrimen también los argumentos de la proximidad geográfica, la continuidad geológica y los actos administrativos, que los relacionan con concesiones dadas en Santiago, en 1906, para explotaciones pesqueras en las Islas Shetland y Georgias del Sur.

Al igual que Argentina, se basan también en el "Uti Possidetis Juris" con las variantes de que afirman que todas las tierras al sur de la Patagonia y parte de ella, pertenecían a la Capitanía General de Chile y que el límite oriental asignado a España en el Tratado de Tordesillas es el meridiano 53^o W y donde comienzan su reclamo. Por otro lado afirman que el límite occidental de su zona de reclamo (90^o W.) coincide con el límite del área de seguridad del TIAR y también del llamado Cuadrante Sudamericano en que varios autores dividen geoméricamente a la Antártida.

PROLEGOMENOS DEL TRATADO

A partir de la Segunda Guerra Mundial se percibe la importancia estratégica de los mares e islas antárticas. Luego de ésta, el advenimiento de la Guerra Fría entre EE.UU. y la Unión Soviética le asigna un valor creciente a la Antártida.

Ante la existencia de diversas reclamaciones territoriales, en diciembre de 1946 el Secretario Interino de Estado de los EE.UU., Dean Acheson, efectúa una declaración por la que los EE.UU., expresan su no reconocimiento de reivindicaciones territoriales a la par que efectúan una reserva general de derechos.

Luego efectúan una presentación ante la ONU a fin de conseguir ponerla bajo su administración fiduciaria.

En 1948, ya fracasada esta tentativa, proponen directamente a los 7 países que tenían reclamos territoriales (sólo a ellos), efectuar negociaciones para obtener un acuerdo que establezca alguna forma de arreglo en el continente. Por otro lado, la Unión Soviética exigió participar en todo arreglo. El intento norteamericano se diluyó ante el rechazo de los reclamantes y la actitud soviética.

Finalmente lograron su propósito luego de las actividades del Año Geofísico, aprovechando el incremento de las diferencias entre Chile, Argentina y Gran Bretaña; la preocupación de los países que desarrollaban actividades en la Antártida, especialmente Australia, ante la incursión soviética en el área reclamada por los australianos.

Se dice que una de las principales motivaciones que impulsaron a los EE.UU. a insistir en el logro de las negociaciones, además de evitar las disputas, era la intención de establecer jurisprudencia ante la proximidad de la llegada del hombre a la luna.

Nótese que en ese entonces la Unión Soviética llevaba cierta ventaja en la carrera espa-

cial.

Para esta oportunidad los EE.UU. precisaban dos objetivos básicos: la libertad de investigación científica y el uso pacífico de la Antártida.

Todos estos factores, sumados a la indefinición de la comunidad mundial respecto a las reclamaciones de soberanía bajo títulos diferentes y a que la India repentinamente intentó dos veces llevar a la Asamblea de la ONU el criterio de la internacionalización, hicieron que las otras 11 naciones, incluyendo las reclamantes, aceptaran la invitación norteamericana.

Es así que luego de 60 sesiones preliminares que se prolongaron durante año y medio, los representantes de los doce países se reunieron en Washington el 15 de octubre de 1959, llegándose a concluir el Tratado, con su firma el 1 de diciembre del mismo año.

ANÁLISIS DEL TRATADO ANTARTICO

Del análisis del Tratado, que consta de 14 artículos, conviene resaltar lo siguiente:

- La región antártica está exclusivamente reservada para fines pacíficos, prohibiéndose toda medida de carácter militar como establecimiento de bases y ensayos de cualquier clase de armas; aunque no impide el empleo de personal o equipo militar para investigaciones científicas u otro tipo de actividad con fines pacíficos.

Los signatarios y adherentes (entre ellos, el Perú) están comprometidos a efectuar los esfuerzos apropiados para que nadie lleve a cabo actividades contrarias a los propósitos y principios del Tratado.

Por lo tanto, si el Perú desea hacerse presente en la Antártida, deberá hacerlo por medio de algún tipo de actividad científica.

- El Tratado se aplica a la región situada al sur de los 60° de latitud S. sin perjudicar o afectar los derechos de cualquier Estado, conforme al Derecho Internacional en lo relativo al Alta Mar.
- El Tratado dispone que los países procedan lo más ampliamente posible; al intercambio de información sobre programas científicos, al intercambio de personal científico entre las expediciones y estaciones y al intercambio de observaciones y resultados científicos sobre la Antártida.

Por otro lado, el Tratado ha creado un foro para el análisis y debate de la problemática Antártica, este foro se materializa en las reuniones consultivas, las que se han realizado, hasta la fecha, en 11 oportunidades. Es evidente que si se buscan posiciones al margen de dicho foro, se tendría muy pocas probabilidades de éxito, no sólo por nuestra condición de adherentes sino, principalmente, dado el peso político actual de los países contratantes.

En consecuencia, conviene tomar parte en ese foro; y para poder hacerlo, los adherentes deben demostrar su interés en la Antártida mediante la realización de investigaciones

científicas importantes, como el establecimiento de una estación científica o el envío de una expedición.

- Una vez facultado a participar en las reuniones consultivas, se adquirirá un instrumento de gran valor: un derecho relativo de veto, ya que toda decisión, modificación o enmienda (por lo menos durante los 30 años mínimos de vigencia del Tratado) requiere de la aprobación unánime de los signatarios y adherentes facultados a participar en las reuniones (que en esa condición adquieren los mismos derechos y prerrogativas). Obtenido ese "derecho de veto" se podrá evitar cualquier decisión que pueda afectar nuestros intereses.
- Si bien el Tratado fue firmado el 1 de diciembre de 1959, recién entró en vigencia el 23 de junio de 1961, al recibirse las ratificaciones de todos los países signatarios (Australia, Chile, Argentina).

Por lo tanto, los 30 años que deben transcurrir para que cualquiera de los miembros consultivos: signatarios, o adherentes con los mismos derechos, pueda pedir la revisión del funcionamiento del Tratado (cobrando mayor importancia el consenso mayoritario) se cumplirán en 1991 y no en 1989 como equivocadamente afirman algunos autores.

Hay también quienes afirman que el Tratado pierde su vigencia a los 30 años. Pero esto no es así. Si bien esto podría suceder, la afirmación no puede ser absoluta. Es posible que el Tratado continúe con grandes o ciertas modificaciones o aún sin ellas.

Todo depende de cómo se encuentre en esos tiempos la correlación de tendencias entre los países facultados para dar su voto. Es preciso, para arribar a una posición favorable, que se vea incrementado el porcentaje de países con pretensiones territoriales si esa fuera la posición peruana, preferentemente los del Hemisferio Sur y que se lleguen a acuerdos previos para resolver las diferencias en cuanto al límite de sus zonas respectivas; de modo de poder concertar una coherente política hemisférica, o por lo menos sub-continental, para poder conseguir ejercer realmente la soberanía.

Conviene por lo tanto obtener cuanto antes el derecho de participar en las reuniones consultivas, trabajar por concertar una política de bloque que busque el ingreso, a las reuniones consultivas, de los países que tengan interés en ejercer soberanía (que en lo posible no afecten nuestros intereses) y evitar el incremento de los países con criterio de internacionalización o aquellos que no muestren una política definida respecto a la Antártida y que pueden ser inducidos a decidirse por la internacionalización.

- La necesidad de iniciar actividades científicas a la brevedad, es clara y no requiere ya de mayor comentario.
- Por último, debe añadirse que hasta la fecha el Tratado ha recibido las adhesiones de los 13 países, entre ellos el Perú.

De estos 13, 2 ya han pasado a ser miembros consultivos conforme puede apreciarse en la Figura 12.

Antes de concluir en la relación final de los aspectos que sirven de fundamento a

ESTADOS CONTRATANTES DEL TRATADO ANTARTICO		
MIEMBROS CONSULTIVOS (14)	ADHERENTES (11)	
1. ARGENTINA *	-1. (POLONIA)	8-6-61
2. AUSTRALIA *	2. CHECOSLOVAQUIA	14-6-62
3. BELGICA	3. DINAMARCA	20-5-65
4. CHILE *	4. HOLANDA	30-3-67
5. FRANCIA	5. RUMANIA	15-8-71
6. JAPON	6. R.D. ALEMANA	17-11-74
7. NUEVA ZELANDA	7. BRASIL	16-5-75
8. NORUEGA	8. BULGARIA	11-9-78
9. U. SUDAFRICANA	-9. (R.F. ALEMANA)	5-2-78
10. UNION SOVIETICA	10. URUGUAY	12-1-80
11. REINO UNIDO	11. PERU	11-3-81
12. ESTADOS UNIDOS	12. PAPUA-NUEVA GUINEA	16-3-81
13. POLONIA (7-10-77) ↓	13. ITALIA	18-3-81
14. R.F. ALEMANA (3-3-81) ↓		

*DEPOSITARON SUS DOCUMENTOS DE RATIFICACION EL 23-6-61 (ENTRA EN VIGENCIA EL TRATADO)

FIG. 12

los derechos del Perú sobre la Antártida, es preciso hacer un análisis a las teorías de sectores.

TEORIA DE LOS SECTORES POLARES (POIRIER)

El principio del Sector fue enunciado por primera vez en el Parlamento canadiense, el 20 de febrero de 1907, por el entonces senador Pascal Poirier.

Diversos países y autores consideran este principio como título válido para adquirir soberanía. Es sostenido por la mayoría de los Estados que reclaman territorios en la Antártida, aunque aplicando interpretaciones que les provean de mayores ventajas.

Este principio en esencia consiste en la formación de un Sector circular de la esfera te-

restre, con el vértice en el Polo y sus dos lados determinados por los meridianos correspondientes a los extremos Este y Oeste de las costas de los territorios de los países del hemisferio que se proyectan hacia el Polo.

Ha sido aplicada con buenos resultados en el Artico. Tal como fue ideado por Poirier y perfeccionada por el jurista ruso L.V. Lathkins, fue adoptada por Canadá, Unión Soviética, Noruega y Estados Unidos.

La Unión Soviética fue la primera en aceptar plenamente la teoría de los sectores y delimitó el suyo desde 1926.

Hasta la fecha el Perú no cuenta con una teoría única de aplicación del principio de los sectores, u otro principio para fijar lo que podrían ser los límites del Sector Peruano.

Y pienso que es necesario contar con una teoría única, cualquiera que fuera la tendencia triunfante en el futuro; o la territorialista o la de internacionalización, sea global o regional, como aquella del condominio plural.

En el caso del triunfo de la tendencia territorialista, para poder tener mayores probabilidades de obtener el área que se pretende; y en el otro caso, como un elemento de negociación para la obtención de mayores derechos.

Hasta el presente, se han emitido diversas opiniones, muy interesantes por cierto, de lo que podría ser el Sector Peruano.

Así tenemos que, aplicando en forma pura, directamente, la teoría del Sector, de acuerdo a un informe elaborado en Setiembre de 1976 por una Comisión Especial de la Sociedad Geográfica de Lima, presidida por el Sr. Contralmirante Manuel R. Nieto (Fig. 13), padre de nuestro distinguido historiador R. P. Armando Nieto Vélez, el Perú tendría derecho a un sector que abarque el Meridiano $81^{\circ} 20' W$ que pasa por Punta Balcones en el norte del Perú y el que pasa por playa La Rinconada (próxima a Punta Ulleros) en el departamento de Ica, que es el Meridiano $75^{\circ} 40' W$ correspondiente al extremo occidental de la costa de Chile, el valor angular del sector polar así formado sería de $5^{\circ} 40'$.

En territorio antártico, correspondería desde Cabo Byrd hasta Monte Combs en el mar de Bellingshausen, teniendo como vértice al Polo y como lado norte el Paralelo $60^{\circ} S$.

Este sector está dentro del que pretende Chile, que aplicando a su manera la teoría del sector sobrepasó el meridiano $75^{\circ} 40' W$ para extenderse hasta los $90^{\circ} W$ conforme lo menciona el informe antes citado, el meridiano $75^{\circ} 40' W$ límite extremo occidental del territorio chileno, fue el señalado hace buen tiempo por el autor de La nueva geografía de Chile, Coronel Oscar Kaplan C., Oficial de Estado Mayor y cuyo texto fue aprobado por el Ministerio de Educación y recomendado por el Ministro de Defensa Nacional de aquel país.

Tenemos también la del Sr. Embajador Gonzalo Fernández Puyó, que comprende de los 77° a los $90^{\circ} W$, es decir, un total de 13° .

DERECHOS DEL PERU

Por razones de tiempo no hemos analizado en esta presentación los aspectos históricos



FIG. 13

de la Antártida.

Sólo deseo mencionar que algunos países como el Reino Unido, Noruega, Argentina, Chile y EE. UU. etc. se atribuyen en algunos casos el privilegio de ser los precursores del descubrimiento, y en otras como los descubridores, o que algunos de sus connacionales hicieron tomas de posesión.

Sin embargo, sus argumentos no son suficientemente claros y no reciben la aceptación de las otras partes.

Como un ejemplo se cita que los EE.UU. consideran a Nathaniel Palmer como descubridor, los rusos a Bellingshausen, los ingleses a William Smith, los argentinos al bajel "Spiritu Santo" (desconociendo el nombre del Capitán y otros datos necesarios, etc.) Todos estos actos en el siglo XIX.

El Perú puede esgrimir también datos históricos que le otorguen derechos resumiendo algunos de ellos en base a las contribuciones del Dr. Valcárcel, así como el Dr. Del Busto en la historia marítima y otros autores extranjeros, puedo citar:

- Pedro Sarmiento de Gamboa, marítimo a órdenes del virrey Toledo, en 1580 desde el Estrecho de Magallanes hace declaración oficial de toma de posesión de tierras hasta el Polo Antártico, basándose en el derecho que asistía en función de la bula Inter-caetera, del Papa Alejandro VI (1493).
- Pedro Fernández de Quiros, (en 1605 y 1606) con el apoyo del virrey del Perú, Conde de Monterrey, fue el primer expedicionario que intenta (repetidamente) descubrir la "Terra Australis Incognita" y conquistarla hasta su Polo; constituyéndose en el precursor del descubrimiento de la Antártida. Murió antes de acometer un nuevo intento en 1610.
- El Almirante Gabriel de Castilla, (1603) al servicio del Virreinato peruano fue el primero en cruzar la convergencia antártica y probablemente en avistar islas antárticas.

Con lo recién citado podemos decir que nos asisten razones históricas, además de todas las otras ya mencionadas al inicio de esta presentación.

En la actualidad la comunidad internacional no está decidida acerca de los fundamentos (o el peso de ellos) que deben servir para el ejercicio de soberanía o de otro tipo de derecho en la Antártida.

El panorama se complica un poco más si analizamos los probables bloques que podrían formarse entre los países antárticos. (Fig. 14)

Debemos, por tanto estar preparados a mostrar o presentar nuestras razones cualquiera sea el fundamento que prime. En otras palabras, debemos contar con la flexibilidad para adaptarnos y responder con argumentos a cualquier coyuntura internacional que se presente.

Hay diversos autores, hombres de derecho entre ellos, que citan también para el caso

CLASIFICACION POR "BLOQUES"			
	CONSULT.	ADHER.	TOTAL
OCCIDENTALES :	12	7	19
NO OCCIDENTALES :	2	4	6
DESARROLLADOS :	11	7	18
EN DESARROLLO :	3	4	7
HEMISFERIO N. :	9	7	16
HEMISFERIO S. :	5	4	9
C.E. EUROPEA :	4	3	7
COMMONWEALTH :	3	1	4
SUDAMERICA :	2	3	5
RECLAMANTES :	7	—	7
NO RECLAMANTES :	7	—	7

FIG. 14

como fundamentos requeridos: a la ocupación, o actividad por lo menos; a la investigación y exploración y al Tratado Antártico, además, lógicamente de la reclamación.

Precisamente en esos puntos, el Perú no tiene por el momento mucho que presentar. Pero lo podrá, si se decide pasar a la acción.

De todo lo expuesto se puede decir que el Perú tiene derechos irrenunciables, pero que las acciones de otros países con interés en la región y con mayor peso político podrían mediatizarlos o minimizarlos. Es por eso imperioso tomar las acciones para efectuar expediciones de investigación científica y el establecimiento de una estación antártica. Al respecto, cabe mencionar que es un objetivo de la Marina de Guerra del Perú lograr su participación activa en la problemática antártica; que la Comandancia General de la Marina en diversas oportunidades ha enviado oficiales a que participen en calidad de observadores en campañas antárticas de otros países miembros del Tratado Antártico, habiéndole cabido al que escribe, el privilegio de haber participado en tal condición en el planeamiento de la campaña antártica argentina 1981/82 y en la misma campaña a bordo del moderno rompehielos A.R.A. "Almirante Irizar" y visitando diversas bases y estaciones.

Si todo esto se logra, es seguro que nuestros derechos no sólo serán irrenunciables sino también inalienables.

Deseo terminar esta exposición dirigiéndome imaginariamente a aquellos que pudiesen aún ser escépticos ante las potenciales que ofrece el Antártico y lo hago con un lección histórica y un pensamiento:

Alaska resulta ser en el presente no sólo una despensa forestal sino una gran fuente de petróleo para los EE.UU.; así como de una tremenda importancia estratégica para el control del Estrecho de Behring y por constituir "una gruesa espina en las espaldas" de la Unión Soviética.

Craso error cometió Rusia al no comprender la importancia geopolítica de un territorio y no valorar las heladas tierras de Alaska, que las vendió a los EE.UU. en 1867 por 7'200,000 dólares.

El pensamiento es del notable geopolítico norteamericano Nicholas John Spykman, que dice: "No tiene destino el país que no tenga una radiación o influencia superior a su extensión geográfica".

La Población Aborigen en el Caribe o Un Caso de Despoblamiento

TENIENTE PRIMERO A.P.
JORGE ORTIZ SOTELO

El objeto de este trabajo es presentar un estado de la cuestión en torno a los estudios de demografía histórica para el área del Caribe, en el lapso que va entre el descubrimiento colombino y la desaparición de la población aborigen. Para tal fin hemos tenido que dividir la exposición en dos partes; la primera tratará de proporcionar alguna información de lo sucedido en las islas del Caribe en general, excepto en la Española, mientras que la segunda analizará los principales trabajos que sobre el fenómeno estudiado se han escrito para esta isla.

Hemos podido constatar el trato privilegiado que ha tenido la Española por parte de los historiadores, gracias a múltiples razones que no son del caso analizar aquí, debiendo reconocer cierto valor de trabajo capital a los llevados a cabo por Angel Rosenblat (1), Carl Sauer (2) y Sherburne Cook en compañía de Woodrow Borah (3). De los tres trabajos el que permite un mejor reanálisis de los datos es el de estos dos últimos investigadores, que cumple con la norma en estos temas de diferir sus resultados con los otros dos. Todo ello nos ha llevado a tomar los Ensayos sobre historia de la población, en su parte correspondiente a la Española, como elemento primario para el presente trabajo; a él recurriremos constantemente y con él compararemos los otros dos.

INFORMACIONES TEMPRANAS

Las islas del Caribe se hallan agrupadas en tres grandes áreas: las Bahamas, las Grandes Antillas y las Antillas Menores.

Las primeras están conformadas por más de 30 islas habitadas y 700 sin habitar, constituyendo, al momento del arribo, las denominadas islas Lucayas. Las Grandes Antillas abarcan a las siguientes islas: Cuba, Española, Jamaica, Puerto Rico y las pequeñas que les son anexas. Las Antillas Menores comprenden a todas las islas que están sembradas al sureste de Puerto Rico, formando un arco con las costas venezolanas. En su conjunto, los tres grupos representan más de 2,000 islas, con una superficie que supera los 238,179 kilómetros cuadrados.

Hacia 1492 diversos grupos étnicos se encontraban ocupando esta vasta región insular. El más antiguo de ellos, conocido por los otros dos grupos como guanahacabibes había sido desplazado por un grupo derivado del tronco arawak. A pesar de ello, al momento de la irrupción europea aún se mantenían pequeños asentamientos prearawaks en los extre-

mos oeste de las islas del norte y, posiblemente, ocupando buena parte de las islas Luca-
yas (4).

El grupo arawak ya mencionado ocupó buena parte de las Antillas, Grandes y Meno-
res, introduciéndose en aquéllas desde el este y replegándose de éstas a raíz de la tardía
pero feroz irrupción de los caribes, provenientes de Sudamérica (5).

En los últimos años se ha venido empleando el término taíno para referirse al grupo
arawak, sin embargo ello no responde a una realidad étnica comprobada sino más bien,
a la generalización del término empleado para denominar a la nobleza arawak, los nitaínos.
La organización de esta última etnia, en lo social, era de manera bastante estratificada,
ubicándose a la cabeza de cada grupo regional al cacique (que habría de "donar" este ca-
lificativo para todo aquel que ocupara cargo similar en las demás sociedades americanas
que estaban por descubrirse), los ya citados nitaínos, los comuneros y, finalmente, los na-
borias, como "servidores y favoritos" del cacique (6).

Las noticias sobre población al momento mismo del arribo son sumamente vagas, pero
lo suficientemente expresivas como para dejarnos la clara impresión que los testigos se asom-
braron y sorprendieron al ver una región nueva y densamente poblada. Así, hemos recogido
del diario del primer viaje las noticias que sobre este tema copiamos a continuación. Sin em-
bargo, y para no abultar el número de citas, en cada noticia que aquí se presenta figurará
la fecha y la página correspondiente en la edición de Navarrete (7)

- Guanahaní. Bautizada entonces como isla San Salvador hoy corresponde a una
de las dos islas siguientes: Gran Turco o Watlings. Al momento en que arribó a
esta primera isla americana apuntó: "luego se ayuntó allí mucha gente de la is-
la... Ellos andan todos desnudos como su madre los parió, y también las muge-
res, aunque no vide mas de una farto moza y todos los que yo ví eran mance-
bos, que ninguno vide de edad de mas de treinta años..." (12-10-1492, pp.167-
168). Al día siguiente anota: "ellos vinieron a la nao con almadías... y grandes
en que en algunas venía 40 ó 50 hombres, y otras más pequeñas, fasta haber de
ellas en que venía un solo hombre" (13-10-1492, pp. 168-169). Al otro lado de
la isla vió dos o tres poblaciones cuya gente venía "toda a la playa"...vinieron
muchos y muchas mugeres, cada uno con algo... y vide un pedazo de tierra que
se hace como isla, aunque no lo es, en que había seis casas" (14-10-1492,
170).
- Refiriéndose a las islas Caicos, a las Inaguas, a Marinagua y a algunas otras al
oeste, "mas de cien" en total, apuntó Colón: "todas son muy llanas, sin mon-
tañas y muy fértiles, y todas pobladas, y se hacen la guerra la una a la otra..."
(14-10-1492, p. 171).
- En día 15 de octubre, ya en la isla Caico del Norte, bautizada entonces como
Santa María de la Concepción, anotó lo siguiente: "en amaneciendo fui a tie-
rra con las armadas, y salí, y éllos que eran muchos así desnudos, y de la
misma condición de la otra isla de San Salvador, nos dejaron ir por la isla y
nos daban lo que les pedía..." (p. 172).
- En la isla Inagua Chica, bautizada como Fernandina, vio una población el día
16, mientras que en la cercana Inagua Grande, llamada Isabela por los marinos

y Samoet por los nativos, halló ocho o diez hombres “y nos amostraron ahí cerca la población...” (p. 176). Sobre esta misma isla apunta: “mas no vide entre muchas poblaciones que yo vide ninguna que pasase de 12 hasta 15 casas” (p. 177). Luego, ya en son de zarpe, fueron “a una población aquí cerca, adonde estoy surto media legua... y dejaron las casas” (p. 181).

- En relación a la isla de Cuba la información es abundante, proporcional al tiempo que permaneció Colón sobre las costas de la isla Juana. Así, anotaba el día 29 de octubre haber embocado sobre un río, cerca al cual quedaba una población con no pocas casas (p. 186), que Navarrete identifica con el español puerto de Nuevitas del Príncipe. De este mismo lugar saldrían más de 16 canoas para acercarse amistosamente a las naves del Almirante (1-11-1492, p. 189). El sábado 3 de noviembre vinieron muchas más almadillas (p.191) y tres días después retornaron dos tripulantes, enviados tierra adentro, comunicando que a 12 leguas estaba situada una población de 50 casas, con unos mil vecinos, “por que viven muchos en una casa” (p. 193). También informaron que más de 500 de estos habitantes habían querido seguirlos por que creían que con ello irían al cielo; por otro lado, “hallaron los dos cristianos por el camino mucha gente que atravesaba a sus pueblos, mugeres y hombres con un tizón en la mano, yerbas para tomar sus sahumeros que acostumbraban: no hallaron población por el camino de mas de cinco casas ...” (6-11-1492, pp. 194-195). En el extremo sur de la isla no se logró avistar ningún poblado desde el mar, aunque Colón reconocía que debía haberlos ya que, por donde saltaran a tierra fueron encontrados señales de habitantes (26-11-1492, p. 209). Baracoa, población encontrada a orillas del río extremo sur, fue calificada como “la mayor que hasta hoy haya hallado, y vido venir infinita gente a la ribera de la mar dando grandes voces, todos desnudos con sus azagayas en la mano ...” (27-11-1492, p. 211).

El 29 de noviembre, luego de voltejear hacia al norte y ya navegando hacia el sur nuevamente, saltaron a tierra y encontraron grandes poblaciones con las casas vacías; luego, en otro poblado encontraron la cabeza de un hombre dentro de una canasta, suponiendo había pertenecido a algún individuo reverenciado por los habitantes de la casa (pp. 213-214). Al día siguiente se volvió a enviar a tierra, hallando entonces muchas poblaciones, aunque todas vacías, tierra fertilísima, toda labrada, y una canoa de 95 palmos de largo en la que cabrían 150 personas (p. 214). Tres días después nuevos exploradores llegaron a una población en la que al ser avistados huyeron sus habitantes. Este hecho llevó a anotar en el diario el haber sido certificado “que 10 hombres hagan huir a 10,000” (3-12-1492, p. 216).

REFLEXIONES EN TORNO A LAS INFORMACIONES TEMPRANAS

La información reseñada, que no es por cierto toda la que contiene el diario del primer viaje, nos deja apreciar que las islas caribeñas se encontraban entonces sumamente pobladas. Sin embargo, la misma vaguedad con que aparecen consignadas no nos permitiría asignarle valores cuantificables. A pesar de ello no estamos de acuerdo en lo sostenido por Rosenblat, quien plantea una suerte de inflación ilusionista para los datos de Colón, y luego para los de Las Casas (8).

Rosenblat basa su crítica en la notoria diferencia que encuentra entre los datos tempranos y la realidad geográfica, ostensible en las dimensiones dadas por Colón a las islas descubiertas. Según ellas la isla Española era mayor que Inglaterra, o mayor que Portugal, o igual al área comprendida entre Cataluña y Fuenterrabía; mientras que Jamaica sería comparada con Sicilia, resultando mayor aquélla; Cuba, por su lado, era mayor que Inglaterra y Escocia juntas. Para Las Casas la isla Española era mayor que Inglaterra, Sicilia y Creta juntas (9). Ahora bien, los comentarios que hace en torno a estos cálculos nos traen a la mente la facilidad con que pueden engañarse los sentidos cuando se navegando bandadas largas sobre una costa, caso que se presenta normalmente en las islas y no tanto en los continentes, recordemos los no pocos días empleados para poder, finalmente, alejarse de las costas de Cuba. Cabe hacer una corta reflexión en torno al hecho que las mediciones, más o menos exactas, sólo han sido posibles desde fines del siglo XVIII, luego que desarrolló notablemente la ciencia matemática debido a los aportes alemanes, principalmente, y la ciencia náutica debido a las contribuciones española y francesa. Hasta entonces, cualquier mapa, o carta de marear, nos mostrará una clara distorsión, básicamente en latitud, generando esto la deformación de las superficies representadas. Aún hoy, la cartografía sufre cierta irregularidad debido al sistema mismo de proyección elegido, llámese éste Mercator, Gnomónico, Lambert, Policónico, o cualquier otro.

En nuestra opinión, la errada comparación espacial no puede, por sí misma, invalidar la impresión de encontrarnos ante una población sumamente numerosa para las islas caribeñas, al momento de la irrupción española. Parecería que hubo, sí, ilusión inflacionista en este aspecto, pero la misma que llevaría a todos los que descubrieron tierras hasta fines del XVIII a asignar valores erróneos para ellas.

LA ESPAÑOLA. EL REPARTIMIENTO DE 1496

La sustancial diferencia que existe en los cálculos de Rosenblat con los de Sauer y con los de Cook y Borah, hace que pasemos de 100,000 habitantes a 3'700,000 y, finalmente, a 8'000,000 de pobladores para esta isla. Todo ello responde a distintas maneras de tratar fuentes más o menos similares, las mismas que presentamos a continuación con algunos comentarios que nos parecen oportunos.

Con intención de dar cuenta a los reyes españoles de los sucesos del segundo de sus viajes, el Almirante zarpó de la isla Española el jueves 10 de marzo de 1496, llevando como compañía 225 cristianos y 30 indios. En la Española quedaba a cargo, como adelantado, su hermano Bartolomé Colón, con orden de llevar a cabo la colección del tributo impuesto a los indios después de la rebelión de Caonabo, en 1495. Este tributo, colectable cada tres meses, se impondría de la siguiente manera: "de los que habitaban en Cibao, donde estaban las minas de oro, pagaría toda persona mayor de catorce años un cascabel grande lleno de oro en polvo; y todos los demás, veinticinco libras de algodón cada uno. Y para saber quién debía pagar este tributo, se mandó hacer una medalla de latón o de cobre, que se diese en cada paga a cada uno, el cual debería llevarla al cuello; a fin de que, quien fuese encontrado sin ella, se supiese que no había pagado y se le castigase con alguna pena" (10). Llevar a cabo esta labor requirió un reparto de indios y este debió dar determinado resultado, el mismo que ha sido sometido a distintos análisis especulativos por los investigadores mencionados.

La documentación sobre el reparto, en sí, no ha sido habida en archivo alguno, dudándose si fue realmente llevado a cabo. Sin embargo, la larga lista de referencias que proporcio-

nan Cook y Borah ha llevado a aceptar la existencia de este repartimiento, aún cuando ellos mismos aceptan cuatro posibles factores de distorsión para la cifra que estiman resultante (11). Los factores son:

- calidad de las unidades empleadas.
- territorio abarcado por la cuenta.
- exactitud de la misma; y
- las correcciones por omisión.

Sobre el primer punto, Cook y Borah concluyen afirmando que se dio cumplimiento exacto a las órdenes del Almirante en el sentido de incluir sólo hombres y mujeres entre los 14 y 70 años de edad, esta última edad como límite superior tributable sugerido por ambos norteamericanos. A ello le aplican un factor correspondiente a la población fuera de estos márgenes, niños y ancianos, calculados para esa época en un 40 o/o de la población total. A estos cálculos cabría hacer dos observaciones; la primera relacionada con este último factor de corrección, tomado de una sociedad no insular, y la segunda basada en que este mismo factor no sufre castigo alguno por efecto de error, ocasional o intencional, en el cómputo de edades. Sabemos que esto último era sumamente frecuente en el afán de inflar la población tributaria, comprimiendo así los grupos extremos; a ello hay que agregar la propia dificultad cultural de contar ya que, si fue llevado a cabo este repartimiento por los propios caciques, era difícil que en una sociedad donde "no miden el tiempo más que de día por el sol y de noche por la luna" se pudiera arribar a un resultado medianamente aceptable. Por otro lado, si la cuenta fue llevada a efecto por los propios españoles debemos recordar que la tendencia a redondear las edades en múltiplos de cinco se ha podido rastrear en varios trabajos de demografía para buena parte del período colonial; ello, pues nos volvería a dar resultados sumamente imprecisos, más aún si sabemos que los españoles no eran más de 405 luego que zarpó Colón para España (12).

Prosiguiendo, pues, con los cálculos de Cook y Borah, que señalan 1'130,000 indios contados en este repartimiento, subimos esta cifra al doble cuando consideramos que el territorio abarcado sólo representaba a la mitad de la isla. Tal premisa, tomada de Sauer (13), acepta una simetría poblacional difícilmente existente en otras partes del globo.

Ya vimos cómo el cálculo pasó de 1'130,000 a 2'260,000 habitantes, mejor diríamos tributarios, en toda la isla. A esta crecida cifra le agregan el 40 o/o de factor de omisión ya mencionado obteniendo así 3'770,000 almas para toda la Española. Todo ello sin que se le de valor alguno a los reparos hechos en cada caso (la compresión poblacional, el error de cálculo de edades y la cuestionable simetría poblacional). Ahora tenemos que opinar sobre el factor de mayor debilidad para toda la cuenta; nos referimos a la exactitud de la misma. Los tres trabajos de investigación tomados como fundamentales para el caso de la Española concurren en señalar que fueron los caciques los que llevaron a efecto la cuenta. Pues, bien de acuerdo al punto de vista de cada uno de los investigadores consultados, los caciques inflaron o acortaron el número de indios sujetos a su control. Para hacer más confuso aún el panorama tenemos el hecho que en 1496, cuando se llevó a cabo el repartimiento, no había gran número de naturales que pudieran fungir de lenguaraces, la región no presentaba evidencias de un eficaz sistema de colección tributaria anterior al arribo colombino, lo que hubiese permitido una cuenta medianamente confiable, y el sistema contable indígena no era, como ya mostramos líneas atrás, capaz de grandes abstracciones numéricas. Rosenblat se coge de estos fac-

tores de debilidad para restarle valor a la cuenta (14). En relación a este último punto, y a los otros, como dijéramos oportunamente, creemos que debe aplicarse un factor de incertidumbre lo suficientemente aceptable y trabajar los aspectos numéricos derivados en forma de integrales cuyos límites estén brindados justamente por los resultados mencionados, una vez sometidos a los factores que se estimen adecuados.

Antes de cerrar este punto debemos agregar algo que no se mencionó oportunamente, es lo relacionado a las noticias tempranas para la Española. Sobre lo consignado por Cook y Borah solo podría agregarse un par de citas adicionales, que si fueron comentadas por Rosenblat, aunque como sustento para la ilusión inflacionaria que sostiene sufrieron Colón y Las Casas. Estas dos citas se refieren a una primera comparación de poblaciones entre la Española e Inglaterra, en la que aquélla resulta "ya por mayor" (15) que ésta, y una posterior comparación en "la cual -refiriéndose a la Española- creo es mayor que Portugal, y más gente al doble" (16). Ambas acotaciones, además de las consignadas por Cook y Borah, no hacen más que ratificar lo que ya expusimos como cuestionamiento a las objeciones de Rosenblat. No podemos aceptar, por sí misma, a la ilusión de la que nos habla y, más bien, se ratifica la impresión de una isla sumamente poblada, pero cuyo número no puede ser calculado en base a este tipo de información.

INFORMACIONES INTERMEDIAS

Bajo este título comentaremos algunas informaciones que corresponde a los años que van entre 1496 y 1514, fecha esta última cuando se llevó a cabo un nuevo repartimiento de indios que sí dejó documentación hasta nuestros días.

Para 1508 Las Casas nos brinda una cifra de 60,000 indios en total, de todas las edades y sexos, pese a lo cual, Cook y Borah estiman que corresponde sólo a isleños tributarios. Respecto a tal consideración no nos proporcionan ningún elemento justificatorio de su decisión de considerar esa cifra como resultado de un repartimiento (17). Para el siguiente año la población señalada es de 33,528 personas, la misma que se elevaría, según Cook y Borah, a 40,000 almas si se considera a los naborias, antiguo estamento de servidores y ya entonces considerados esclavos. Al respecto sabemos positivamente que el tráfico de estos indios existió en forma intensa entre 1510 y 1520, causando esto una alteración falsa de la tasa de decrecimiento (18). Quizá una investigación del tráfico marítimo en la zona, al modo de los esposos Chaunú para el caso de Sevilla, pueda darnos algo de luz sobre este asunto y que así se pueda asignar un nuevo factor de corrección a las cifras que se manejan, un tanto infladas por tal razón. Caso tipo viene a ser la información disponible para 1510, por la presencia de los naborias. Para los datos de 1512 no hay observaciones que podamos efectuar, limitándonos a consignar la cifra de 20,000 indios "con hombres y mujeres, grandes y chicos" (19).

EL REPARTIMIENTO DE 1514

Llevado a efecto por Rodrigo de Albuquerque es el único que se ha preservado, constituyendo así una suerte de materia prima de la cual se han extraído los parámetros y factores de corrección para todo el periodo en estudio.

El documento mismo que contiene los resultados del repartimiento presenta di-

facultades en cuanto a la suma, a lo que se agrega el hecho que los investigadores que han trabajado con él han arribado a distintas conclusiones entre sí y ninguna concuerde con la cuenta general. A pesar de ello, el análisis que del contenido efectúan Cook y Borah es lo suficientemente interesante como para dedicarle algunos párrafos. En primer lugar, llegan a la conclusión que la cifra obtenida, para ellos ascendente a 22,644 indios, no incluye a los caciques. Para calcular el número de estos últimos recurre a un método de muestra representativa y determinación de proporción, lo que reflejaría una falta de datos generales para la isla. El método sería inobjetable si es que Cook y Borah aclarasen la razón de haber tomado como proporción de caciques-población tributaria el factor 2.08 o/o, mientras que el ejemplo, correspondiente a la Villa de Santiago, arroja tan solo un 1.56716 o/o. Convencidos estamos que alguna razón deben haber tenido para esto, pero no queda expuesta en la exposición que ellos hacen (20). La cifra resultante, con esta adición de los caciques, es de 23,115 personas.

Otro punto de interés corresponde a los factores de ser asignados para los niños, ancianos e impedidos, las tres categorías, presuntamente, no incluidas en ninguna cuenta. Mediante un adecuado muestreo, que compromete a la mitad de la población, logran establecer que éstas tres categorías representan el 16.9 o/o del total de la población, o el 20.32 o/o sobre el total de adultos. Bien, como dijéramos páginas atrás, el hecho de comparar la sociedad insular con la mexicana contemporánea no nos deja plenamente satisfechos, debiéramos usar, quizá, algún patrón similar, obtenible en islas de Oceanía. De lo contrario, el factor calculado para 1496, del orden del 40 o/o de niños, ancianos e impedidos sobre la población total, podría estar fuera de la realidad. Sobre otros puntos de este repartimiento podríamos repetir las observaciones efectuadas para el de 1496, ya que se volvería a presentar el caso del abultamiento poblacional dentro de los límites tributables y el factor de distorsión representado por los naborias (21).

Para el período posterior a este repartimiento existe información más o menos abundante, sin embargo, la gradiente adquirida por la curva de descenso poblacional hace que los valores absolutos de estos datos sean tendentes a cero, motivo por el cual no vamos a tenerlas en consideración para este estudio.

OTROS COMENTARIOS

La crítica al trabajo de Cook y Borah, que como ya dijéramos no es más que una revaloración de los datos disponibles, podría continuar en el campo puramente matemático. No desde el punto de visto de Zambardino, cuando se refiere al hecho que la población entonces sería similar a la actual y que ello, sería excesivo (22), ni descartando el cálculo de 1496, como también hace este analista (23). Preferiríamos acercarnos más a lo que él llama el real problema de la cuestión; cual es, la determinación de márgenes de aproximación aceptables. Sobre ésto hemos sido reiterativos a todo lo largo de la exposición y ahora sólo pretendemos insistir en cuanto al aspecto puramente matemático.

El primer punto cuestionable estaría dado por el valor que le asignan a la tasa de decrecimiento poblacional, calculado sobre la base de la fórmula siguiente:

$$w: \frac{\frac{p_2 - p_1}{t_2 - t_1} \cdot 100}{(p_1 \cdot p_2)^{1/2}}$$

Así, cuando establecen la tasa anual para el periodo 1496-1508 logran discriminar valores que corren de -44.2 o/o a -23.9 o/o. Por otro lado, para el lapso 1508-1509 fijan una tasa de -23.30 o/o, a pesar que la población realmente disminuyó en un 33.2611 o/o. De esta manera, el manejo de estos valores no nos llegan a ser del todo claros. Hubiéramos preferido que ensayasen un método aplicando integrales sucesivas con valores de límites variados. Quizá ello hubiera brindado mayor dispersión de los datos, pero, en todo caso, no podrían ser objetados desde el punto matemático (24).

CONCLUSIONES

El lapso que corre entre 1492 y 1520 significó para la población caribeña una etapa de desaparición sumamente marcada. Ello vale tanto para los cálculos más conservadores como para los más atrevidos (25). Ahora bien, los métodos que tratan de mensurar este fenómeno no están, aún, del todo desarrollados. Las opciones planteadas por investigadores como Kroeber, Rosenblat, Steward, Sapper, Dobyms, Sauer, Cook y Borah, poseen fundamentos científicamente valederos. Sin embargo, el punto neurálgico de esta materia será siempre la asignación de valores factoriales a la información básica. A medida que se demuestre la validez de estos factores podremos aceptar una tendencia general, lejana aún de la cifra absoluta. Hoy en día, no podemos dejar de sentir que aquello fue un grave descenso en la población global americana, más aún, creemos que la población global nativa fue lo suficientemente grande como para justificar las observaciones de asombro que nos ha legado Colón y otros testigos tempranos.

En relación a lo presentado podemos señalar que las dos tendencias que existen para el estudio de la población americana se evidencia en este caso. De un lado Kroeber, Vandebilt y Rosenblat, con una población que escasamente supera a los 100,000 habitantes, y del otro Sapper, Sauer y, en el extremo, Cook y Borah, con cifras de tres, cuatro y hasta ocho millones de habitantes. La tendencia "bajista", que defiende su postura basada en que los iniciales testigos sufrieron una ilusión inflacionaria, no llega a convencernos del todo; mientras que la "alcista", que a todo los factores lograr asignarle valores altos, a veces sin poder sustentar debidamente este tipo de determinación, necesita realizar ciertos ajustes que permitan obtener cifras menos cuestionables. Creemos que estos últimos están por buen camino pero que aún les falta pulir sus factores y márgenes de aproximación.

NOTAS

- (1) Rosenblat, Angel. "The population of Hispaniola at the time of Columbus" en *The native population of the Americans in 1492*, editado por William M. Denevan y la U. de Wisconsin en 1976, pp. 43-66.
- (2) Sauer, Carl Ortwin. *The early spanish main*. U. de California, 1969.

- (3) Cook, Sherburne F. y Borah, Woodrow. "La población aborigen de la Española" en *Ensayos sobre historia de la población. México y el Caribe. Siglo XXI, México, 1971, t. I.*
- (4) El propio Colón, y luego Las Casas, va a brindar información sobre grupos aislados de población primitiva, o al menos distinta, encontrada en varias islas por los españoles. Así, en el noreste de la Española estaban los ciguayos o macorix, mientras que en oeste de la isla Isabela, los cénavas. La antropología norteamericana ha generalizado el término ciboney para denominar a estos grupos, presuntamente prearawaks, que quizá debamos tratar, con más propiedad, como guanahacabibes.
- (5) Sauer, Carl Ortwin. *Ob. Cit.*, pp. 64 y 65.
- (6) Sauer, Carl Ortwin. *Ob. Cit.*, p. 50.
Pané, Fray Ramón. *Relación acerca de las antigüedades de los indios. Siglo XXI. México, 1978. Nota No. 138, p. 79.*
- (7) Navarrete, Martín Fernández de. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV. Editorial Guarná, Buenos Aires, 1945. Edición facsimilar, tomo I.*
- (8) Rosenblat, Angel. *Art. Cit.*, p. 61.
- (9) Rosenblat, Angel. *Art. Cit.*, pp. 59-61.
- (10) Colón. Hernando. *Vida del Almirante Don Cristóbal Colón, Fondo de Cultura Económica, México, 1947, p. 207: "Por lo cual, con doscientos veinticinco cristianos y treinta indios, el jueves 10 de marzo de 1492 se embarcó". Pp. 182-183: "que no siendo entonces más de seiscientos treinta, y la mayor parte enfermos, y muchas mujeres y muchachos... que aunque los nuestros hubiesen sido superiores, cierta cosa era que la muchedumbre de los indios hubiera podido suplir cualquier ventaja de los nuestros".*
- (11) Cook-Borah. *Art. Cit.*, pp. 367-372.
- (12) Colón, Hernando. *Ob. Cit.*, p. 209: "no miden el tiempo más que de día por el sol y de noche por la luna...".
- (13) Sauer, Carl. Ortwin. *Ob. Cit.*, p. 67.
- (14) Rosenblat, Angel. *Art. Cit.*, p. 52.
- (15) Navarrete, Martín Fernández de *Ob. Cit.*, p. 244, nota del 23 de diciembre de 1492.
- (16) Navarrete. Martín Fernández de *Ob. Cit.*, p. 251, nota del 26 de diciembre de 1492.

- (17) Cook-Borah. *Art. Cit.*, p. 376.
- (18) Cook-Borah. *Art. Cit.*, p. 381.
- (19) Cook-Borah *Art. Cit.*, p. 377.
- (20) Cook-Borah *Art. Cit.*, p. 364.
- (21) Cook-Borah. *Art. Cit.*, pp. 364-366.
- (22) Zambardino, R.A. "Critique of David Henige's "On the Contac Population of Hispaniola: History as Higer Mathematics" en *Hispanic American Historical Review*, 58 (4), 1978, p. 700.
- (23) Zambardino, R.A. *Art. Cit.*, pp. 702-703.
- (24) Cook-Borah. "Ensayo sobre métodos" en *Ob. Cit.*, pp. 100-101.
- (25) Denevan, William M. "Estimating the Unknown" en *The native population of the Americas in 1492*. Editado por él y la U. de Wisconsin, 1976, p. 3. Consigna aquí Denevan un cuadro que dá los valores estimados de la población americana en 1492 y que presenta los siguientes valores en millones:

Kroeber (1939)	Rosenblat (1954)	Steward (1949)	Sapper (1924)	Dobyns (1966)
0.2	0.3	0.22	3.0-4.0	0.44-0.55

En el epílogo al libro, el propio Denevan tantea una cifra para la población total, obtenida de promediar la más alta y la más baja de las actualmente vigentes, quedándose así con 5'850,000 habitantes en 1496, sin aceptar disminución hacia 1492 (p. 291).

El Poder Ejecutivo en el Mundo Actual

Notas Profesionales

El Poder Marítimo en el Mundo Actual

(Una opinión norteamericana)

Por el Cap. de Navío (Ret.)
Charles W. Koburger, Jr., MA, CNI, USCGR

El poder marítimo puede ser definido como esa influencia internacional que se ejerce, tanto en tiempo de paz como de guerra, mediante toda la gama de los intereses marítimos de un país: la siempre indispensable -más tarde o más temprano- marina de guerra, la marina mercante y flota pesquera, y los sistemas de extracción de petróleo y recursos minerales; apoyados por adecuados programas hidrográficos y oceanográficos y basados en infraestructuras apropiadas; todo ello estratégicamente ubicado.

El poder marítimo es el poder naval en su más amplio sentido. Puede ser usado directamente con fines políticos -en el sentido de la diplomacia de cañoneras, pero más amplio- en tiempo de paz o en situaciones de no-guerra. En éste tan permisivo nivel de actividad intervienen todos los elementos componentes de la capacidad para usar el mar, tanto militares como no militares; de ahí nuestro uso especial del término poder marítimo. Existen reglas algo diferentes para el uso del mar por las fuerzas marítimas, y algunas difieren significativamente de aquellas que se aplican al poder naval en tiempo de guerra.

Por lo tanto, lo que aquí se trata es la estrategia marítima como el uso planificado de este poder en tiempo de paz (o de no-guerra) para llegar a fines políticos específicos. Actualmente se pres-

ta cada vez más interés político en todas partes a los requerimientos de lo que es una antigua pero redescubierta y aún útil herramienta.

El principal componente del poder marítimo es una marina que proyecte el poder en la forma de la presencia naval. Más específicamente, el poder naval puede contribuir a la obtención -sin guerra- de los objetivos de la política nacional de diversas maneras:

a) Puede ayudar a desarrollar o a confirmar compromisos políticos o militares entre el que lo aplica y otros. El mostrar la bandera es la actividad más común. Puede ser la afirmación pública de apoyo a un gobierno (y tal vez de hostilidad hacia otro), o una operación conjunta en el mar orientada hacia la tranquilidad del gobierno. Esta es la modalidad básica del poder marítimo.

Mostrar la bandera tiene un importancia mayor que la ceremonial. Aun la visita informal de un buque da lugar a un movimiento general de buena voluntad, por lo menos. Cualquiera cónsul conoce la utilidad de una visita informal. Cuando un buque entra a un puerto, normalmente podrá invitar a las autoridades locales a visitarlo. La banda del buque podrá ir a tierra y ofrecer un concierto. Los niños podrán subir a bordo y comer helados. La gente de la ciudad y del país sentirán que nos interesamos por ellos, y que estamos cerca.

Las visitas formales involucran una intensa tarea de representatividad. Habrán las usuales actividades protocolares, además de inspecciones, ejercicios y aun, tal vez, maniobras conjuntas.

Los ejercicios anuales Unitas de Estados Unidos se basan en un grupo de tarea antisubmarina que circunnavega América Latina. A su paso realiza diversas operaciones bilaterales con las fuerzas navales de cada país de periferia. Se combinan ambas formas básicas, intenso adiestramiento en el mar seguido por bien publicitadas visitas a los puertos en cada país participante.

b) Puede demostrar a los gobiernos extranjeros su capacidad para operar a gran distancia de las aguas metropolitanas, de existir intereses que así lo requieran. La operación *Sea Orbit*, realizada por la US Navy a mediados de 1964, consistió en una Fuerza de Tarea de propulsión nuclear que navegó alrededor del mundo a alta velocidad sin hacer ninguna escala para reabastecerse, efectuar mantenimiento o dar descanso a las tripulaciones. En el transcurso del periplo altos dignatarios extranjeros fueron invitados a visitar la fuerza en el mar. Se dedicaron ocho días para realizar visitas protocolares (solamente) a diversos puertos.

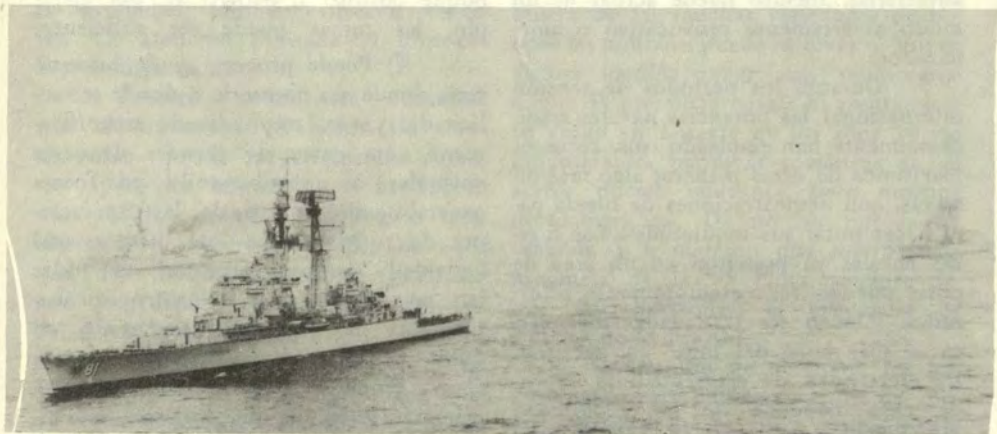
c) Puede afirmar un continuado interés unilateral en áreas consideradas de importancia suficiente como para hacer necesaria una demostración positiva.

La continuada presencia de las fuerzas navales estadounidenses en el teatro del Indico y el desarrollo paralelo de Diego García como base son hechos que subrayan la importancia que nos merece esta rica área petrolera.

Una rutina ostensible o la presencia protocolar pueden por lo tanto constituir alguna implicancia que va más allá de la buena voluntad; a saber, apoyo (o presión), especialmente cuando crece el nivel de la intensidad. La publicidad que acompaña a estas actividades a menudo indica el verdadero mensaje que se intenta hacer llegar, y a quién va dirigido.

d) Puede poner de manifiesto una capacidad de combatividad digna de crédito en un área específica en tiempo de crisis, haciendo demostración de fuerza como advertencia de que alguna iniciativa aparentemente emprendida por otros encontraría oposición si se concretara. Las operaciones de las fuerzas navales norteamericanas en el Mediterráneo durante las crisis de 1958, 1970 y 1973 son ejemplos típicos de este tipo de actividad. A este nivel de intensidad las cosas comienzan a ser un poco más inmediatas y mucho más aleatorias.

Un Grupo de Tarea naval, o aun un buque independiente, en estación en un área de crisis ofrece varias inapreciables ventajas político-militares. En primer lugar, en situaciones en las que hay gran demanda de información en todo momento puede efectuar un control de los acontecimientos, desde el buque mismo o desde una distancia, detrás del horizonte. Puede hacer su propio acopio en base a sus informes inmediatos con respecto a lo que está sucediendo o en base a lo que recibe de otros. Puede representar cualquier grado de interés que el gobierno desee, y puede emprender una acción instantánea y cuidadosamente controlada, ya sea de acuerdo a una doctrina preestablecida o en respuesta a instrucciones, dentro de su capacidad. Puede hostigar legalmente a las unidades



adversarias. Incluso puede actuar de un modo abiertamente provocativo o amenazador.

Durante los periodos de tensión internacional las potencias navales tradicionalmente han empleado sus recursos marítimos de otras maneras algo más directas, con demostraciones de fuerza para hacer notar sus inquietudes. Las fuerzas navales ya presentes en un área de crisis pueden ser ostentadamente reforzadas. Pueden ser trasladadas más cerca o más lejos del lugar en cuestión. La efectividad de estas medidas en cada caso depende de la credibilidad del proceder, especialmente en lo relacionado con la cuestión de que se trata.

e) Puede ejercer presión sobre un oponente para que adopte el curso de acción preferido. El bloqueo (cuarentena) cubano de 1962 provee un buen ejemplo: los soviéticos retiraron sus misiles. Esta actividad es un recurso extremo para persistir en el estado de no-guerra, un último recurso dentro del dominio de la diplomacia. Por cierto que si el resultado es la guerra, el intento como estrategia de tiempo de paz habrá fallado.

La navegación comercial es un sistema en delicado equilibrio, muy vulnerable ante una indefinición militar. Aun una implícita presión por parte de una potencia menor puede desbaratar eficazmente su accionar, sin mediar una rotura formal de relaciones.

En el otoño de 1973 hubo un periodo de un mes -bastante después de terminada la lucha efectiva entre árabes e israelíes- durante el cual los buques-tanque no querían arriesgarse a cargar petróleo, si bien había disponibilidad de éste que podía ser embarcado en los puertos del Mediterráneo oriental. En otras palabras, no siempre es necesario hundir buques para desbaratar la navegación; la mera posibilidad de arriesgar un

buque costoso al peligro de, por ejemplo, las minas puede ser suficiente.

f) Puede proveer ayuda humanitaria donde sea necesario o donde sea solicitada, ya sea respondiendo específicamente ante casos de grandes desastres naturales o contribuyendo en forma general como parte de las operaciones de rutina de la flota. Esta es una actividad siempre presente en todas las grandes marinas. Nosotros probablemente la hayamos comenzado en 1909 con la ayuda prestada por la Gran Flota Blanca a Italia, nuestra primera tarea de importancia en este sentido.

El hacerse ver en la mayor medida posible debe ser el objetivo final de toda tarea naval. Las visitas de buques, las entradas a puerto, la ayuda material, la asistencia técnica, la búsqueda y rescate, la ayuda en casos de desastre y otras tareas humanitarias constituyen las formas más comunes. En tareas así, los buques de guerra propios son, por lo tanto, fundamentalmente símbolos dispersados al máximo en la forma de pequeños Grupos de Tarea de buena voluntad, o aun de buques independientes, que se concentran sólo en épocas de crisis, cuando puede presumirse la proximidad de una guerra.

En el acto de mostrar la bandera si bien es necesario hacerse ver el tipo de buque empleado no es importante; es la imagen general de poder lo que cuenta. La presencia del buque o buques de cualquier tamaño y tipo puede demostrar que EE.UU. está interesado en lo que sucede y es capaz de traer otras fuentes militares en su apoyo. Pocos instrumentos impresionan tanto y pueden conllevar la idea de la identidad nacional y de la concentración de potencia con tanta eficacia como un buque de guerra cualquiera, bien mantenido y bien comandado. El tamaño y

la prolijidad también ofrecen ventajas. La atención prestada al protocolo es indispensable.

Resulta interesante destacar que el armamento a bordo de estos símbolos puede ser en esencia defensivo, pero los buques en sí involucran una política ofensiva. La inversa también es, por cierto, posible. Es aquí que los buques-imagen se manifiestan. Proyectan la apariencia de poder, si no el poder en sí.

El efecto psicológico general de una presencia naval continuada puede ser aumentado en la medida de lo necesario durante algún incidente específico. Esto se lleva a cabo llegando al escenario en grandes cantidades, donde no exista la presencia del adversario y haciéndolo antes o permaneciendo más tiempo.

Una aplicación de este tipo de intimidación psicológica sigue la norma general:

1. cada vez que una fuerza pequeña muestra la bandera en un puerto neutral,
2. la escuadrilla de mayor tamaño evita esta área hasta poco antes de la zarpada de la menor, en que
3. la fuerza mayor arriba con un despliegue de buques marcadamente importante.

Esta técnica elimina cualquier impresión de buena voluntad o de otro tipo que hubiera podido crear la fuerza pequeña. El Kaiser de Alemania llamó a este tipo de intimidación -practicada invariablemente sobre sus buques por los omnipresentes británicos- escupir en la sopa.

En tiempo de no-guerra no todo el impacto marítimo puede necesariamente provenir de la marina de guerra. Esto ni siquiera es deseable. Los aspectos positivos del poder marítimo -ciencia, comercio, industria pesquera- también merecen ser destacados. Cual-

quiera de las muchas variedades de buques no militares puede reforzar o, aun en alguna medida, reemplazar temporalmente la presencia naval. El asentamiento árabe en Latakia en los años 70 vio innumerables banderas soviéticas en su activo puerto mercante, pero ninguna norteamericana. De no ser por la intangible y a menudo mal interpretada presencia de la VI Flota, siempre detrás del horizonte, la influencia de EE.UU. no lo alcanzó.

En tiempo de no-guerra los buques mercantes auxiliares y los de apoyo logístico de la flota generalmente resultan suficientes. No se hace necesario ningún importante tren de flota ni el repositionamiento de reabastecimientos. El reaprovisionamiento en el mar abierto, en navegación, es verdaderamente necesario sólo para adiestramiento. Cualquier puerto amistoso que resulte conveniente y que pueda dar apoyo a los reducidos niveles de actividad naval de tiempos de paz (un fondeadero abrigado, reaprovisionamiento de combustible y de víveres, recreo del personal) constituye una base suficiente. Sólo es necesario solicitar permiso para acceder a las facilidades (como sucede en Kenia, Somalia y Omán), permiso que es relativamente fácil de obtener, por lo menos de los aliados.

En estas condiciones, las líneas de comunicaciones con la base metropolitana pueden considerarse normalmente como abiertas. Por lo tanto puede correrse algún riesgo táctico si existe una causa suficientemente válida. La cobertura aérea -casi siempre una vital precondición operativa- adquiere poca importancia mientras no se espere oposición. (Un apoyo seguro es, por supuesto, siempre militarmente prudente).

Un ejemplo clásico del uso simbólico del poder marítimo lo proporcionó hace unos setenta años una solitaria cañonera alemana de 1,000 tone-

ladas en un lugar llamado Agadir. Este episodio de Agadir era, y sigue siendo, un pequeño puerto comercial al sudoeste de Marruecos, el mejor puerto natural que ese país tiene sobre el Atlántico. Agadir adquirió un transitorio renombre durante lo que la historia conoce como la Segunda Crisis Marroquí.

Estratégica y económicamente importante, pobre y dividido, con un gobierno totalmente incapaz de imponer la ley y el orden, uno no debe sorprenderse de que Marruecos haya sido, a principios de siglo, el escenario de intensas rivalidades entre las grandes potencias. Como resultado de la Primera Crisis Marroquí, en una conferencia internacional realizada en Algeciras (1906) Alemania había obtenido nuevas garantías de que sus inversiones en Marruecos serían protegidas. Francia (y España) tenían autoridad de policía sobre el territorio. Un acuerdo franco-germano confirmó estos principios en 1909.

No obstante, Francia pretendía establecer un protectorado formal sobre la turbulenta área. La penetración económica continuó y se llevaron fuerzas militares. En la primavera de 1911, finalmente, Francia ocupó Fez. Alemania consideró sus intereses perjudicados y decidió actuar.

El 1o. de julio de 1911, por lo tanto, el Panther, de Alemania, arribó a Agadir sin aviso previo y fondeó su ancla. Ostensiblemente enviada para proteger los intereses alemanes, se le prometió el apoyo de los jefes locales ante cualquier resistencia que pudiera hacer contra las autoridades francesas. Gran Bretaña se apresuró a dar su apoyo a Francia. Aun cuando el Panther fue poco tiempo después retirado del lugar, con lo que desapareció la presencia alemana, el hecho dio lugar a la Segunda Crisis Marroquí.

La aparición del Panther había entrado en la historia. Una ola de sobre-

saltos agitó a las cancillerías europeas. Una fuerza naval alemana con base en Agadir hubiera hecho posible la dominación de todas las rutas comerciales desde Europa o a través del Atlántico Sur. Esta sola amenaza fue suficiente para suscitar una reacción internacional. Tanto París como Londres consideraron la posibilidad de hacerse presentes con fuerzas navales propias en Agadir, pero para evitar una escalada innecesaria de la crisis, finalmente, el asunto fue dejado enteramente a una negociación bilateral franco-germana.

En los dos acuerdos franco-germanos que finalmente resolvieron el problema de Agadir (noviembre 1911) el Kaiser se inclinó ante lo inevitable. Marruecos fue virtualmente reconocido como el protectorado francés que después fue. Pero Alemania recibió nuevamente una garantía de absoluta igualdad con Francia en las cuestiones económicas, y recibió territorios en otros lugares a modo de compensación. Han habido muchos otros usos similares del poder marítimo. Podemos estar seguros de que se presentarán muchos más.

Después de 1945 el Mediterráneo se convirtió en un importante escenario político-militar donde convergían muchos intereses políticos en conflicto. El poder naval, con su arma aérea -de largo alcance-, pasó a ser nuevamente una herramienta de la diplomacia frecuentemente empleada, pero ahora con nuevas connotaciones y nuevas prioridades.

Por ejemplo, en abril de 1948 Italia estaba próxima a celebrar elecciones sumamente importantes. Ya en enero, el Partido Comunista Italiano, mediante huelgas y otros medios coercitivos, comenzó a accionar para lograr el poder en el nuevo gobierno. El norte de Italia sufría tumultuosas demostraciones, aparentemente el prólogo de un golpe armado comunista. El 3 de abril la policía italiana capturó, en el puerto de Molfetto, sobre el Adriático, 400 cajones con fusi-

les y otros 4,000 con munición, encontrados a bordo de un buque yugoslavo. A sólo dos semanas de las elecciones, este armamento parecía destinado a ser usado por los comunistas.

Alertado por esta clara exhibición de una técnica básica comunista para la toma del poder, entró en funcionamiento el aparato político-militar de Estados Unidos. Durante varios meses antes de las elecciones, como parte de un plan general orquestado por todos los medios del poder, los buques de la VI Flota operaron intensamente frente a ambas costas italianas, mostrando la bandera, haciendo visitas de cortesía a numerosos puertos, o haciendo sentir su presencia de una u otra manera. Los aviones navales norteamericanos sobrevolaban insistentemente las ciudades italianas donde la situación era más crítica, especialmente en el norte industrial, haciendo demostraciones a la más baja altura posible. Nuestra advertencia era manifiesta.

Significativamente, ya el 30 de enero, casi tres meses antes de la fecha en que debían tener lugar las elecciones, la Unión Soviética registraba fuertes protestas por esta escalada de la actividad naval norteamericana en puertos italianos. Si bien tácito, hubiera sido difícil esperar un mejor reconocimiento de la efectividad de nuestras operaciones.

A pesar de las continuas amenazas comunistas, las elecciones italianas se realizaron el 18 de abril, tal como estaba planeado. Al día siguiente el primer ministro Alcide de Gasperi demócrata-cristiano, moderado y pro occidental, pudo anunciar la victoria. Por el momento, gracias en gran medida a la tarea de la marina, Italia había quedado a salvo del comunismo.

Generalmente resulta difícil, si no imposible, valorar la sola presencia en los casos de relaciones con otros países. Los términos claves identificados con la aplicación del poder marítimo -mostrar la bandera, demostra-

ción de fuerza, por ejemplo- aún no han sido siquiera cuantificados; probablemente tampoco sean todavía cuantificables. ¿Cuánto se gana destacando una fuerza de tarea de portaaviones? ¿O un buque oceanográfico independiente? ¿O un submarino? ¿Dos cazas supersónicos? ¿En qué condiciones? Hay ocasiones en las que cualquier movimiento de fuerzas es contraproducente. ¿Cuándo sucede eso? ¿En qué circunstancias hay que hacerlo? Para medir el costo-efectividad ¿qué es lo que se debe realmente incluir?

El resultado final de esto es la consecuencia de una gran cantidad de indicios del poder, de orden militar político, económico y psicológico, que sean percibidos por otros. De lo que sí se puede estar seguro es de que -como bien lo demuestra la historia- la presencia naval, o su ausencia, es uno de los mejores métodos para transmitir esos indicios.

Dado que el efecto de cualquier modo de aplicación del poder marítimo en tiempo de no-guerra es fundamentalmente psicológico, y que las variables son intangibles y muchas, su uso debe depender siempre del mejor juicio político-militar de la mente humana. La guía política en todas las etapas es, por lo tanto, una imperiosa necesidad.

*De Navy International
Jun/1981*

CRÓNICA

Nuevo Miembro de Número

El jueves 10 de junio de 1982 fue elegido el Dr. Juan Carlos Rodríguez de la Cruz como miembro de número de la Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, en el período 1982-1983. El Dr. Rodríguez de la Cruz es profesor de Física en la Universidad de Córdoba, Argentina. Fue presidente de la Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de Córdoba en 1975. Es autor de numerosos trabajos científicos. El discurso del ingreso lo dio el viernes 10 de junio de 1982 en el Salón de Actos de la Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales.

Memorias de la Exposición

Han sido elegidos Miembros correspondientes del ICAE los doctores Eduardo Castro Paz Soldán y Alejandro Muñoz Medina, investigadores de la Universidad Nacional del Gran Sur, en Bahía de Comodoro Rivadavia, provincia de Comodoro Rivadavia, Argentina. El Dr. Castro Paz Soldán es profesor de Física y el Dr. Muñoz Medina es profesor de Matemática.

Resolución de la Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales

El día 10 de junio de 1982 fue elegido el Dr. Juan Carlos Rodríguez de la Cruz como miembro de número de la Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, en el período 1982-1983. El Dr. Rodríguez de la Cruz es profesor de Física en la Universidad de Córdoba, Argentina. Fue presidente de la Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de Córdoba en 1975. Es autor de numerosos trabajos científicos. El discurso del ingreso lo dio el viernes 10 de junio de 1982 en el Salón de Actos de la Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales.

Crónica

Simultáneamente y Novena, el Comandante en Jefe de la Marina, don Juan José de Dios, el Embajador del Perú en España, Dr. Miguel Alvarado, así como numerosos miembros del instituto.

Vista del Comandante WBA Lucio Treviño

El 4 de noviembre visitó nuestra capital el excomandante WBA Lucio Treviño jefe del Departamento de Estudios Históricos de la Armada Argentina quien disertó ante las autoridades oficiales y académicas. El 23 de noviembre se dio una conferencia en la sede del ICAE en conmemoración de los trabajos de campo sobre temas de historia marítima y naval argentina. El 25 de noviembre el excomandante Treviño fue acompañado por el Miembro Correspondiente de nuestra institución, León Rodríguez, en la expedición naval del general José de San Martín, discurso que se publicó en este mismo número de la Revista. El discurso de bienvenida estuvo a cargo del Dr. José A. de la Puente González, presidente de la Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, en el momento de la inauguración del curso de Historia Naval en el Ministerio de Relaciones Exteriores del Estado Oficial para el intercambio de información e investigadores entre el Perú y la República Argentina, con motivo de la inauguración en esta materia.

CRONICA

Nuevo Miembro de Número

El jueves 10 de junio de 1982 fue incorporado al IEHMP como Miembro de Número el doctor Percy Cayo Córdova, quien desde hace varios años viene colaborando en las tareas del Instituto. El doctor Cayo leyó su discurso de incorporación, el cual se ocupa de "La corbeta Unión en la Guerra del Pacífico" y que se publica en este mismo número. El discurso del recipiendario fue contestado por el Contralmirante (r) Melitón Carvajal Pareja.

Miembros Correspondientes

Han sido elegidos Miembros correspondientes del IEHMP los doctores Eusebio Quiroz Paz-Soldán y Alejandro Málaga Medina, catedráticos de la Universidad Nacional del Gran Padre San Agustín de Arequipa, así como el Contralmirante ARA Laurio Destéfani, impulsor de los estudios histórico-marítimos en Argentina.

Recibimiento a Delegación de la Marina Española

El miércoles 8 de setiembre de 1982 fue recibido en el IEHMP el vicealmirante Salvador Moreno de Alborán y Reyna, quien llegó a Lima presidiendo una delegación de oficiales alumnos de la Escuela Superior de Guerra Naval de España, de la que es director. En la sesión respectiva se desarrolló una interesante mesa redonda sobre temas navales. Participaron en la reunión el Ministro de Marina, vicealmirante Jose Carvajal Pareja, el ex-presidente de la República, doctor José

Luis Bustamante y Rivero, el Comandante General de la Marina, vicealmirante Jorge Du Bois Gervasi, el Embajador del Perú en España D. Miguel Mujica Gallo, así como miembros de número del Instituto.

Visita del Contralmirante ARA Laurio Destéfani

En el mes de noviembre visitó nuestra capital el contralmirante ARA Laurio Destéfani Jefe del Departamento de Estudios Histórico-Navales de la Armada Argentina, quien desarrolló una serie de actividades oficiales y académicas. El 23 de noviembre se efectuó en la sede el IEHMP un Conversatorio con los miembros de número sobre temas de historia marítima peruano-argentina. El 24 de noviembre el contralmirante Destéfani fue incorporado como Miembro Correspondiente de nuestro Instituto. Leyó su disertación sobre las expediciones navales del general José de San Martín, discurso que se publica en este mismo número de la Revista. El discurso de bienvenida estuvo a cargo del Dr. José A. de la Puente Candamo. Finalmente, como acto principal de su estancia en Lima, el visitante argentino firmó en el Ministerio de Relaciones Exteriores un acuerdo bilateral para el intercambio de información e historiadores entre el Perú y la República Argentina, convenio cuyo texto publicamos en este número.

Firma de un Convenio Peruano-Argentino

Dentro de la filosofía con la cual se concibió la escritura de la Historia Marítima (allá por el año 1963 cuando se inició tal obra) se consideró el objetivo de animar a otros países pertenecientes a la comunidad americana para que realicen esfuerzos de investigación histórica y de difusión de cultura científica marítimas como una forma de llegar a un saludable intercambio de estos conocimientos que abonará, sin duda, a favor de las mejores relaciones y desarrollo entre estos pueblos.

Esta sana idea tuvo su primera respuesta por parte de la República Argentina. En el mes de octubre de 1977 el Instituto recibió una invitación del Secretario General de Marina Sr. Almirante Massera para conversar en Buenos Aires sobre la génesis y desarrollo de la obra "la Historia Marítima del Perú" (primera parte en 12 volúmenes) en vista de que la Armada de ese país hermano deseaba iniciar la tarea para hacer una obra similar. La Junta Directiva del IEHMP designó, para tal fin, a su Secretario Ejecutivo, señor Capitán de Fragata (r) Luis Felipe Villena Gutiérrez y del diálogo mantenido allá, tanto con esa alta autoridad naval como con el Jefe del Departamento de Estudios Histórico Navales de la Secretaría General de la Armada Argentina, el señor C. Alm. (r) Laurio Destéfani (historiador naval) se concretó un permanente contacto entre ambas instituciones y, muy especialmente, la decisión de diseñar un acuerdo para intercambio de informaciones e investigación histórico-marítimo.

Después de 5 años de laborar para

preparar tal documento con la participación de los Ministerios de Marina y de Relaciones Exteriores de ambas naciones se culminó la labor a principios del año 1982 y, por invitación de nuestro Instituto vino, a Lima, en representación de la Armada Argentina el señor C. Alm. Destéfani quien, el 25 de noviembre del año 1982, presenció, en el local de nuestro Ministerio de RR.EE., ante el señor Ministro de Marina V. Alm. (r) José Cavajal Pareja, señor Ministro de RR.EE. Javier Arias Stella, el señor Presidente del Instituto C. Alm. (r) Federico Salmón de la Jara y señor Embajador de Argentina en el Perú don Luis Sánchez Moreno la certificación de tal acuerdo que se enmarca dentro del convenio cultural y de amistad entre ambos gobiernos y que fue suscrito el 12 de abril de 1959, convenio cuyo texto por ser de gran importancia, se transcribe al final de la presente crónica.

El señor C. Alm. Destéfani durante su estadía en Lima fue solemnemente incorporado como Miembro Correspondiente de nuestro Instituto y desarrolló un ciclo de conversatorios no solo con los Miembros de Número de nuestro Instituto sino también importantes disertaciones tanto en nuestro local durante la ceremonia de su incorporación como también en la Escuela Superior de Guerra Naval, una de las cuales se publica en la presente revista.

El señor doctor José A. de la Puente Candamo tuvo a su cargo el discurso de bienvenida como nuevo miembro del Instituto, al C. Alm. Destéfani.

“ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ARGENTINA Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DEL PERU SOBRE INTERCAMBIO DE INFORMACIONES E INVESTIGACIONES HISTORICO-MARITIMAS, CONTEMPLADO EN EL MARCO DEL CONVENIO CULTURAL Y DE AMISTAD ENTRE AMBOS GOBIERNOS SUSCRITO EL 12 DE ABRIL DE 1959”

El Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República del Perú por intermedio de sus respectivas Armadas,

Teniendo en cuenta el deseo de estrechar los antiguos vínculos entre ambos pueblos y muy especialmente entre sus Armadas,

Que la importancia cada vez mayor de lo marítimo en el orden mundial, requiere una mayor colaboración y conocimiento de los intereses respectivos y de los hechos históricos del mar,

HAN convenido lo siguiente:

ARTICULO I

Las partes Contratantes se comprometen a intercambiar información histórico marítima de uno y otro país referente a la historia y a las actividades, recursos y ciencias del mar.

ARTICULO II

Las Partes Contratantes difundirán y estimularán en cada país el conocimiento de la historia, los recursos y progresos marítimos del otro país con el objeto de un mayor acercamiento y asesoramiento a los hombres de mar, cooperando con legítimo sentimiento de unión americana.

ARTICULO III

Las Partes Contratantes dispondrán la creación de becas anuales para la investigación de los archivos de la República Argentina y de la República Peruana, respectivamente, de temas marítimos comunes o que se influyen mutuamente u otros de interés unilateral.

ARTICULO IV

Las Partes Contratantes auspiciarán la realización de reuniones de temas marítimos en ambos países alternadamente, acordando en esos casos facilidades para el transporte y alojamiento de las delegaciones.

ARTICULO V

Las Partes Contratantes facilitarán el intercambio de libros, cuadros, láminas, instrumentos pedagógicos o científicos, para el eficaz desarrollo de la acción marítima binacional de ambas entidades.

ARTICULO VI

Las Partes Contratantes acuerdan mantenerse informadas y elaborar proyectos y trabajos comunes sobre Derecho Internacional Marítimo.

ARTICULO VII

Las Partes Contratantes realizarán especialmente estudios marítimos conjuntos de la época del gobierno del Virreinato del Perú, del cual era parte la Argentina, como Gobernación del Río de la Plata (1573-1776).

ARTICULO VIII

Las Partes Contratantes realizarán estudios marítimos de ambos Virreinos, su defensa común, sus comunicaciones y sus problemas marítimos bajo el dominio hispánico (1776/1810).

ARTICULO IX

Las Partes Contratantes realizarán estudios con vistas a profundizar la historia marítima de la independencia hispanoamericana, poniendo énfasis en la acción sanmartiniana y la actuación de las Armadas Argentina y Peruana.

ARTICULO X

Las Partes Contratantes efectuarán estudios y proyectos del desarrollo histórico marítimo de ambos países y de los otros hispano-americanos.

ARTICULO XI

Las Partes Contratantes efectuarán estudios con el fin de exaltar las virtudes y los hechos de los grandes héroes navales de ambos países, como una guía ejemplar valiosa para los marinos de ambas naciones.

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de su firma.

HECHO en Lima a los 25 días del mes de Noviembre del año 1982 en dos ejemplares originales en idioma español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

POR EL GOBIERNO
DE LA
REPUBLICA ARGENTINA

POR EL GOBIERNO
DE LA
REPUBLICA DEL PERU

Incorporación del C. Alnte. ARA Laurio H. Destéfani como Miembro Correspondiente

El Contralmirante ARA Laurio Destéfani, quien estuvo en Lima con ocasión de la firma del Acuerdo de Intercambio de Informaciones Histórico-Marítimas contemplado en el marco del Convenio Cultural y de Amistad suscrito por el Perú y la Argentina, se incorporó el día 24 de noviembre de 1982 como Miembro Correspondiente del Instituto con el trabajo titulado "La Campaña Marítima del General San Martín".

En la introducción a su discurso el Almirante Destéfani resaltó la labor del Instituto señalando que ha marcado rumbos en la política marítima de Sudamérica, y de su obra manifestó que entre los trabajos de investigación histórica no existe nada más significativo en el continente que la **Historia Marítima del Perú**.

El Almirante Destéfani hizo una erudita exposición de las campañas marítimas en que participó San Martín en Europa al servicio de la Armada Española en su lucha contra Inglaterra. Se refirió más adelante a su actuación en esta parte de América donde le cupo rol tan importante a la escuadra de la Expedición Emancipadora. Producto de su experiencia marinera en Europa sería la concepción naval de San Martín y su profunda convicción en el dominio del mar y el uso del poder naval para el éxito de la gesta libertadora.

El doctor José Agustín de la Puente Candamo recepcionó al distinguido historiador naval. Puso de manifiesto su gestión como propulsor de los estudios histórico marítimos en su país, resultado de la cual es el primer tomo de la **Historia Marítima Argentina** que acaba de ver la luz en el mes de noviembre de 1982.

Al termino de la ceremonia el Presidente del Instituto, C. Alnte. Federico Salmón de la Jara, hizo entrega al nuevo Miembro de un presente consistente en el escudo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Necrología

GERMAN NARVAEZ LARRIVA

En 1889 gobernaba Cáceres y nuestra Marina de Guerra, con un poder naval reducido prácticamente a cero, debatíase entre la vida y la muerte; no obstante aquello, paulatinamente se fue gestando en nuestro medio aquel fenómeno humano que los historiadores han denominado "Reconstrucción Nacional". Precisamente en este año -que coincide en forma feliz con la reapertura de la Escuela Naval- nace un 14 de enero en el Callao quien más tarde fuera uno de los jefes más caracterizados de la Armada; nos referimos al C. de N. don Germán Narváez Larriva.

El comandante Narváez ingresó a la Escuela Naval -que funcionaba en el viejo pontón Perú- el año 1905, cuando contaba 17 años de edad, egresando cinco años más tarde como Guardiamarina. Su vida posterior al servicio de la institución fue fructífera e intensa, destacándose por su energía e inteligencia. Durante el conflicto con Colombia fue jefe de la Fuerza Fluvial del Amazonas; desde esta posición -a pesar de lo obsoleto de sus unidades y del escaso apoyo recibido- cumplió denodadamente con su deber. Con profunda satisfacción -no deprovista de natural orgullo propio de estos vaivenes- solía relatar las diferentes y complejas argucias que tuvo que emplear para contrarrestar la inferioridad de las naves que el general colombiano Vásquez Cobos había reunido en distintas zonas de la amazonía en su marcha hacia Leticia.

Hombre de estatura pequeña, mirada penetrante y viva inteligencia, el comandante Narváez gustó siempre de la plática franca y esclarecedora; no tenía reparo en hacer prevalecer -muchas veces con tono enérgico- sus puntos de vista cuando de por medio estaba la verdad. Así lo recordamos, en más de una ocasión, durante las frecuentes reuniones del Equipo que viene preparando la Tercera Parte de la Historia marítima del Perú. Quienes lo entrevistamos sobre distintos aspectos navales concernientes a la Segunda Parte de la Historia marítima del Perú, igualmente lo recordamos como un ex-cadete con acentuada vocación de marino y decidido defensor de nuestro actual poder naval; en cierta oportunidad, al observar la primera de las misileras recién adquiridas por el Perú, le escuchamos decir: "Ojalá que siempre conservemos lo que ahora ven mis ojos; no me gustaría retroceder a lo que de niño vi". Confesión que no debemos olvidar.

Su vinculación con el Instituto fue casi permanente; su presencia en conferencias o actos académicos hacíase notar por la severa atención que solía prestar a los conferenciantes. Pero, sin duda, la lección mayor que de él recogimos fue la copiosa información que sobre nuestra Marina de Guerra conservaba lúcidamente en su prodigiosa memoria. Muchos datos desconocidos fueron esclarecidos o dados a conocer por él a nuestros historiadores e investigadores.



JOSE CARLOS COSIO ZAMALLOA

Oficial de nuestra Armada en situación de retiro, nació el 24 de mayo de 1912 en la ciudad del Cusco. Ingresó al Servicio como alférez de fragata el 29 de diciembre de 1934, obteniendo cuatro años después el grado de teniente segundo. En 1941 era teniente primero y en 1945 capitán de corbeta.

Su actividad profesional al servicio de la institución naval fue vasta e intensa; formó parte de las dotaciones del BAP Rímac, BAP Bolognesi y BAP Villar; destacándose por el fiel cumplimiento de sus deberes y por el alto sentido de responsabilidad puesto de manifiesto en cada una de sus acciones. En la selva fue integrante de la Fuerza Fluvial de la Amazonía y Jefe de la Capitanía de Iquitos; en la costa desempeñó la Jefatura de las Capitanías de Puerto Pizarro e Ilo. Asimismo, fue integrante de la Comisión Delimitadora de Fronteras con nuestros vecinos del norte.

Como docente sobresalió por su profunda preocupación por la educación técnica en sus distintos y complejos niveles; sabiduría y experiencia que puso en práctica al ocupar en varias oportunidades la dirección de reconocidos centros de instrucción técnica.

En 1973, a la muerte del C. de N. Julio J. Elías, fue nombrado Director del Museo Naval del Perú, cargo que desempeñó con regularidad asombrosa hasta el momento mismo de su deceso. Supo imprimir a tan delicada posición -no obstante los limitados recursos- los tres requisitos que garan-

tizan el éxito de una gestión: voluntad, cariño y dedicación. Así, durante los últimos años, el Museo no sólo se convirtió en el repositorio del patrimonio histórico de nuestra Marina de Guerra, sino, fundamentalmente, en el guardián de su viejo y rico historial. Para ello fue necesario organizar, con estricto sentido técnico, el archivo de su jurisdicción, labor que en gran medida fue cumplida exitosamente por las investigadoras de nuestro Instituto. Además, los trabajos de investigación de la Historia marítima del Perú siempre han tenido en el Archivo Naval el sustento de su copiosa información.

Estudioso de nuestro pasado naval, el Comandante Cosio supo imprimir en sus escritos la verdad y la rigurosidad que siempre reclama el quehacer histórico; acucioso en el dato, casi siempre recogió la información de la fuente escrita no impresa que en su Archivo guardaba con inocultable celo. El considerable número de artículos, ensayos, conferencias por él elaborados son claras muestras de esta inquietud por dar a conocer la presencia de la Armada a lo largo de nuestra agitada vida republicana.

Desde su fundación, el Comandante Cosio estuvo vinculado estrechamente a nuestro Instituto, siendo Miembro de Número e integrante de su Junta Directiva; la vocalía del Departamento de Monumentos, Archivos y Museos fue desempeñada con ejemplar dedicación. Quienes trabajamos a su lado, fuimos testigos de su entrega institucional.

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

NUEVAS PUBLICACIONES



INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU



Lugar de ventas: en este Instituto.
Av. Nicolás de Araníbar 744 - 748 - Santa Beatriz - Lince
Telf. 71-27-29 - 71-07-35

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

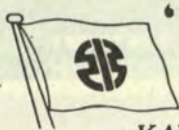
Epoca Prehistorica

Hermann Base

1990 II VOLUMEN 2

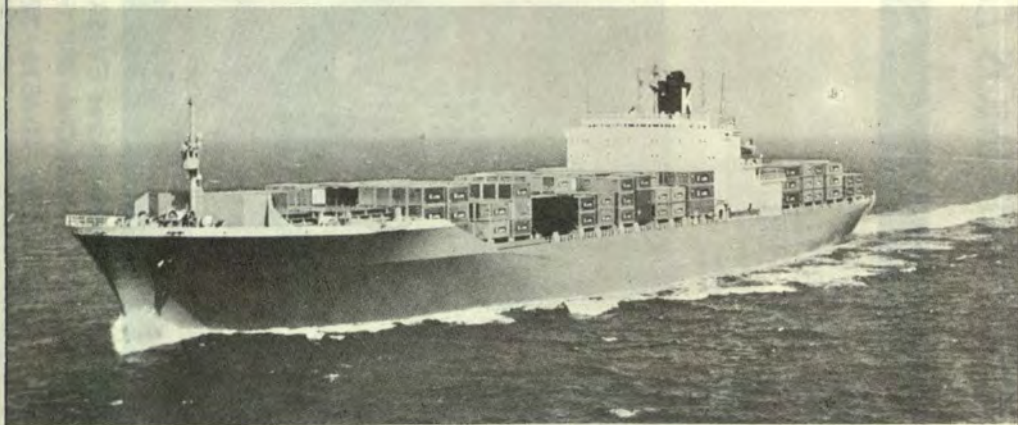


Distribuidores EVISA
Av. República de Chile 388 5to. Piso
Telf. 46-4260 - 40-4578 - 32-4599



"K" LINE

KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.



KAWASAKI DEL PERU S.A. **AGENTES GENERALES DE "K" LINE**

SERVICIOS DE LINEA REGULAR PUERTOS LEJANO ORIENTE, JAPON,
CENTRO AMERICA Y COSTA OCCIDENTAL, AMERICA DEL SUR
Y VICEVERSA.

SERVICIOS CONTENEDORES CARGA SECA Y REFRIGERADA.

SERVICIOS DE PETROLEROS.

SERVICIOS DE CARGUEROS ESPECIALIZADOS.

SERVICIOS TRAMPA.



LAS BEGONIAS 441 - OFICINAS 346/347 - SAN ISIDRO - LIMA
APARTADO 3916 - TELEFONO 402352 - TELEX 25561/20290

EDITORIAL Y VENTAS INTERNACIONALES S. A.

EVISA

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS DE:

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

ENCICLOPEDIA BRITANICA

ENCICLOPEDIA BARSA

CHILDREN'S BRITANICA

GREAT BOOKS

**Paseo de la República 3557 8vo. Piso SAN ISIDRO
Telef: 404578**

**Av. Angamos 449 - 205 MIRAFLORES
Telef: 464260**

**Palacio Viejo 216 - 603 AREQUIPA
Telef: 213493**

**Valcárcel 549 - Urbanización Primavera. TRUJILLO
Telef: 231277**



COLUMBUS LINE

LYKES LINES

DELTA LINE

NEDLLOYD LINES

JOHNSON LINE

MILLER 450, 8o. PISO - TELEFONO 65-2778
CALLAO - PERU



Ferimar Agencia de Transportes Marítimos S.A

Agentes Generales y Marítimos de:

FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA, S.A.

NEDLLOYD LINES (SERVICIO EUROPEO)

NETSUI O.S.K. LINES LTDA.

TRANSROL NAVEGACAO, S.A.

FLEXI-VAN LEASING INC.

OSTERMANN, PETERSEN BROS.

(DUTY FREE - ABASTECIMIENTO PARA EL SERVICIO DIPLOMATICO)

CARGA AEREA - IATA

ALCANFORES 730, MIRAFLORES - TELEFONOS 455315 - 469898
APARTADO 4309 - LIMA - TELEX 20071PE - 25289PE



K.M. 19 CARRETERA CENTRAL ÑAÑA
ANTONIO MIRO QUESADA 376 - 8vo. PISO
TELEFONO: 289560 (VENTAS) 910990 (FABRICA)
APARTADO 2058 - TELEX 25365 - IPASA
LIMA - PERU



HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Si usted está interesado en adquirir la Primera Parte de la *Historia Marítima del Perú* (2 volúmenes científicos y 10 históricos, hasta 1850), con todo gusto le informaremos visitándonos en Nicolás de Araníbar 748 - Santa Beatriz - Lince, o llamándonos a los teléfonos 710735 - 712729 .

HISTORIA MARITIMA DEL PERU / PRIMERA PARTE

Doce volúmenes bellamente presentados

De interés para el estudiante, el técnico, el profesional.

Más de 700 páginas por volumen.

Ilustraciones a todo color, mapas, documentos inéditos, fotografías...

Prólogo: Dr. José Luis Bustamante y Rivero.

Tomo I - Volúmenes 1 y 2

EL MAR: GRAN PERSONAJE

Geografía y Geología

Dr. George Petersen Gaulke

Oceanografía

Ing. Ramón Mugica Martínez

Biología

Dr. Jorge Sánchez Romero

Tomo II - Volúmenes 1 y 2

EPOCA PREHISTORICA

Dr. Hermann Buse de la Guerra

Tomo III - Volúmenes 1 y 2

SIGLO XVI - HISTORIA INTERNA Y EXTERNA

Dr. José A. del Busto Duthurburu

Tomo IV

SIGLOS XVII y XVIII

Dr. Guillermo Lohmann Villena

Tomo V - Volúmenes 1 y 2

LA INDEPENDENCIA - 1790 a 1826

Dr. José A. de la Puente Candamo

Tomo VI - Volúmenes 1 y 2

LA REPUBLICA - 1826 a 1851

CONFLICTO PERUANO-ECUATORIANO 1858-1859

Dr. Félix Denegri Luna

Cap. de Nav. Julio J. Elías

Rvdo. Padre Armando Nieto Vélez S.J.

Tomo VII

LA INTERVENCION DE LAS

POTENCIAS EUROPEAS EN

LATINOAMERICA - 1864 a 1868

Dr. Alberto Wagner de Reyna

Distribuidor exclusivo para la Primera y Segunda Parte: Editorial y Ventas Internacionales S.A. (EVISA). Av. Angamos Oeste 449, Of. 205. Teléfonos 464260 - 241374 Miraflores - LIMA

Palacio Viejo 216, Of. 603. Teléfono 213493 - Arequipa - AREQUIPA



