REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO – MARITIMOS DEL PERU



6 - 7

1983-1986



REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO MARITIMOS DEL PERU

MAR PERUANO NUESTRA HISTORIA

1983-1986

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 Zegarra No. 1168 – Jesús María - Telef. 633875

REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO MARITIMOS DEL PERU

No. 6–7 LIMA 1983–1986

INCORPORACION DE MIEMBROS DE NUMERO

Juan Miguel Bákula Patiño, **Notas para la historia de la contribución peruana al Derecho del Mar (1814 –1982)** 7

Discurso del Vicealmirante Luis E. Vargas Caballero 44

Raúl Palacios Rodríguez, **El quehacer político y su influencia en la Armada: la generación de marinos de la guerra con Chile. Notas para una interpretación histórico–política** 51

Discurso del Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo 75

Jorge Grieve Madge, **El rol de la Marina de Guerra del Perú en la introducción de las técnicas mecánicas modernas a lo largo del siglo XIX** 79

Discurso del Capitán de Fragata Juan M. Castro Hart 109

Rafael Durán Rey, **Contralmirante Lizardo Montero, marino ilustre, General en Jefe del Ejército del Sur y Primer Vicepresidente del Perú, encargado del Poder Ejecutivo** 113

Discurso del Rvdo. Padre Armando Nieto Vélez S.J. 129

Ramón Arróspide Mejía, **Estudio Geopolítico–Histórico de la Influencia del Istmo de Panamá en el Perú** 131

Discurso del Dr. Juan Miguel Bákula Patiño 131

Manuel Vegas Vélez, **La investigación oceanográfica en el Perú, desde Humboldt a nuestros días** 139

Discurso del Capitán de Fragata Luis F. Villena Gutiérrez 157

ARTICULOS

José Valdizán Gamio, **Las astillas frontales de Grau** 163

Percy Cayo Córdova, **Grau en el testimonio de extranjeros contemporáneos** 169

NOTAS PROFESIONALES
Paul B. Thompson, **El Wateree en seco** 187
CRONICA
Comisión de Estudios Estratégico–Marítimos 197
Rafael Durán Rey, **Homenaje a los combatientes del Fuerte Santa Rosa** 199
Fernando Romero Pintado, **Reliquias de Lizardo Montero y Leopoldo Sánchez** 203
NECROLOGIA
Georg Petersen Gaulke 212
Jorge Sánchez Romero 214

Incorporación de Miembros de Número

NOTAS PROFESIONALES
Paul R. T. [illegible] ... 197
Consejo de Estudios [illegible] ... 197
Rafael Durán Paz, Humanista [illegible] ... 198
Fausto Canto Ruiz ... 199
Fernando Romero Pintado, Subgerente de Ingeniería Electro y Leopoldo Sánchez ... 203
NECROLOGIA
Cirilo Peñarrieta Cadima ... 213
Jorge Sánchez Bocángel ... 214

Incorporación de Miembros
de Número

*Notas para la Historia de la Contribución Peruana al Derecho del Mar (1814 — 1982)**

JUAN MIGUEL BAKULA PATIÑO

I. LA NAVEGACION Y EL COMERCIO

Del monopolio al libre comercio

En la medida que la inmensa y complicada estructura colonial descansaba en el comercio y éste en la navegación, su reglamentación y desarrollo eran el sustento de la prosperidad o de la decadencia. En el caso del Perú, la historia ha sido dramáticamente expresiva de esta realidad. Constituida la organización americana sobre la base del monopolio comercial y el predominio del virreinato del Perú, las modificaciones que comienzan a producirse en el siglo XVIII y que determinan una constante pérdida de competencia y de poder por parte del antes todopoderoso Consulado de Lima, se transforman en otras tantas etapas del proceso de desintegración del gran virreinato. Es en la medida que otros centros comerciales empiezan a surgir, que se hacen inevitables las nuevas dependencias coloniales, como son, principalmente, los virreinatos de Santa Fe y de Buenos Aires.

Aparte de las investigaciones de Manuel Moreyra, bien puede decirse que la preocupación por este capítulo de los estudios históricos ha sido monopolio de argentinos y españoles. De todos ellos, sigue siendo la obra de Guillermo Céspedes del Castillo, *Lima y Buenos Aires*, el mejor punto de referencia y, en cierta forma, una resultante específica de la presentación general que, con caracteres de revelación, alcanzó el estudio de Clarence H. Haring, *Comercio y Navegación entre España y las Indias* (1).

Dice Céspedes que "el antagonismo económico entre el Perú y la República del Plata es una constante histórica en la época colonial de ambos países" y cita en su abono la acrimonia con que se expresa Ricardo Levene: "La severa madrastra del Plata no fue España, fue el Perú. Buenos Aires no tuvo sino contadas permisiones (de comercio) no porque la Monarquía las negara, sino porque suscitaba las protestas del comercio monopolista de Lima . . . aquellos hombres de Lima razonaban como sintiéndose en la posesión de verdades absolutas. Les hacemos el honor de creer que esa defensa por su comercio privilegiado era sincera, porque el pasado y la obra del tiempo habían hecho de ellos modalidades peculiares, temperamentos inconfundibles. . . invocaban un pasado de errores para legitimar una usurpación" (2).

La captura de Portobelo por el almirante Vernon (3) y el establecimiento de la navegación por la vía del Cabo de Hornos, significaron el abandono de la tradicional ruta de

---

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 30 de setiembre de 1983.

los galeones y coincidieron por la inconmovible gravitación de los hechos con la definitiva desmembración del virreinato de Lima, al surgir en el mapa político dos nuevas entidades, el virreinato de Santa Fe y el virreinato de Buenos Aires. La relación de causalidad entre estos acontecimientos de tipo político y jurídico y las modificaciones del régimen de comercio basado en la navegación, se presenta como una verdad apodíctica.

En el caso del virreinato platense, fruto de la más directa conexión entre Europa y América y resultado del cambio decretado por la Metrópoli al dejar sin sustento las reclamaciones del virrey limeño, las consecuencias se prolongaron de la periferia al hinterland. No sólo se afectó la capacidad de navegación y de comercio de la costa del Pacífico, sino que se alteró la totalidad de la estructura del tráfico continental. La audiencia de Charcas dejó de estar vinculada al Perú y pasó a depender de Buenos Aires, lo que explica que, en un momento extremo, el territorio regido desde el Plata llegara a prolongarse hasta el Pacífico. Es interesante anotar como el virreinato del Perú no llegó, propiamente, a extender su vigencia hasta el Atlántico. En cambio, en las postrimerías del siglo XVIII, en razón de lo dicho, la influencia bonaerense sí se prolongó hasta el Pacífico, así no fuera sino por un breve lapso. De todo ello, resulta que, cuando la emancipación se inicia y luego se consolida, la unidad del Alto Perú y del Bajo Perú había pasado a ser una expresión verbal, una resonancia fonética, pero lo cierto es que su segregación había sido consumada desde mucho antes. Si se quiere ahondar en las causas de este proceso, se llega sin dificultad a concluir que la mejor administración de las rutas de navegación fue la causa eficiente de este proceso político.

Desde otro punto de vista, la legislación vigente en el siglo XVI no resultó adecuada para las nuevas circunstancias y si bien fue, en su momento, la expresión del común interés del Estado y de los mercaderes de España y del Perú, más adelante, lamentablemente, las leyes españolas se transformaron en un conjunto de obstáculos que las innovaciones propugnadas por Carlos III no lograron superar.

Las propias exigencias del monopolio comercial habían conspirado contra el desarrollo de una marina mercante en el océano Pacífico, poco favorecida por las condiciones inaparentes de los puertos y la ausencia de toda protección estatal. "Guayaquil era el único punto donde se construían barcos, pocos y malos; la escasez y carestía de clavazón, buenos alquitranes y otros artículos cuya importación debió facilitarse, determinaron la inexistencia de buenos astilleros, para los que sobraban excelentes emplazamientos y materias primas" (4).

Hacia 1780, la flota mercante peruana, exceptuados los barcos europeos que hacían el viaje Cádiz–Callao, se cifraba en 14 navíos, 9 fragatas, 7 paquebotes y algunas pequeñas embarcaciones, casi todos matriculados en el Callao, sólo alguno en Guayaquil y Panamá. A su cargo estaba todo el tráfico del Mar del Sur. "Quizá hubiera bastado autorizar a estos navíos a que hicieran la ruta de España, para que la flota mercante peruana experimentase un gran desarrollo; nunca le fue permitido, en beneficio de los navíos metropolitanos, y reducidos a emplearse en el comercio de cabotaje permanecían anclados grandes temporadas. No sería difícil acumular pruebas de esta languidez del tráfico marítimo del virreinato, que tan fácil hubiera sido superar" (5). Se comprueba, una vez más, que el cambio en las grandes rutas del comercio transoceánico, alteraron la dirección del tráfico terrestre que en lugar de estar orientado de Lima hacia Buenos Aires, pasó a fluir en sentido inverso.

La Emancipación

La Emancipación se nutría de doctrinas y criterios, entre los que se imponía el libre comercio. La libertad de comercio era, además, la expresión del mismo interés económico y político que había mermado la opulencia del virreinato de Lima; e inspirado, en cierta forma, desde sus inicios la rebeldía contra la opresión española de la cual, como hemos visto, se presentaba una sombra, la tendencia monopolista del Tribunal del Consulado. Dentro de esta tónica, era inevitable que la guerra de la Independencia victoriosamente librada desde Buenos Aires, consolidara sus objetivos. No es, pues, extraño, que uno de los primeros actos del Protectorado hubiera sido decretar la libertad de comercio, como lo establece el Reglamento Provisional de Comercio "en que se han unido los principios más liberales sobre las mejores bases para hacer prosperar el comercio y evitar la confusión de tantos y tan complicados derechos que hacían perder el tiempo y la paciencia a los hombres activos que en él se ocupan". El artículo 1º decretó:

> "Se concede libre entrada en los puertos del Callao y Huanchaco a todo buque amigo o neutral, procedente de Europa, Africa, Asia o América",

debiendo abonarse como único derecho de introducción el 16o/o sobre el valor de la mercadería transportada en barcos peruanos, el 18o/o por los buques de Chile, Río de la Plata y Colombia, y el 20o/o por los restantes barcos de pabellón extranjero. A este reglamento siguieron los Decretos de 24 de noviembre de 1821, 15 de marzo, 10 de abril y 9 de mayo de 1822. Pero todos ceden en importancia frente al *Reglamento de Comercio* para los puertos de Chile, Guayaquil y otros, con los del Perú, en el que "se han consultado las relaciones de amistad que deben estrechamente unirnos con los Gobiernos libres con quienes confinamos al Sur y al Norte... (al efecto de que) parezca que es un solo país el que trafica con los diversos puntos de sus costas", como consecuencia del cual los barcos se agruparon en dos categorías según fueran extranjeros o nacionales.

Todo lo dicho hace ver que, además de una situación coyuntural, fruto de los estragos de la guerra, existía una idea dominante acerca de los principios de libertad, de cuya aplicación debían derivarse todos los bienes. En lo que se refiere a las necesidades económicas, la legislación mencionada traduce la honda preocupación que, desde los albores de la vida independiente, mantiene el Gobierno de promover la navegación y el comercio.

El conocimiento teórico pudo no ser correcto pero la prioridad del problema queda en evidencia.

Los Tratados de comercio y navegación

En los años subsiguientes, nada expresa mejor la convicción de que el estímulo a la navegación y al comercio ha de ser la llave del progreso, que el interés demostrado por suscribir con las potencias europeas y con los gobiernos latinoamericanos, más próximos en la distancia y en la comunidad de afectos, tratados de comercio y de navegación que eran, simultáneamente, el pórtico para el reconocimiento del nuevo Estado como entidad soberana.

En términos generales, en esos pactos, ilustrativos de la mentalidad, pero, por encima de todo, parte de la legislación nacional, se incorpora el principio de la libertad de navegación, cuyo ejemplo podemos encontrar en el artículo 9 del Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre el Perú y Chile de 1835, por el que se conviene que "las naves peruanas en Chile y las naves chilenas en el Perú, podrán hacer el comercio de escala, descargando el todo o sucesivamente parte de las mercaderías que transporte a su bordo desde países extranjeros, en los puertos habilitados a donde se permita entrar a las embarcaciones de la nación más favorecida y que podrán también formar en ellas cargamentos de retorno con destino al exterior, sin que experimenten embarazo alguno para emplearse en esta clase de tráfico". Estaba excluido el comercio de cabotaje.

Sobre ese mismo molde, se suscriben, entre otros, convenios con México (1832), Chile (1835), Estados Unidos (1836), Gran Bretaña (1837), Bélgica (1850), Francia (1852), Cerdeña (1853) y si bien no faltan voces que proponen una mayor protección a la marina mercante nacional, las presiones del comercio impulsan una apertura cada vez mayor, hasta llegar a la plena libertad de bandera. Una y otra posición están resumidas en la *Memoria del Ministro de Hacienda*, general Juan Crisóstomo Torrico, citada por Basadre:

> "Hemos vivido bajo la ilusión –decía Torrico– del bien que significaba y el progreso que traía la marina mercante nacional. Hubo tiempo en que se pensó conseguirlo con exigir que el dueño de la nave el capitan, el piloto y la tripulación fuesen peruanos, como si tuviésemos muchos pilotos y marineros a quienes dar ocupación. Más adelante, fue bajando el rigor de esas disposiciones, permitiendo a extranjeros a bordo, en cierto número y tolerando que la falta de pilotos del país se reemplazase con otros de fuera. Por último, se concedió libertad de derechos de toneladas y otros a las naves peruanas y hasta el papel sellado en que se expiden las patentes se dió sin gravamen. Pero no por esto tiene el Perú más marineros; no por eso se construyen buques en nuestros puertos, ni pueden construirse porque carece de todo cuando para ello pudiera crearse y desarrollarse en medios de grandes poblaciones y recursos" (6).

Como consecuencia de esta política, se expide la ley de 22 de enero de 1852, que oficializa el principio de la libertad de bandera, consagrado en el *Reglamento de Comercio* de 4 de marzo del mismo año. Los puertos mayores especificados fueron los de Arica, Islay, Callao, Huanchaco, Paita y San José; los puertos menores, los de Iquique, Ilo, Chala, Pisco, Huacho, Casma, Pacasmayo y Tumbes. Terminaba, así, una breve etapa de sentido proteccionista, cuya expresión se encuentra en el *Reglamento de Comercio* de 1840.

La libertad de bandera

La política de libertad de bandera tiene su mejor ejemplo en el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, suscrito entre el Perú y Chile, el 22 de diciembre de 1876, según el cual el conjunto de recíprocas facilidades otorgadas, llega al punto de "no conceder a los buques nacionales ningún privilegio ni favor que no se encuentre concedido en la otra parte" (7).

Desde hacía más de 25 años estaban vigentes las facilidades otorgadas a Wheelwright, autorizadas por Decreto de Santa Cruz de 12 de setiembre de 1836 y cuyo primer barco, el *Perú* llegó al Callao en noviembre de 1840, dos años después de constituída en Londres la

secular empresa, *The Pacific Steam Navegation Company*, cuyos vapores alcanzarían, si no el monopolio, el control del comercio marítimo en las costas del Pacífico Sur.

Algunos datos son suficientes para esbozar una idea de esta situación:

En 1862, las naves inglesas transportaron 338,444 toneladas de exportación y 325,87[illegible] de importación, cifras que sumadas a las de los barcos norteamericanos (20o/o inferiores) alcanzan cerca de 80o/o del total del movimiento comercial, dentro del cual los barcos peruanos sólo representan el 5o/o.

Precisamente, ese año, William R. Grace se trasladaba del Callao a Nueva York, para ampliar el giro de sus negocios y diez años más tarde, comenzarían a llegar al Callao sus veleros, uniendo los puertos norteamericanos con los del Pacífico e iniciando la era de la mayor presencia de Estados Unidos que se convertiría, cuarenta años más tarde, en un virtual monopolio.

De los débiles intentos de 1848, con la ley del fomento y protección a la Marina Mercante de 18 de enero de 1848, el Decreto de 11 de abril del mismo año, permitiendo el tráfico entre Tumbes y Guayaquil con la condición de que la tripulación fuera nacional; y de la ley de 26 de setiembre de 1849 prohibiendo la renovación del privilegio para establecer la navegación, sólo quedaba el recuerdo. Y la enorme riqueza del guano, primero, y del salitre, después, no rindieron el fruto que hubiera podido esperarse. Es cierto que fueron logrados avances espectaculares en el desarrollo de las comunicaciones terrestres, principalmente de los ferrocarriles, pero el auge de doctrinas librecambistas y la urgencia económica así como la presión de los intereses extranjeros, impidieron tener una visión de conjunto.

He citado adrede el Tratado con Chile de 1876, no porque las ventajas concedidas fueran excepcionales, y, por lo mismo, perjudiciales al Perú, sino porque son un ejemplo que caracteriza un largo proceso. Si, realmente, esas ventajas y privilegios hubieran sido aprovechados por el Perú y por Chile, ambos países se habrían enriquecido y desarrollado, afirmando su economía y su potencialidad. Lo malo era que tales privilegios, al ser parte de una política general, sólo podían ser aprovechados por las grandes potencias marítimas. Para los pequeños, los encantos de la libertad eran un señuelo, un auténtico canto de sirena.

El pensamiento predominante se imponía en la cátedra y en la acción gubernativa. "Como una medida necesaria para proteger las industrias nacionales y conseguir la prosperidad y población del extenso litoral marítimo del Perú", el Reglamento de Comercio de 1861, concedió a la compañía de vapores establecida de Valparaíso a Panamá, que pudiera conducir mercaderías de un puerto mayor a otro menor. Posteriormente, un Decreto Supremo de 16 de febrero del mismo año, hizo extensiva esta concesión aún para las caletas habilitadas, pero, con el límite de que sólo subsistiría —esta excepción— hasta que se establecieran una línea de vapores nacionales". La cita corresponde al texto titulado *Lecciones de Derecho Marítimo* del catedrático don Antenor Arias, que resumen los principios a los que me he referido (8).

Los hechos anotados requieren ser insertados dentro del contexto jurídico, de doctrina y de normas, vigente en las primeras décadas de la República, estudio que es indispensable para intentar una visión integral y coherente. Las prácticas y disposiciones relativas a la

navegación y al comercio marítimo no podrán ser entendidas si se aislan de ese gran ambiente, que no es extraño a la realidad geográfica ni mucho menos a las circunstancias políticas, propias del advenimiento a la independencia de la República peruana.

El propio autor don Antenor Arias, cuyas ideas nutrieron a más de una generación, precisamente al inaugurarse la facultad de Ciencias Políticas y Administrativas de la Universidad de San Marcos, ofrece una imagen del planteamiento doctrinario, cuyas ideas trataré de resumir. Para él, el Derecho Marítimo, como parte del Derecho Internacional, tiene un mismo fundamento: los principios del Derecho Natural, aquella ley, no escrita, pero invariable, que da a cada hombre la noción perfecta de lo justo y de lo injusto, de lo bueno y de lo malo, pero en su aplicación, el Derecho Marítimo tiene su razón de ser "en el espíritu moderno de adelanto y progreso de las naciones (y) se ha fijado en las innumerables ventajas proporcionadas por el comercio y la navegación; de aquí, las tendencias a multiplicar las convenciones y tratados que procuran el fomento del comercio marítimo, fuente la más saneada de la riqueza pública; de aquí también que las mismas naciones unidas por tan poderoso estímulo, procuran a toda costa consolidar la paz, evitando o aminorando las calamidades de la guerra".

Del Derecho Natural se deducían los principios generales de la igualdad entre los Estados, de la independencia, y del recíproco respeto, y como lógica consecuencia el principio fundamental de la libertad de los mares y, de éste, el derecho a la libre navegación comercial.

Las breves frases citadas permiten recordar algo de lo dicho en párrafos anteriores. La emancipación supuso la aparición de un nuevo Estado *libre*, cuya existencia debía ser reconocida sobre la base de las normas imperantes. El primer deber de la República naciente era registrarse en la escena internacional e incorporarse al concierto de los demás Estados. La libertad recién adquirida había representado la abolición del dominio colonial y, por lo mismo, de los sistemas comerciales de sujeción y monopolio, y su reemplazo por las prácticas de la libertad, libertad en lo interno y libertad en lo internacional. De allí la urgencia de suscribir los tratados de "amistad, comercio y navegación" tantas veces referidos, por cuanto sus cláusulas pasaban a ser el derecho aplicable, o sea a llenar el vacío anterior, debido también a la inexistencia de un Derecho Internacional de aplicación uniforme. Esta simple constatación, tiene una extrema importancia adicional, que es la de verificar como, no sólo para el Derecho Internacional, las normas convencionales eran la fuente por excelencia, sino que, tratándose del Derecho Marítimo, esa fuente primaria estaba constituida por un conjunto de prácticas, diversas, a veces ocasionales, antes que por una normatividad única. Más aún, era frecuente que dentro del mismo Estado, esas prácticas, usos y costumbres relativos al mar y al Derecho Marítimo, acusaran una extraña diversidad, que llegaba al colmo de ofrecer casos de normas contradictorias. Por ejemplo, en materia de cabotaje –tan esencial desde el punto de vista de la soberanía– los convenios con Estados Unidos e Italia lo permitían; mientras que los tratados con Argentina y Rusia lo prohibían.

Más allá del trasfondo doctrinario, se hacía presente la necesidad del comercio y la tentadora presencia en aguas peruanas de barcos que podían llegar, libremente, con las mercaderías que el desarrollo industrial producía y que encandilaban a los criollos de Lima, en igual forma que las especies, los metales preciosos y las perlas de Indias habían transtornado tres siglos antes a las cortes europeas.

Lo que no alcanzó a distinguirse es que la Emancipación no significaba, en sí misma, la libertad, porque no éramos realmente libres para optar; y del monopolio español pasamos al monopolio británico.

Pero el monopolio no era tan sólo el comercial, pues se extendía al terreno de las ideas. Tratándose del Derecho Marítimo, la única posibilidad era sujetarse a las costumbres existentes, "en una palabra, diría Arias, a las relaciones de las potencias marítimas".

El Derecho Marítimo y las situaciones de beligerancia

Sin embargo, en otro orden de ideas, cuando los usos del mar generaban diferentes tipos de intereses, la protección de esos intereses hizo imprescindible la formulación de normas que, aún en situaciones de beligerancia constituyeran una adecuada protección. El ejemplo más específico lo constituye la legislación y las prácticas sobre presas marítimas y el corso, en cuyos aspectos las prácticas del Estado peruano ofrecen singulares muestras de iniciativa.

Las presas marítimas

Se ingresa, así, a otro ámbito del Derecho Marítimo, que requiere de una adecuada investigación, aún por hacerse. Por ahora, me limitaré a un sucinto enunciado de los elementos más notorios. La guerra de la independencia se libró entre dos continentes y teniendo como escenario la amplia extensión de ambos océanos, el Atlántico, y el Pacífico. Era, además, como se ha visto, un proceso estrechamente vinculado a las características de un sistema de intercambios basado en el monopolio, que debía ser sustituido por otro que afirmara el libre comercio, impulsado tenazmente por los intereses mercantiles de Inglaterra, Francia y los Estados Unidos. Nada tiene de extraño, en estas circunstancias, que las acciones navales estuvieran dirigidas, en primer término, a alterar o impedir el sistema comercial imperante, poniendo en práctica las instituciones tan conocidas del bloqueo, y el procedimiento de visitas y registro, que con el corso y su natural consecuencia de las presas, constituían un conjunto de atentados por la violencia, al principio de la libertad de los mares y que eran considerados como los más graves riesgos que se oponían al ejercicio de la libertad de navegación por parte de los neutrales.

En este sentido, es importante anotar que la emancipación, como empresa bélica, es paralela a la afirmación de la libertad de los mares, resultando dos caminos convergentes que, al final —como veremos más adelante— se encuentran en la formulación de los principios consagrados por la Convención de París de 1856. Ello no obstaba para que el comercio español, como actividad de un beligerante, fuera directamente perseguido por el otro bando en lucha; y viceversa; pero, a la larga, fueron las nuevas Repúblicas las más interesadas en que sus rutas se ofrecieran como libres de esos riesgos y sus mares garantizados, como propios de las naciones civilizadas.

De todo ello resulta que, así como el Reglamento Provisional de Comercio es una de las primeras medidas adoptadas, también el Reglamento de Presas se adoptará en fecha tan temprana como el 29 de abril de 1822, en Decreto que suscribe el supremo delegado José Bernardo de Tagle y refrenda Bernardo Monteagudo. Este dispositivo se complementa con el decreto de 10 de julio del mismo año. Aún está por hacerse el estudio de estas normas, sus

fuentes, las modalidades de su aplicación y el análisis comparativo con las disposiciones similares, en particular las vigentes en el Río de la Plata (9).

Lo que es curioso anotar es la vigencia del Reglamento de 1822, pues fue invocado en 1879 con motivo del famoso incidente promovido por la captura del vapor alemán *Luxor*, declarado "buena y legítima presa" y adjudicada al Estado peruano, si bien, al final, el Gobierno dictatorial presidido por don Nicolás de Piérola decidió su devolución, fundado en los "merecimientos especiales" de la colonia alemana y el interés del Perú por el "desarrollo de nuevas compañías de navegación" (10).

Durante la guerra con España, con fecha 1º de febrero de 1866, se impartieron instrucciones a los comandantes de los buques de guerra y corsarios, en acción frente a los de España, para actuar sin exceder los cánones de la costumbre internacional. En cambio, el Gobierno español había establecido que los tribunales de presas se instalarán a bordo de las naves apresadoras, motivando la protesta de los países neutrales, entre ellos Gran Bretaña (11).

El bloqueo y el corso

Al igual que las presas, otras prácticas de la guerra marítima fueron objeto de una permanente preocupación, a fin de enmarcarlas dentro de normas de aplicación general, y han constituido otros tantos usos del mar, sobre los cuales cabe hacer una rápida mención. Me refiero al bloqueo y al corso, vinculados a las prácticas de "visita" y de "registro".

En lo que se refiere al bloqueo, no puede olvidarse que era una situación de hecho existente aun antes de ser el Perú independiente, y que, con las variantes propias de las circunstancias, su práctica fue continua, tanto en razón de los conflictos internacionales como de las luchas civiles. Históricamente, el primer bloqueo se decreta para que lo hiciera efectivo la escuadra de Chile al mando del almirante lord Cochrane,

> "para poner término a las desgracias que padecen los habitantes del Perú bajo el yugo opresor de los agentes del Rey de España y al monopolio que esta hace con perjuicio de las naciones mercantiles del Globo. Por tanto, en virtud del derecho que la Ley de las Naciones da a toda Nación independiente para disminuir los recursos de su enemigo y debilitarle, desde el 1ro. de marzo pasado (1819) deben considerarse y están efectivamente bloqueados . . . todos los puertos y fondeaderos del Mar Pacífico. . . desde Iquique a Guayaquil.

El Decreto lleva la firma del Director Supremo don Bernardo de O'Higgins y la fecha del 20 de abril de 1811 (12).

Un nuevo Decreto de 20 de agosto, contiene precisiones y detalles de aplicación en relación con el contrabando de guerra, al mismo tiempo que declara "libres y exentos del bloqueo todos los puertos y costas que se hallaren bajo la inmediata influencia y protección de las armas del Ejército Libertador del Perú, que ha zarpado hoy de Valparaíso, por el hecho mismo de que no perteneciendo entonces ese territorio al predominio del Rey de España, sino al de los independientes de América". El 23 de junio de 1821, el bloqueo quedó limitado a la costa entre Ancón y Pisco (13).

A partir de entonces, todos los textos de Derecho Internacional se ocupan del bloqueo, desde Andrés Bello y José María Pando hasta Paul Pradier–Foderé y Ramón Ribeyro. Su práctica aparece en la guerra con el Ecuador y en la guerra con España, así como en la guerra con Chile.

En lo que se refiere al "corso", su estudio tiene un particular interés, en la medida que, aparte de haber sido una antigua práctica asimilada a los usos de la guerra, fue, también, objeto de una constante preocupación por parte de las potencias marítimas, pues su empleo era uno de los mayores riesgos que enfrentaba la navegación. En ese sentido, el interés por afirmar la libertad de navegación constituyó una suerte de constante, que llegó a su reglamentación y por último, a su abolición. En esta figura jurídico-marítima es interesante apreciar el perenne esfuerzo peruano por conformar sus actos a la "ley de las naciones", a usar de sus instituciones en defensa de su soberanía, pero, al mismo tiempo, persiguiendo una mayor y definitiva protección de la libertad de navegación, principio teórico del cual, en la práctica derivaba la libertad de comercio, cuyo ejercicio estaba considerado como un elemento sustantivo tanto de la vida de relación entre los pueblos cuanto de la prosperidad y, más aún, de la propia existencia del Perú.

Por eso, ya se discute el tema en el Congreso de Panamá y en el art. 7 del "Tratado de Unión, Liga y Confederación Perpetua" aparecen las debidas especificaciones para eliminar los "excesos contra el comercio de las naciones, amigas o neutras", a las que se agrega el voto de "que las partes contratantes, convengan de común acuerdo, en la abolición absoluta del corso". Esta aspiración que para muchos resultaba ilusoria, se alcanzó un poco más adelante, en términos universales, gracias a la declaración adoptada en el Congreso de París, de 1856, a la que el Perú adhirió poco después (14).

Sus cláusulas señalan un momento clave en la evolución del Derecho Marítimo, pero, para los efectos de demostración que se persiguen, es interesante recordar que los mismos principios de París, habían sido adoptados veinte años antes por el Perú, en virtud del Tratado de Amistad, Comercio y Navegación suscrito con Chile, cuyo artículo XXIX, define ya los famosos principios, según los cuales:

- el pabellón neutral, cubre la propiedad enemiga, a excepción del contrabando de guerra;

- la propiedad neutral, exceptuando al contrabando de guerra, no está sujeta a confiscación bajo pabellón enemigo.

Aparte de dicha estipulación, el Tratado de 1835, suscrito en Santiago entre el ministro del Perú, Santiago Távara, y el canciller chileno, Manuel Rengifo, contiene otros elementos jurídicos que hacen de ese instrumento un objeto digno de especial estudio. Por ejemplo, también contiene el principio de la abolición del corso, para dejar "reducidos los medios de hostilidad a los que suministre la fuerza pública" prohibiendo la expedición de patentes de corso en beneficio de armadores particulares.

Igualmente, consigna un principio digno de ser recordado, pues define que la cláusula de nación más favorecida, que era exigida por las grandes potencias marítimas, no compren-

de aquellas concesiones que se otorguen entre sí "los nuevos Estados constituidos dentro de los límites territoriales que reconocía la antigua América española a fines de 1809". Por último, define con precisión el contrabando de guerra y excluye de toda protección al tráfico de esclavos. Es evidente que la alta calidad jurídica de este documento revela que la negociación se hizo por intermedio de don Andrés Bello, que para entonces desempeñaba las funciones de oficial mayor del ministerio de RR.EE., pero debe recordarse, también, que Távara era un hombre reputado como muy ilustrado y experto en cuestiones internacionales y que, en materia de comercio, su experiencia derivaba de su propia condición de naviero y comerciante, cuyos intereses se extendían más allá de los puertos peruanos (15).

Las estipulaciones de dicho Tratado fueron objeto de diversas críticas, tanto por razones políticas comprensibles en razón del momento —Távara era ministro de Gobierno de Salaverry— cuanto por las franquicias acordadas, que se ha dicho favorecían más a Chile que al Perú. Es probable que estas apreciaciones estén teñidas por los intereses comerciales y por razones de otra índole, entre las cuales no puede olvidarse, como se ha dicho, que la doctrina predominante era la de la más absoluta libertad de comercio, cuyo principio presentaba como recomendable todo beneficio acordado en tal sentido, siempre en favor de las grandes potencias; y rechazaba todo acuerdo que significara una protección en particular, así fuera en beneficio de las propias naciones latinoamericanas (16).

El ejercicio del "corso" al margen de las normas establecidas era un acto delictivo, penado por el Derecho Internacional cuando se trata de la piratería. Sin embargo, la calificación de tal dio origen a episodios de toda índole, vinculados casi siempre a circunstancias de orden interno. En este sentido, todos los textos de la materia recuerdan el famoso incidente del *Huáscar* enfrentado a la escuadra inglesa, en 1877.

El caso del *Huáscar*

La literatura peruana y extranjera es abundante, y entre las obras nacionales, no pueden olvidarse la publicada por el doctor José Antonio García y García, ministro de RR.EE. entonces, (17), ni el capítulo de la biografía de "Don Nicolás de Piérola", por Alberto Ulloa (18) titulado *Un hombre contra un Imperio.* Fuera del Perú es digno de mención el extenso comentario que contiene el *Derecho Internacional Público* de Pradier — Foderé, fundador de la facultad de Ciencias Políticas y Administrativas en la Universidad de San Marcos, quien relata con certero juicio los pormenores de este incidente, al cual se refiere agregando:

> "Que me sea permitido, al recordar este nombre, por siempre glorioso en los anales marítimos del Perú, rendir un recuerdo respetuoso, a la par que de afecto, al heroico Almirante don Miguel Grau, su último comandante, que murió en su puesto, bajo el fuego enemigo, en 1879".

No es del caso repetir los detalles de este suceso, que comienza cuando don Nicolás de Piérola aborda el *Huáscar* para iniciar una acción revolucionaria. De inmediato, el Gobierno procedió a decretar la apertura de un procedimiento penal y a declarar que no se hacía responsable por los actos que los rebeldes pudieran cometer. Sin embargo, esta acción oficial no significaba declarar pirata al monitor insurgente y, mucho menos, a considerarlo excluido de la Marina de Guerra del Perú y de sus ordenanzas. Poco después, y a consecuencia de los inconvenientes sufridos por barcos ingleses, el Jefe de la estación naval



británica, contralmirante A.H. de Horsey, dirigió al comandante de la nave peruana un mensaje prepotente e injustificable, amenazándole por cuanto "todas las relaciones con los navíos ingleses y cualquier ingerencia concerniente a súbditos británicos y a sus propiedades por parte del navío rebelde, que obedece a un gobierno no reconocido ni establecido, no serán tolerados y que todo acto de esa naturaleza cometido por el *Huáscar* me obliga a tomar posesión de ese barco y entregarlo a la autoridad local". La digna respuesta del comandante Luis Germán Astete después de rechazar dicha amenaza, terminaba diciendo:

> "Por lo demás el que suscribe, apoyado en su derecho y anteponiendo a todo otro interés la soberanía y dignidad de la República, rechaza con tranquilidad pero con firme resolución, no sólo en su nombre y en el de los que le obedecen, sino en el del Perú entero, la amenaza contenida en el oficio que contesta, declarando al señor Almirante que sí, lo que no es de creer, llegase el deplorable caso de una agresión por parte suya, sin tomar para nada en cuenta las fuerzas con que se consuma, sabrá cumplir con su deber".

Continúa Pradier–Foderé exponiendo que, al encontrarse cerca al navío peruano, de Horsey exigió su rendición y ante el lógico rechazo, "comprometió la acción con su temible acorazado el *Shah* y otro acorazado de la escuadra inglesa, el *Amethyst*, contra el pequeño monitor peruano, en un desigual combate que duró varias horas". "La batalla –concluye– fue mucho menos mortífera para el *Huáscar* que para el *Shah* y el *Amethyst* que fueron objeto de serias averías. El incidente se prolongó en el plano internacional, como consecuencia de las representaciones formuladas ante la corte de Saint James por el plenipotenciario peruano, don Pedro Gálvez. Al final, siempre según Pradier–Foderé, el conde de Derby, secretario de Estado para las Relaciones Exteriores, declaró adherir a la opinión de los Lores Comisarios del Almirantazgo, que, sin llegar a desaprobar la conducta del contralmirante de Horsey, habían considerado que éste se habría conducido más sagazmente, si hubiera tratado, en primer lugar, después de encontrar al *Huáscar* de obtener por medio de una reclamación una reparación legítima" (19).

Inmediatamente después el *Huascar* se entregó a las autoridades nacionales y allí, terminó, también, el intento revolucionario de Piérola. Sin embargo, la conmoción suscitada obligó a la renuncia del Gabinete y el reemplazo del canciller por don L.C. Julio Rospigliosi, quien en circular de 10 de junio de 1877, formula el planteamiento de la cuestión y exhibe las razones por las que, jurídicamente, el ataque inglés, aparte de todos sus agravantes, había constituido una flagrante violación de la jurisdicción peruana (20).

Las Estaciones Navales

Desde otro punto de vista, la presencia en aguas del Pacífico de las llamadas "estaciones navales" de las grandes potencias es otro capítulo de la historia de los intereses marítimos y sus repercusiones jurídicas y diplomáticas, dadas las pretensiones tantas veces puestas de manifiesto, por parte de los comandantes, de hacer uso de la fuerza para una mejor defensa de la propiedad o de los posibles derechos de sus conciudadanos, en favor de quienes se exigía, por lo general, un tratamiento que lo colocaba en mejor situación que la propia de los nacionales. En este último orden, y con estrecha vinculación con las actividades comerciales y marítimas, tiene importancia el estudio de las relaciones entre los cónsules extranjeros y el Gobierno, por cuanto aquellos estimaban que su obligación era intervenir a veces en flagrante violación de la jurisdicción peruana, como en los casos de ocurrencias a bordo de naves ancladas en puerto o de incidentes con marineros extranjeros en tierra.

Por estas razones, los convenios de amistad, comercio y navegación resultan indispensables ya que, es sólo a través del acuerdo expreso, o sea de las normas convencionales, que podían encaminarse esas relaciones y hacerlas fructíferas. De lo contrario, el resultado era la continua aparición de reclamaciones y protestas, pues los casos debían ser resueltos apelando a los escritos de los tratadistas y a insólitas referencias a las instituciones históricas y al Derecho Romano. También es, hasta ahora, muy poco lo que se ha estudiado sobre el tema entre nosotros. Recuerdo así, la tesis de Oscar Maúrtua de Romaña sobre el cónsul francés Chaumette des Fossés, cuyo título de Inspector General de Comercio impidió su recepción en el Perú, mientras sus Letras Patentes no estuvieron acomodadas a las prácticas internacionales.

Las "estaciones navales" son dignas de recordarse, también, por otra razón; y entre sus comandantes cabe mencionar, en primer término, al almirante Rosamel, interlocutor de Bolivar; y, 50 años más tarde, al almirante Du Petit Thouars, defensor de Lima (21).

El Amazonas

Una simple mirada al planisferio demuestra la dependencia en la que el Perú se encuentra respecto de las rutas de navegación, de las que resulta el punto final, ya sea que atraviesen el canal de Panamá o circunden el cabo de Hornos. Sin embargo, esa posición geográfica tenía un agravante más ya que el Perú tuvo siempre otro problema igualmente importante, garantizar la libertad de navegación en el Amazonas, para salir al Atlántico, como condición de progreso para las provincias de la Selva y como expresión del cuidado del Gobierno central por mantener la unidad nacional.

> "Las primeras relaciones diplomáticas activas entre los nuevos Estados (el Perú y el Brasil) tuvieron por objeto —dice Alberto Ulloa— establecer el estatuto del Gran Río. Para obtener su libertad de navegación se hicieron los Tratados de 1851, y 1858. El mismo arreglo definitivo de 1909, que importó extensas reducciones en las aspiraciones territoriales del Perú, las compensó en la confirmación y la seguridad de la libertad de navegación" (22).

Brevemente, se puede recordar que la Convención peruano—brasileña de 1841 sólo se refirió al tránsito y al comercio recíproco, pero no modificó la situación invocada por el Brasil, en virtud del Tratado de San Ildefonso, de tener derecho exclusivo al "uso de los ríos (que corresponde) a aquella nación a quien pertenecieron privativamente sus dos riberas". El Tratado de 1851 no estableció la libertad de navegación en general, sino únicamente de la navegación recíproca entre el Perú y el Brasil. Aquel derecho sólo fue alcanzado en virtud de la Convención Fluvial de 1858, pero la completa libertad de navegación en el Amazonas, sin restricciones, sólo quedó formalizada a raíz del Decreto Supremo de 17 de diciembre de 1868, que proclamó "abierta la navegación de todos los ríos de la República a los buques mercantes, cualquiera que sea su nacionalidad" (23).

Las vicisitudes a que estaba sujeta la navegación fluvial fueron motivo de constante preocupación y de no pocos incidentes; y explican que la afirmación del principio de la libertad de navegación haya sido considerado como un objetivo de importancia nacional (24).

La aplicación de este principio ha sido, por lo mismo, materia de estipulaciones específicas en los convenios suscritos con nuestros otros dos vecinos, Colombia, en el Tra-

tado de 1922 y el Protocolo de Río de Janeiro de 1934; y el Ecuador, en el Protocolo de Paz, Amistad y Límites de 1942.

La I Gran Guerra

Para cerrar este capítulo haré una breve mención a los sucesos motivados por la I Gran Guerra y al incidente con la barca peruana *Lorton* que motivó, primero, una grave reclamación ante el Imperio Alemán y, por último, la ruptura de relaciones diplomáticas el 5 de octubre de 1917.

El 4 de febrero de 1917, un submarino alemán hundió a la barca peruana *Lorton* de 1,374 toneladas, frente a las costas españolas, con un cargamento de nitrato de soda en sus bodegas, con destino al puerto de Bilbao. El hundimiento se había producido en un punto de las llamadas "zonas cerradas" en las cuales el Imperio Alemán había notificado –recién el día siguiente, el 5 de febrero, por intermedio de la legación en Lima– que se opondría por todos los medios a cualquier tráfico marítimo. Para el Perú, el hundimiento comportaba un acto inadmisible, con notorios agravantes. En primer lugar, se había perpetrado contra una nación amiga, a cuyo pabellón se debía una satisfacción y la desaprobación de la conducta del comandante del submarino. En segundo término, el daño material causado a ciudadanos peruanos y al comercio neutral, a mayor abundamiento dentro de una zona de 20 millas que el Gobierno alemán había declarado libre, por decreto de 31 de enero, circunstancias todas ellas que hacían irrelevante –desde el punto de vista del agravio al Perú– saber si el hundimiento se había producido dentro o fuera de las aguas jurisdiccionales españolas. La falta de una respuesta oportuna por parte del Gobierno de Berlín, llevó al Perú a aquella decisión, motivada por la necesidad de responder "a la belicosidad de Alemania, contra la libertad de los mares y contra el respeto al comercio neutral", como dice la *Memoria del Ministro de Relaciones Exteriores del Perú* (25), conceptos que se reafirman en dicho documento oficial al impugnar la actitud alemana ya que "de este modo, se atenta contra el comercio marítimo internacional que es un derecho fundamental en la vida de los pueblos; y que le sirve no solamente como elemento de riqueza y expansión, sino también para satisfacer necesidades primordiales en la existencia de los individuos".

En los mismos días, las tripulaciones de los barcos alemanes detenidos en puertos peruanos recibieron orden de inutilizarlos, a lo que se opuso el Gobierno peruano, tanto en razón de los perjuicios que se podían causar en los puertos cuando porque, como consecuencia de la campaña submarina, el comercio peruano había quedado gravemente afectado y era menester dotar a la navegación de medios para mantener el tráfico mercantil. Se produjo, así, primero la ocupación de las naves y luego su expropiación, en virtud de la Ley No. 2696. Más tarde, en uso de la autorización concedida en Ley No. 2770, se celebró un contrato de arrendamiento entre el Perú y la entidad denominada *Shipping Board Emergency Fleet Corporation*. Los barcos alemanes fueron diez, cuatro veleros *(Hele, Omega, Maipo y Tellus)* y seis vapores: *Callao (ex–Sierra de Córdoba), Pisco (ex–Luxor), Eten (ex–Rhakotis), Paita (ex–Anubis), Salaverry (ex–Varda) y Marie.* En virtud de la autorización concedida en leyes Nos. 4104 y 4165, se puso término al contrato antes mencionado (26).

Una vez más, el caso de los barcos alemanes y sus proyecciones internacionales y legales se inserta dentro de la preocupación del Estado peruano por los problemas que se vinculan con la libre navegación y con el mantenimiento de sus rutas marítimas, como soporte insustituible de la vida económica de la Nación.

El Canal de Panamá

Un capítulo poco conocido en sus detalles, si bien mucho más notorio por razones políticas, se refiere al canal de Panamá y al constante interés que, desde su construcción, origina por su directa influencia en el ordenamiento de la navegación. Como se dijo en páginas anteriores, la opulencia del comercio limeño estuvo vinculada al tráfico por el istmo y la existencia de la feria de Portobelo. Hubo que esperar dos siglos para que la técnica abriera, nuevamente, esa vía y modificara, una vez más, el mapa de las comunicaciones.

Desde que se anuncia la posibilidad de la construcción del canal, la atención del Perú se pone en estado de alerta. Por esta razón, entre otras, se explica que fuera el Gobierno de Lima el primero que, en 1903, reconociera a la nueva República. Pero, es 20 años más tarde que, en otra dirección, el interés del Perú se vuelve a hacer presente: Alberto Ulloa, joven profesor universitario, dirige en 1925 una ardorosa misiva a la Comisión Organizadora del Congreso Estudiantil de Panamá, en la que plantea la tesis según la cual "el Canal de Panamá debe ser internacionalizado" y afirma que "como Suez, como los Dardanelos, como Kiel, el Canal de Panamá debe estar sometido a un régimen internacional, pero no sólo en el sentido limitado del libre paso, sino en el amplio sentido de la autoridad y de una neutralización" (27). La audacia del pronunciamiento fue, luego, recogida por la plataforma del Partido Aprista, con lo que ganó en aliento político pero perdió en precisión jurídica.

Digno de anotarse, por su proximidad en el tiempo, es el Comunicado Oficial expedido por la Cancillería peruana el 25 de setiembre de 1965, en el que, después de felicitar a la República hermana de Panamá, por haber cumplido un anhelo —ante el anuncio de que había culminado la negociación en busca de un nuevo acuerdo sobre la soberanía del canal — se pone de manifiesto que:

> "El Perú sostiene el principio de la función social de los espacios y vías de comunicación internacionales. En consecuencia, considera que su ubicación geográfica y el volumen de su comercio fundamentan el legítimo interés que tiene por todo lo que concierne al Canal y al régimen jurídico internacional de esa vía interocéanica".

Se dijo entonces que el Canal cumple una función que trasciende los límites de un mero beneficio económico, y su importancia como órgano de comunicación —en el más amplio sentido de la palabra— no necesita ponderarse. Su servicio contribuye, en cierto, a acortar las distancias, pero en el caso de Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y Chile, su existencia, su funcionamiento eficiente y su eventual destrucción, constituyen un interés directo y tan vital y, por lo mismo, tan legítimo.

Cuando en 1974 se consumó el acuerdo entre Panamá y Estados Unidos y el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas realizó una sesión extraordinaria en Panamá, también fue el Perú quien llevó la voz, tanto para expresar nuestra satisfacción por esa reintegración cuanto para dejar constancia de su significación (28).

Los 14 puntos de Wilson y la Carta del Atlántico

Se explica, así también, que la adhesión a esos principios fuera una expresión de una posición principista de respeto a las normas fundamentales del Derecho Internacional y de

constante preocupación por dar a sus prácticas un contenido jurídico, convencido como ha estado siempre el Perú de que sus intereses marítimos están vinculados a la libertad de navegación. Por eso, cuando el Presidente Woodrow Wilson formula sus famosos "catorce puntos", el segundo de los cuales dice:

> "Libertad absoluta de navegación por todos los mares fuera de las aguas territoriales, en tiempo de paz como en tiempo de guerra, salvo el caso de que la acción internacional cierre total o parcialmente los mares para imponer el cumplimiento de los convenios internacionales".

En 1941, los dos líderes de la democracia occidental, Franklin D. Roosevelt y Winston S. Churchill, redactan la famosa *Carta del Atlántico* y también la libertad de los mares se inscribe entre sus principios:

> "7mo. Dicha paz debería permitir a todos los hombres surcar los mares sin impedimento alguno".

El Perú hace suyos dichos principios cuando adhiere a la Carta del Atlántico (29).

El movimiento universal en tal sentido y la búsqueda de una norma de aplicación y acatamiento generales, explica que, a la postre, el resultado de las Conferencias de Ginebra (1958 y 1960) ofreciera un resultado inequívoco: el fortalecimiento del principio de la libertad de la Alta Mar.

Más adelante, al término de la III Conferencia sobre el Derecho del Mar, se puede afirmar con certeza que el interés por el comercio marítimo sólo no ha decrecido sino que, además, puede considerarse como potenciado por los requerimientos de los países en desarrollo, para los cuales es indispensable contar con los medios materiales y técnicos que les permita gozar, en condiciones de equilibrio, de los beneficios de la libre circulación de los mares, que está íntimamente vinculada a la independencia política y al desarrollo económico (30).

El rescate del peaje del Elba y el Escalda

La necesidad de garantizar para el Perú la normalidad de las líneas de comunicación de su tráfico marítimo, explica la participación peruana en una negociación internacional que podría parecer remota, como fue el caso de las adhesiones del Perú a las Convenciones para rescatar el peaje del río Elba (1861) y para la abolición del peaje en el Escalda (1863), que se hicieron efectivas, además de la suscripción de los respectivos documentos, por el pago de las cuotas de 1854 thalers y 4320 florines, respectivamente (31).

Esta recapitulación explica la profunda adhesión del Perú al principio de la libertad de los mares, en su aspecto primordial relativo a la navegación y el comercio, tanto en lo que se refiere al interés político como a la razón económica, que requerían de la protección jurídica, alcanzada en virtud de la norma convencional.

II. LOS NUEVOS INTERESES ECONOMICOS

Las características con las que el mar se ofrece al hombre y que permanecen presentes mientras el conocimiento no pudo penetrar en el misterio de sus ondas, fueron las de ser inconmensurable, inagotable e inapropiable.

Bien puede afirmarse que el insondable secreto de sus distancias le fue revelado a Cristóbal Colón y a los grandes navegantes de su tiempo. Las proas de sus frágiles veleros llevaron tras de si una cinta invisible para medir la inmensidad del piélago y, pronto, el hombre pudo contar con tablas para calcular en unidades de espacio y de tiempo la separación entre dos costas. El mar había dejado de ser inconmensurable.

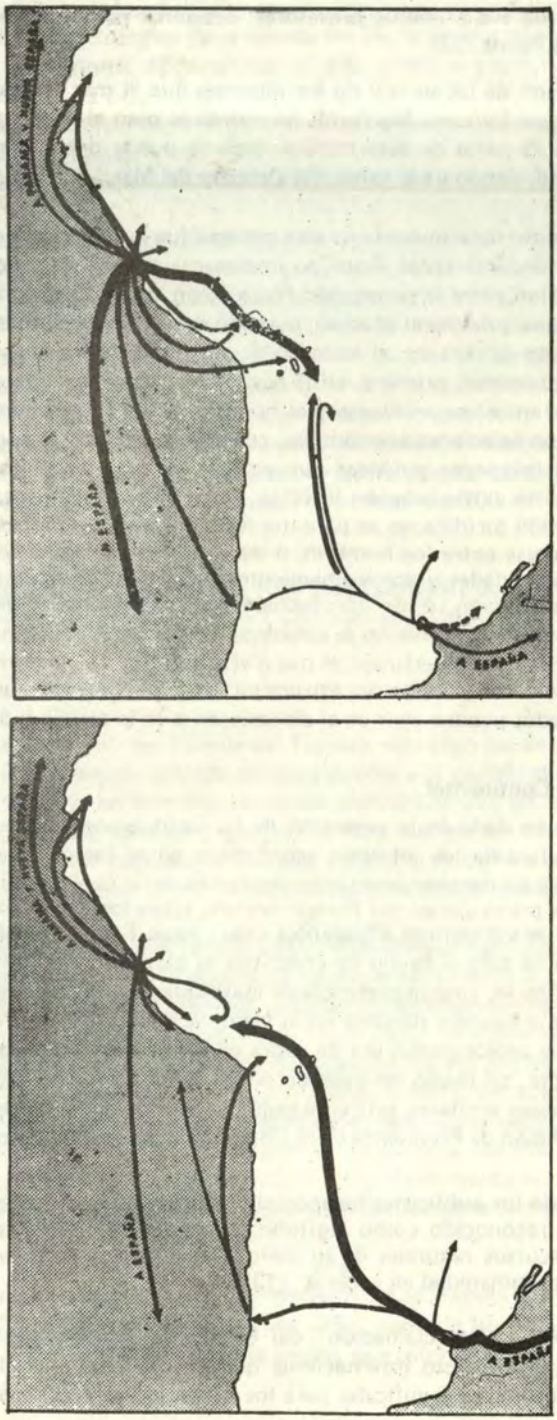
Hasta adelantado el presente siglo, era un valor admitido que las especies biológicas marinas eran inagotables. Así se venía creyendo desde muy antiguo y no había razón para pensar lo contrario. Sin embargo, el adelanto en las técnicas de navegación para alejarse de las costas y de la pesca, para hacerla masiva, hicieron ver que aquella creencia era una falacia. Quizá nada contribuyó mejor a eliminar dicho supuesto que la notoria desaparición de los cetáceos, cuando, como consecuencia de una caza despiadada, comenzaron a desaparecer de los mares septentrionales y los balleneros tuvieron que asomarse a los mares del sur.

La inapropiabilidad del mar sigue siendo un concepto vigente, porque no descansa en un conocimiento de hechos —como los dos anteriores— sino en un elemento real, la propia naturaleza de las cosas, que hace imposible de pertenencia aquellos fluidos que, por su propia esencia, no pueden ser aislados del todo, so pena de perder su cualidad. Una porción del mar aislada del océano, ya no es mar. Podría ser una charca o una salina, pero no aquella gran unidad. Además, y quizá por encima de la naturaleza de las cosas, está la evidente condición de bien común que el mar tiene y del cual nadie tiene derecho a privar a los demás, en su exclusivo beneficio. No es necesario extenderse en otras consideraciones, acerca de la condición de subordinación en que la tierra y sus habitantes se encuentran en relación con el mar, que sigue siendo y —al parecer lo será siempre— la gran matriz de la que proviene la vida del planeta y el recipiente en que sus aguas —lo más parecido al plasma vital— guardan el equilibrio entre los demás elementos. Sin embargo, esa característica física de la que deriva el concepto de su inapropiabilidad, no ha sido óbice para que, conceptualmente, el hombre sea capaz de asignarle criterios espaciales y, dentro de éstos, funciones que se distinguen en razón de los usos y se consagran y protegen en virtud de las normas jurídicas. Frente a la realidad tangible de la materia, el hombre progresa gracias a la realidad intangible de las ideas.

La necesidad de darle normatividad jurídica a los usos del mar, fue entendida desde hace muchos años. Tantos como los que tiene la existencia el Derecho Internacional, pero en razón del papel preponderante y casi exclusivo que tenía la navegación, este capítulo —tan vinculado en el hecho y en el derecho al comercio— fue denominado Derecho Marítimo y a veces incorporado al Derecho Comercial. Es interesante recordar que en el Perú la cátedra del Derecho Marítimo existió por muchos años y que también se enseñó en el Colegio Naval

---

Reversión de corrientes comerciales, originada al crearse el virreinato de Buenos Aires. Principales líneas de tráfico antes y después de 1777.



Militar, donde uno de sus primeros profesores, ocasional pero memorable, fue nada menos que don Ricardo Palma (32).

La multiplicación de los usos y de los intereses que el mar representa, ha marcado la evolución y el antiguo Derecho Marítimo ha cedido el paso al moderno Derecho del Mar. Por eso, en la primera parte de este trabajo, bien se puede decir que sólo se ha hablado del Derecho Marítimo, siendo ya el turno del Derecho del Mar.

Quizás el elemento determinante de este proceso fue la aparición de una nueva realidad jurídica: la plataforma continental. Aquí, lo interesante es verificar, una vez más, el conjunto de pasos que median entre la percepción física de un accidente geográfico y la normatividad jurídica con la que culmina el proceso, pasando del mero conocimiento a su apreciación valorativa como fuente de riqueza, al ejercicio de actividades para su uso y a la aparición de intereses. Me permito insistir, primero, en la naturaleza económica que subyace; y, segundo, en que las relaciones entre ese accidente y el hombre son de conocimiento, de investigación científica, después son relaciones económicas, cuando se produce el aprovechamiento; y de aquí se deducen las relaciones políticas que emanan de los intereses sobrevinientes, pero, hasta este momento, no existe relación jurídica. La razón es fundamental y debe entenderse con claridad: la relación jurídica no se da entre los hombres y los bienes o cosas: la relación jurídica sólo puede darse entre los hombres, o sea expresan la manera como los hombres entienden que dichas actividades y aprovechamientos deben realizarse, en términos de justicia, de legalidad, de cooperación, o de aprovechamiento. De no haber derecho, o sea si esa relación jurídica entre los hombres no se establece, lo que sigue imperando es el arbitrio o la arbitrariedad, la libertad o el libertinaje, el uso o el abuso. Por eso la norma jurídica, el Derecho, corona el edificio social, de cuya estructura nadie puede estar ausente, porque ni los individuos ni los Estados pueden vivir en el aislamiento o en la marginalidad.

La Plataforma Continental

Pocas veces se ha dado en la evolución de las instituciones del Derecho Internacional, una presencia más clara de los intereses económicos como factor determinante, que en el caso de la plataforma continental, nombre transferido de la geología al derecho para servir de justificación a las pretensiones del Estado costero sobre los yacimientos de petróleo y de gas natural en las zonas submarinas adyacentes a sus costas. Esta afirmación permite una consecuencia lógica: no ha sido el hecho de constituir la plataforma continental una prolongación natural del territorio, sino la presencia de esas riquezas y los consiguientes intereses, los que han ejercido su influencia decisiva en la formulación de la "doctrina de la plataforma continental". Aquella prolongación era de sobra conocida pero mientras el factor económico no se hizo presente, tal hecho no pasó de ser un mero accidente geográfico, sin relevancia jurídica. En palabras similares, esta conclusión la expresa el doctor José Luis Bustamante y Rivero, en su condición de Presidente de la Corte Internacional de Justicia:

> "La doctrina de los publicistas ha apoyado firmemente la concepción de la plataforma continental y reconocido como legítimo su fundamento jurídico, a saber: la utilización de los recursos naturales de su suelo, y su subsuelo en beneficio de los pueblos vecinos y de la Humanidad en general" (33).

Como es sabido, la "proclamación" del Presidente Truman, de 28 de setiembre de 1945, representó el primer acto internacional que puso en evidencia la preocupación que esta nueva realidad geológica significaba para los Estados. Las previsiones de tan importan-

te decisión fueron, muy pronto, abonadas por los hechos. Como un dato ilustrativo, se puede recordar que en los primeros años de la década del 70, la producción *off shore* de los Estados Unidos era de 85 millones de toneladas al año y que el porcentaje de la producción *off shore* en relación con la producción mundial era del orden del 8o/o, porcentaje que se supone puede alcanzar un nivel entre el 35 y el 50o/o en la década de los 80. A las cifras anteriores, debe añadirse que, quizá, más importante, ha sido el incremento de las reservas probables de hidrocarburos, en relación con las ya conocidas de los yacimientos terrestres.

Se explica, así, que la evolución de los criterios hubiera sido tan veloz como para recorrer en unos cortos doce años, la distancia entre la formulación inicial (Proclamación del Presidente Truman, 1945) y la normatividad (Convenio sobre Plataforma Continental, 1958).

En lo que al Perú se refiere debe recordarse que si bien el Decreto de 1o. de agosto de 1947 declaró la soberanía y jurisdicción nacionales en la plataforma submarina, "cualesquiera que sean la profundidad y la extensión que abarque", fue sólo la Ley del Petróleo (No. 11780, de 12 de marzo de 1952) la que definió su extensión, al establecer que, para los efectos de dicha ley, es la zona comprendida entre el límite occidental de la costa y "una línea imaginaria trazada mar afuera a una distancia constante de 200 millas de la línea de baja marea del litoral".

Por último, es bueno recordar que el Perú suscribió a raíz de la Conferencia de Ginebra de 1958, la Convención sobre Plataforma Continental, si bien no la ratificó (34).

El Decreto Supremo de 1947

A las "proclamaciones" del Presidente Truman siguieron las declaraciones de México y Argentina. La primera estuvo referida principalmente a la plataforma continental; pero la segunda, bajo la forma de un decreto, reivindicó conjuntamente las aguas epicontinentales y el zócalo continental, con la advertencia que la libre navegación no quedaba afectada por el mencionado decreto. Las expresas constancias de ambos documentos son específicas y no dejan lugar a duda alguna acerca de los exclusivos criterios económicos que los inspiraron.

El 23 de junio de 1947, el Presidente de Chile expidió una "Declaración oficial" por la cual se "proclama y confirma la soberanía nacional sobre todo el zócalo continental" y sobre los mares adyacentes, para reservar, proteger, conservar y aprovechar los recursos y riquezas naturales de cualquier naturaleza que sobre dichos mares y en ellos y bajo ellos se encuentren; agregando que las "zonas de protección de caza y pescas marítimas" serán demarcadas cada vez que el Gobierno lo crea conveniente, en virtud de la protección y control que Chile declara sobre todo el mar comprendido dentro del perímetro formado por la costa con una paralela matemática proyectada en el mar a doscientas millas de distancia de las costas chilenas; y todo ello sin desconocer los legítimos derechos similares de otros Estados sobre la base de la reciprocidad ni de afectar los derechos de libre navegación sobre el alta mar.

El 1o. de agosto del mismo año, el Presidente de la República doctor J.L. Bustamante y Rivero, expidió el Decreto Supremo No. 781, sobre la base del proyecto presentado por el ministro de RR.EE., Enrique García Sayán, que refrendó dicha declaración. Dispuso que:

"en ejercicio de la soberanía y en resguardo de los intereses económicos nacionales, es obligación del Estado fijar de una manera inconfundible el dominio marítimo de la Nación dentro del cual deben ser ejercidas la protección, conservación y vigilancia de las riquezas naturales", a cuyo efecto, "declárase que la soberanía y jurisdicción nacionales se extienden a la plataforma submarina...cualquiera que sean (su) profundidad . . (y que) se ejercen también sobre el mar adyacente a las costas...para reservar, proteger, conservar y utilizar los recursos y riquezas naturales de toda clase que en o debajo de dicho mar se encuentren".

Como consecuencia de las declaraciones anteriores, el Estado se reserva el derecho de establecer la demarcación de las zonas de control y protección y modificar dicha demarcación, que se ejercerán "sobre el mar adyacente a las costas del territorio peruano en una zona comprendida entre esas costas y una línea imaginaria paralela a ellas y trazada sobre el mar a una distancia de 200 millas marinas, medida siguiendo la línea de los paralelos geográficos".

El artículo 4to. reza como sigue: "La presente declaración no afecta el derecho de libre navegación de naves de todas las naciones, conforme al Derecho Internacional".

Los cuatro actos internacionales mencionados tienen un común denominador, que es el respeto a la libre navegación; y en todos ni se limita la pesca a los nacionales, ni se excluye de ella a los extranjeros (35).

La importancia del Decreto Supremo de 1ro. de agosto de 1947 ha sido objeto de los mejores elogios y sus autores se han hecho merecedores al reconocimiento nacional. Tuvo la virtud de dar impulso político a la tarea de defender los intereses del Estado sobre los recursos marinos al proclamar la soberanía y jurisdicción sobre la zona marítima de 200 millas, Resultó, así, un instrumento de acción que, como punto de partida, permitió el notable desarrollo posterior de la política marítima del Perú hasta su consagración universal en la Convención sobre el Derecho del Mar (36).

La Declaración de Santiago

Los actos unilaterales mencionados no fueron, sin embargo, suficientes para detener la depredación de los recursos; y las supuestas medidas de "control y de protección" no llegaron a concretarse en actos administrativos que permitieran afirmar una política efectiva y obtener los resultados que se tuvieron en mente.

Para entonces, la presencia de flotas extranjeras en las aguas del Pacífico Sur habían dejado sentir sus perniciosas consecuencias en perjuicio de los industriales de la pesca y de la caza marítima. Según los datos estadísticos disponibles entonces, la actividad desarrollada al margen del "control y de la protección" nacionales, asumía caracteres de explotación descontrolada y, peor aún, las medidas aduaneras aplicadas por los Estados Unidos en beneficio de sus pescadores, que realizaban sus faenas en aguas distantes, constituían una injustificable expoliación, por cuanto al impedir el acceso al mercado americano de los productos peruanos de la pesca, en último término se despojaba con iniquidad a los pescadores peruanos del beneficio realizado en sus propias aguas.

En efecto, a principios de 1952, el Senado de los Estados Unidos comenzó a considerar

un proyecto de ley estableciendo un impuesto de importación de tres centavos por libra, al atún proveniente de otros países, entre ellos el Perú. La extrañeza de la Cancillería peruana no se hizo esperar y el 11 de mayo de 1952, el ministro de Relaciones Exteriores don Manuel C. Gallagher, cursó una nota al embajador americano en Lima. Allí se recuerda que "los pescadores norteamericanos no quieren . . . un factor de competencia" y que:

> "ante este propósito, se establece, primero, un impuesto al atún en aceite; y como éste resultará insuficiente para eliminarla, se contempla la posibilidad de otro impuesto al atún congelado".

Más grave, aún, era la situación de la industria ballenera. Para la estación de caza de 1952, se tenía noticia de la presencia de 19 flotillas que enarbolaban el pabellón de Gran Bretaña, Noruega, Sud–Africa, Holanda, Japón, la Unión Soviética y Panamá, a las que debían sumarse Italia y Argentina, esta última con el ballenero *Juan Perón*, el mayor del mundo, de 42 mil toneladas. La diferencia con las industrias peruana y chilena era sideral: Una empresa con base en Pisco podía ufanarse de contar con dos balleneras de 380 toneladas, cuyo radio de acción –al igual que en las otras empresas peruanas y chilenas– era de 150 a 180 millas de la costa. Según las estadísticas disponibles en 1952, la caza de ballenas en las costas del Pacífico Sur ascendía a unos 20 mil ejemplares, pero el dato es aún más relevante tratándose de las cantidades de aceite obtenidas por el beneficio de dichos cetáceos, estimadas en un total de 615 mil toneladas, de las cuales 570 mil correspondían a las aguas del Antártico y del Pacífico Sur.

Esta situación explica que los Gobiernos de la región estimaron indispensable concordar sus políticas, siguiendo la iniciativa de los industriales de Chile y del Perú. Para dicho fin, en agosto de 1952, se reunió en Santiago la "Primera Conferencia sobre la Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur", con la asistencia de delegaciones del Perú, presidida por don Alberto Ulloa, a la sazón Embajador del Perú; de Chile, presidida por don Julio Ruiz Bourgeois, Presidente de la Corporación de Fomento de Chile; y del Ecuador, presidida por don Jorge Fernández Salazar, Encargado de Negocios.

El resultado de las conversaciones fue la firma de cuatro "declaraciones", una de las cuales ha adquirido renombre internacional, al proclamar, para los tres países, "como norma de su política internacional marítima, la soberanía y jurisdicción exclusivas . . . sobre el mar . . . hasta una distancia mínima de 200 millas marinas", con el objeto de:

> "cuidar de la conservación de sus recursos naturales y reglamentar el aprovechamiento de ellos, a fin de obtener mayores ventajas para sus respectivos países . . . (e) impedir que una explotación de dichos bienes, fuera del alcance de su jurisdicción, ponga en peligro la existencia, integridad y conservación de esas riquezas", para cuyos efectos eran insuficientes "la antigua extensión del mar territorial y de la zona contigua".

Dichas soberanía y jurisdicción exclusivas sobre la zona marítima indicada, incluyen también el suelo y el subsuelo.

Estableció, asimismo, que la "Declaración no significa desconocimiento de las necesarias limitaciones al ejercicio de la soberanía y jurisdicción establecidas por el Derecho Internacional en favor del paso inocente e inofensivo, a través de las zonas señaladas, para las

naves de todas naciones". Este párrafo ha dado lugar a diversos comentarios. Según uno de ellos, esta cláusula habría sido sugerida por el doctor Ulloa, afirmación que no tiene fundamento alguno, pues con esa misma redacción figuraba en el anteproyecto elaborado por Chile. La segunda, que ponía limitaciones a la libre navegación. Tampoco tal afirmación es correcta: a lo que se ponía limitaciones era a la supuesta libertad de pesca —ejercida so capa de la libertad de navegación— cuya actividad, de ser ejercida al margen de las medidas de control y de protección, no podía considerarse como un "paso inocente e inofensivo".

La "Declaración de Santiago" significó el tránsito de la acción interna a la acción internacional y, desde ese punto de vista, al crearse simultáneamente la "Comisión Permanente del Pacífico Sur", se estableció un organismo internacional de coordinación, que potenció las posibilidades de cada uno de los tres países. A partir de entonces, Chile, Ecuador y el Perú constituyeron un frente de defensa de sus intereses marítimos, que se hizo presente en América y, más tarde, en las conferencias internacionales, construyendo todo un nuevo sistema de pensamiento. Las exigencias económicas, sustentadas en razones científicas y técnicas, dieron, pues, lugar a una campaña política, en la que, poco a poco, se estructuró una fundamentación jurídica capaz de ser adoptada por otros países y, más tarde, aceptada por la comunidad internacional.

III. UN NUEVO REGIMEN OCEANICO

La terrible destrucción causada por la II Gran Guerra produjo una extraordinaria demanda de alimentos, coincidiendo con la insospechada expansión de los conocimientos científicos y técnicos y su consiguiente aplicación a la captura de los recursos marinos; y con los datos reveladores de la explosión demográfica. Al mismo tiempo, el advenimiento de nuevas naciones originó el cambio en la composición de fuerzas de la arena internacional y la afirmación de la conciencia en todos los pueblos de reciente independencia, que la libertad política debía venir aparejada con la libertad económica. Estas realidades se reflejaron de inmediato en el concepto predominante sobre el espacio oceánico. En pocos años, se afirmó una nueva idea: al lado de la noción del mar—superficie, surgió la noción del mar—recipiente.

La primera consecuencia de la intensificación en la explotación de las pesquerías, fue la comprobación de que tales actividades podían repercutir, grave e inmediatamente, en el rendimiento o productividad de los recursos. La segunda proclamación del Presidente Truman sobre las pesquerías, también de 28 de setiembre de 1945, estuvo vinculada, en su origen, a la difícil negociación entablada desde 1938 para proteger las pesquerías de salmón en Alaska (Bristol—Bay) contra las incursiones de pesqueros japoneses, gestiones que habían estado permanentemente bajo la presión de los intereses afectados y de la acción política a través del Congreso. Las dos declaraciones del Presidente Truman son, así, expresiones inseparables de un mismo criterio de protección económica.

Es conveniente precisar dos notas características de las "proclamaciones" citadas. La primera, la clara distinción que hace entre la Plataforma Continental y las aguas suprayacentes, las que se siguen considerando como parte del Alta Mar, cuando se trata de aguas situadas más allá de las tres millas. Y la segunda, orientada en el mismo sentido, al dejar

claramente sentado que el establecimiento de las "zonas de conservación" tampoco significaba un cambio en la condición jurídica de esas pesquerías, si se encontraban en alta mar, a las cuales también tendrían acceso los pescadores de otras nacionalidades.

Si bien no puede afirmarse que las "proclamaciones" del Presidente Truman se distinguieran por su precisión, ya que ofrecen mucha ambigüedad en los términos, lo cierto es que su mayor impacto lo producen en el terreno político. Al mismo tiempo, representaron, sin disimularlo, un criterio de provecho económico, aún más evidente al tratarse de la explotación y beneficio de la plataforma continental. Desde el punto de vista jurídico, su mérito es el haber puesto en evidencia, con la fuerza de los hechos, que no existían normas adecuadas para los aspectos esenciales del aprovechamiento de los recursos, tanto vivos como minerales, ni para la conservación de los primeros, para cuyo efecto se presentaba como natural la situación privilegiada del Estado costero: situación que, más tarde, se distinguiría como un "interés especial", luego como un "derecho preferente", para terminar en el reconocimiento de un "derecho de soberanía". En definitiva, las "proclamaciones" plantearon la dicotomía alta mar–mar territorial y esbozaron –sin quererlo– a través de las "zonas de conservación" o "zonas de control", el nacimiento de espacios marítimos diferentes de los dos que acabo de mencionar.

La conservación, problema mundial

Si bien todos los textos y los comentaristas internacionales recuerdan, como consecuencia inmediata de las "proclamaciones" del Presidente Truman, las declaraciones unilaterales de otros gobiernos, desde el punto de vista internacional, el hecho más notable lo constituye la institucionalización del problema de la conservación de los recursos biológicos, como un problema colocado en el eje de la atención de la comunidad internacional.

Aparentemente, la conservación de los recursos vivos era un problema de orden científico y tecnológico: el conocimiento de la realidad biológica y oceanológica en su conjunto, el "bioma"; y la aplicación de medidas para su mantenimiento. Lo cierto es que más que tal, era, un problema económico, ya que la finalidad de toda esa preocupación desembocaba en la adopción de reglas que permitieran garantizar un óptimo nivel de rendimiento permanente. Sin embargo, la solución estaba vinculada, también, a aspectos políticos, pues la regulación afectaría primordialmente a las grandes potencias pesqueras y, además, debía aplicarse en zonas de alta mar cuyo *status* jurídico tenía que ser revisado, ya que el nuevo concepto de "interés" del Estado costero era una expresión esencialmente política que demandaba una protección jurídica.

Con relación al aspecto político, debe aclararse que la depredación de las especies ictiológicas y de las otras formas de las riquezas naturales, era atribuible de manera casi exclusiva a la acción incontrolada de las grandes potencias coloniales, cuya política de arrasamiento se había llevado a cabo, casi siempre, en zonas y territorios pertenecientes a otros pueblos. En el caso específico de la pesca y de la caza marítima, el desarrollo de la pesca distante constituía una de las más despiadadas manifestaciones del imperialismo, en comparación con las actividades de mera recolección, como era la pesca y caza de las naciones en vías de desarrollo, todavía en una etapa artesanal. La noción del "interés especial" constituyó, así, una vigorosa llamada de alerta para las naciones en vías de desarrollo, a las cuales se les hubiera querido asignar un papel de guardianes de un coto de caza vedada para ellas. Tal papel

envolvía una triple contradicción, pues se pretendía mantener el *status* jurídico de las zonas de alta mar contiguas a la costa; reconocer en favor del Estado costero un "interés" pero sólo para los efectos de la conservación; y dejar la reglamentación y la explotación de los recursos a una acción compartida con los países pesqueros.

En resumen, resolver la relación entre los tres factores —económico, político y jurídico— no era posible sobre la base de aceptar que habían variado dos de ellos— el económico y el político— y que debía mantenerse estático el tercero, el más importante, o sea el jurídico sobre cuya base debían definirse las competencias.

En efecto, al comprobarse que la pesca y caza marítima podían asumir sistemas depredadores, se comprobó, también, que se estaba afectando el rendimiento y la productividad de esos recursos, con graves perjuicios económicos de inmediato y con riesgos imprevisibles de tipo biológico en el largo plazo, por lo que se planteó la necesidad y la urgencia de la conservación. La adecuada protección jurídica de esos intereses, requería el estudio y mejor conocimiento científico y técnico de la realidad biológica, como punto de partida para cualquier acción efectiva. Por esta razón, se acordó en Naciones Unidas convocar a una conferencia internacional

> "para que en ella se estudie el problema de la conservación de los recursos vivos del mar y se hagan las recomendaciones oportunas de carácter científico y técnico".

Esta reunión, bajo el nombre de "Conferencia Técnica Internacional para la Conservación de los Recursos Vivos del Mar", se realizó en Roma, en la sede de la FAO, a partir del 18 de abril de 1954. Sus principales resultados pueden ser resumidos de la siguiente forma:

- el sistema de la cooperación internacional es esencial para la conservación de los recursos vivos del mar;
- el objetivo principal de la conservación es conseguir el óptimo rendimiento sostenible;
- los programas de conservación deben tener en cuenta el interés especial del Estado ribereño en mantener la productividad;
- existe, además, un interés general por parte de otros Estados, que también debe ser tomado en cuenta.

En definitiva, quedó claramente establecido que el problema de la "conservación" con todas sus implicaciones subyacentes —económicas, políticas, demográficas, etc.— era un motivo de grave preocupación general, por cuanto nadie podía negar que la pesca, como actividad vinculada a la producción de alimentos, alcanzaba una trascendencia antes no considerada y, al adquirir dimensión universal, requería de un tratamiento apropiado.

El problema de la distancia para ampliar las competencias del Estado ribereño, no fue materia de discusión, por considerarse que era un problema jurídico, ajeno a la Conferencia, y sometido a otra instancia, para entonces la Comisión de Derecho Internacional.

Al término del debate y por exigencia del Perú y de sus dos socios del Pacífico Sur, se impuso la inclusión del tema dentro del Informe Final y a partir de ese momento, la cali-

ficación de "interés especial" quedó oficialmente incorporada y definida como una propiedad inherente.

Las circunstancias anotadas dieron, así, particular significado a la actuación de la delegación del Perú —en unión de las de Chile y Ecuador— a la que ofreció la primera oportunidad de exhibir su condición de abanderada de nuevas reivindicaciones y a la cual la fórmula de reconocer en favor del Estado ribereño un "interés especial" no era suficiente ni representativa de una nueva realidad, o de una realidad recién puesta en evidencia (37).

La facultad de "reservarse a los países costeros el control de la conservación en las aguas del mar contiguas a sus costas", sólo podía tener por finalidad "mantener y acrecentar los recursos vivos del mar para una mejor alimentación de la Humanidad, armonizando las necesidades de los pobladores del Estado costero con los principios de la cooperación internacional".

La Negociación Internacional

Las dificultades que se encontraron en la Conferencia de Roma se agravaron en las Conferencias de Ginebra sobre el Derecho del Mar en 1958 y 1960 y la distancia entre los resultados de esas reuniones y las expectativas de una gran cantidad de países costeros, explica el fracaso de dichas conferencias. Pero el resultado de las votaciones fue demostrativo, también, de la profunda brecha que era preciso cubrir para llegar al acuerdo.

En los años posteriores a 1960, todos los esfuerzos que dinamizaba el Derecho del Mar, se acrecentaron con un extraordinario efecto multiplicador. La captura mundial sobrepasó los 75 millones de toneladas, y la del Perú, alcanzó en un solo año la cifra espectacular para un solo país de 12 millones; pero, a pesar de este auge, la población mundial, al aumentar en número, acumuló un porcentaje mayor de poblaciones hambrientas en los países en vías de desarrollo (38). Comenzó a diseñarse un nuevo concepto sobre los recursos naturales, su cuidado y su pertenencia, que desembocó en el principio de la "soberanía sobre los recursos naturales" y el surgimiento de una nueva rama del Derecho Internacional: el Derecho Internacional del Desarrollo. Simultáneamente, se delineó un nuevo factor de fuerza en la arena política, la del Tercer Mundo, convocado por los "No Alineados" para su acción política y organizados como "Grupo de los 77" para la defensa de las reivindicaciones socio—económicas. Había surgido el concepto de la unidad del espacio océanico. En definitiva, se creó el marco conceptual y político adecuado para una reformulación de las aspiraciones de los países ribereños, esbozadas a partir de 1947.

Tal contexto explica que el "derecho especial" primitivamente reclamado y la situación de excepción que se pretendiera demostrar inicialmente, fueran superados por la noción de los "derechos de soberanía" sobre los recursos, de un lado, y la adopción de soluciones globales, aceptables para la comunidad de naciones. Es por esto que la nueva dimensión del mar—recipiente no se compadecía con una noción incierta de mar territorial, de prácticas y anchura variables; y, por la misma razón, tampoco la unidad política del Tercer Mundo podía funcionar en apoyo de situaciones contingentes y a título de excepción.

Un último comentario es útil para aclarar el tránsito operado desde que el interés económico aparece hasta que alcanza su debida protección jurídica. En los momentos iniciales,

la dicotomía mar territorial–alta mar traía como consecuencia que la reivindicación de derechos sobre los recursos fuera presentada, también, dentro de una oposición superable, la cual, debería resolverse definiendo si las competencias demandadas por el costero "entrañaban la demarcación de una zona adyacente de alta mar, en la cual el Estado ribereño tiene un interés especial; o si derivan de una noción extensiva del mar territorial" (39).

La falta del acuerdo internacional –razón del fracaso de la Conferencia de Ginebra– que supone la consiguiente existencia de un vacío jurídico, tuvo diversas consecuencias. Una de ellas, la tendencia a las soluciones de hecho mediante las declaraciones unilaterales, con carácter transitorio y fines supletorios; la otra, también una posición extrema, el esfuerzo de recurrir a instituciones y normas anteriormente reconocidas por el Derecho Internacional, para "recubrir" con ellas las nuevas realidades; y, por último, la posibilidad de obtener que la excepción fuera el principio admitido, con lo cual el problema se convertía, ya no en pugna de intereses, sino en la imposible pretensión de que los más sacrificasen sus puntos de vista a la exigencia de los menos.

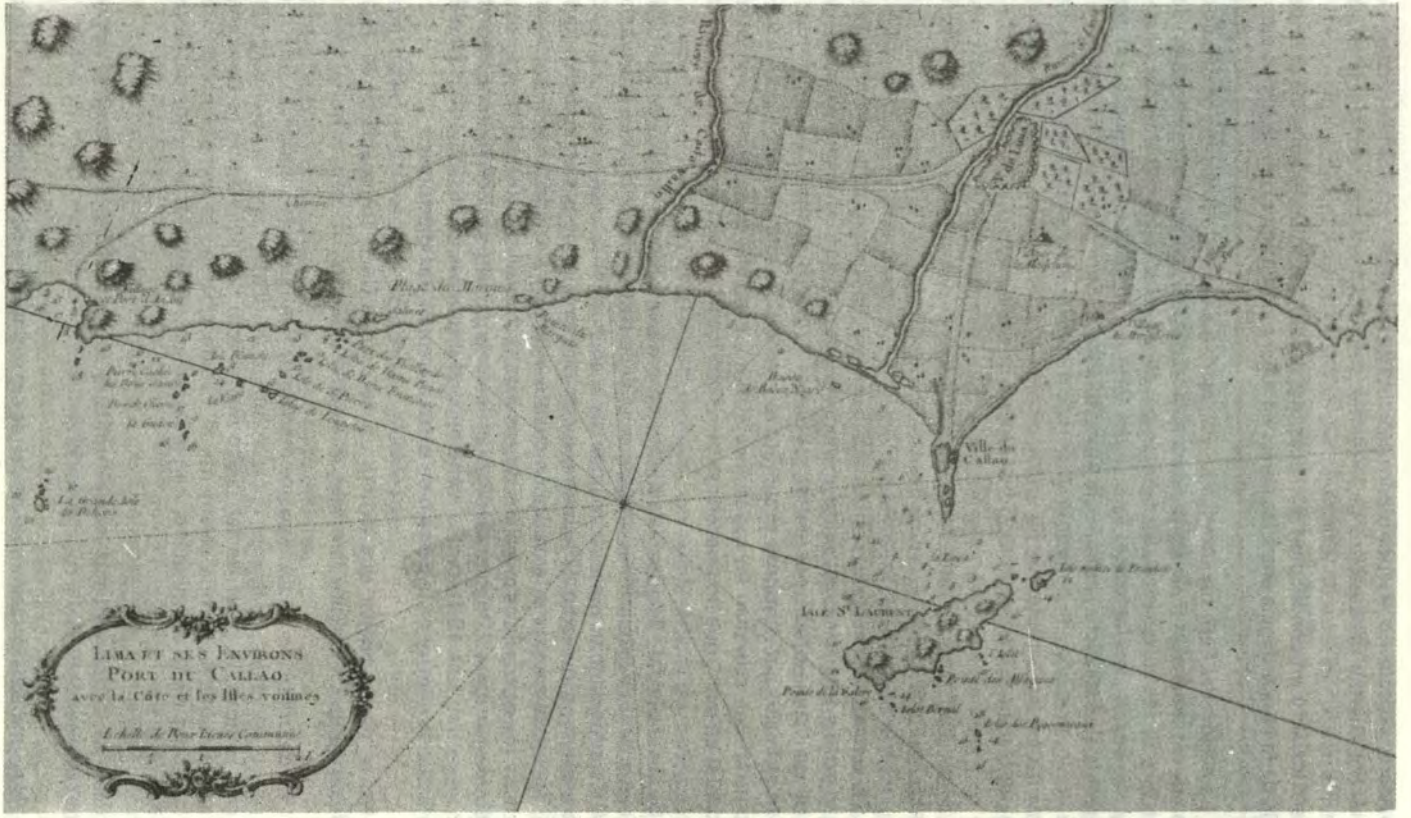
El resultado más contradictorio y negativo de las Conferencias de Ginebra fue el de cristalizar las posiciones opuestas en relación con los dos temas substantivos –anchura del mar territorial y situación de las pesquerías en alta mar– con lo cual, al mismo tiempo se anuló la posibilidad de darle fuerza a la costumbre, desde que, en la misma forma que el pretendido límite de las tres millas había sido rechazado por muchos, la extensión de las competencias por el Estado costero tampoco alcanzaba un reconocimiento suficiente, ni siquiera mayoritario. Quizá es ilustrativa la opinión de un país que no estaba envuelto directamente en la polémica. Ante una consulta del Reino Unido, la Cancillería francesa respondió que, si bien no había sido notificada por los países que reivindicaban una mayor extensión para el ejercicio de sus competencias, su posición de principio podía ser claramente expresada en los siguientes términos:

> "Ningún Estado puede en virtud de una declaración unilateral, extender su soberanía sobre la Alta Mar y hacer que esta anexión sea oponible a los países que tienen el derecho de invocar el principio de la libertad de los mares, en tanto que estos países no la hayan aceptado formalmente. La renuncia a una regla de Derecho Internacional establecida en interés de la Comunidad de Naciones, no se puede presumir" (40).

Se ha dicho que, en otras palabras, dicha Declaración suavizaba en términos de Cancillería lo que, en lenguaje judicial habría podido decirse en el sentido que una norma de *jus cogens*, o sea una norma imperativa de Derecho Internacional, es irrenunciable, y que su sustitución sólo puede proceder del acuerdo o sea de la norma convencional.

En suma, la argumentación francesa expresaba el punto de vista de quienes, haciéndose eco de un supuesto interés general –frente al interés especial del Estado costero– consideraban que, existiendo de manera evidente la negativa de numerosos Estados al reconocimiento por el Derecho Internacional de dicho interés especial, éste no podía adquirir el valor de una norma consuetudinaria.

En estas condiciones, la adaptación del Derecho Positivo a las nuevas exigencias de la realidad, debía efectuarse por medios diferentes que el proceso de la costumbre, para conferir carácter jurídico a una reivindicación que no pasaba de ser la expresión de un hecho. En



La bahía del Callao.
Jacques Nicolás Bellin, 1771.

una palabra, no sólo no era posible invocar la existencia de una cierta práctica, sino que dicha práctica carecía del sustento de la *opinio juris*. Frente a esta realidad, la única alternativa posible era la del acuerdo internacional, en términos que superaran la dicotomía alta mar mar territorial; y en condiciones políticas que dieran a la solución jurídica el respaldo insustituible de la concordancia entre las partes en lugar del conflicto o de la imposición.

La acción del Perú fue infatigable y se ejerció a pesar de todos los obstáculos. Pasó por encima de las amenazas y de las presiones; y se divulgó, como una buena nueva, a través de los mares y de los continentes. Se cuentan por decenas las reuniones internacionales, de todo tipo y dimensión, en las cuales la voz del Perú se escuchó, sin tregua y sin pausa. En la primera fila de esta lucha, estuvieron Alberto Ulloa y Enrique García Sayán. A su lado, otro ilustre ex– canciller, el almirante L.E. Llosa, fue el vocero permanente del Perú, particularmente en las conferencia de orden técnico, desde la FAO en 1955 hasta la CPPS, pasando por Naciones Unidas en las Conferencias de Ginebra.

Esta visión tan resumida, puede dar una idea por demás optimista de la realidad internacional.

En verdad, era necesario realizar una tarea casi imposible, si se quería alcanzar el amparo de la norma internacional, única manera de obtener que las disposiciones nacionales dejaran de ser "supletorias" –como las califica el doctor Bustamante– y que se cumpliera el objetivo señalado por el mismo renombrado jurista: "Formalizada esta evolución, reparar el anacronismo que acusaban las reglas envejecidas y propiciar su enmienda por los medios institucionales en uso", que no pueden ser otros que los de la negociación internacional.

Se suele olvidar, debido a la satisfacción producida por el éxito, que en 1973, culminada la etapa de las negociaciones preparatorias de la III Conferencia sobre el Derecho del Mar, de 150 Estados, la gran mayoría mantenían la anchura de su mar territorial entre 3 y 12 millas de anchura; y que sólo 27 habían resuelto una ampliación por encima de esta última distancia, pero con grandes diferencias en cuanto a la naturaleza de las competencias ejercidas. Ocho eran los que habían proclamado un mar territorial de 200 millas, y entre ellos, por ejemplo, Argentina y Uruguay distinguían la zona externa de 188 millas como abierta a la libre navegación. Los 19 restantes mencionaban distancias de 30, 50, 100, 120 o 200 millas, para efectos de control de la pesca o de otros ejercicios jurisdiccionales.

No se puede olvidar que existía un fallo de la Corte Internacional de Justicia, en el caso de las pesquerías anglo–noruegas, que había definido:

> "La delimitación de los espacios marítimos tiene siempre un aspecto internacional: no puede depender solamente de la voluntad del Estado costero, expresada en su Derecho Interno. A pesar de ser cierto que el acto de delimitación es necesariamente un acto unilateral, porque solamente el Estado ribereño es competente para efectuarlo, la validez de la delimitación, con respecto a otros Estados, depende del Derecho Internacional".

Pero la misma sentencia había brindado su alto reconocimiento a la importancia de los intereses económicos y a su legitimidad:

"Hay una consideración que no puede ser soslayada y cuyo alcance se extiende

más allá de factores puramente geográficos: la de ciertos intereses económicos peculiares a una región, cuya realidad e importancia son claramente evidenciadas. Tales derechos, fundados en necesidades vitales de la población y afirmados en usos muy antiguos y pacíficos, pueden ser legitimamente tenidos en cuenta. ...".

Los Fondos Marinos

A la complejidad de la situación que se acaba de esbozar, se agregó en la década de los años 60 un nuevo factor de dificultad, que carecía de antecedentes en la historia del Derecho Marítimo. Hasta ese momento, los problemas anteriores si bien estaban insertados dentro de normas de aplicación general, correspondían a circunstancias e intereses específicos de cada país. La aparición como factor determinante de la riqueza de los fondos del mar, innovaba todo lo hecho, por cuanto este nuevo factor implicaba a la totalidad de los países en sus consecuencias económicas, jurídicas y políticas. Si antes, como fue el caso de las Conferencias de Ginebra, se pudo pensar en la división por capítulos del Derecho Marítimo y así, resultaron como consecuencia, las cuatro convenciones de 1958, ahora, el principio de la unidad del espacio oceánico resultaba siendo el eje de toda concertación, ante la imposibilidad de aislar a los fondos marinos de los otros capítulos. Lo contrario habría sido la disgregación del Derecho del Mar en cinco, seis o diez Convenciones que habrían dispersado la capacidad de entendimiento de la comunidad internacional, y acentuado la distancia entre los más poderosos y los más débiles. En una palabra el tratamiento de los problemas relativos a los fondos marinos condicionó la negociación y su buen éxito al concepto unitario de todos los aspectos relativos al Derecho del Mar.

Aún cuando sea incurrir en agotadora repetición, no puede dejarse de mencionar algo acerca del extraordinario interés que convertía la realidad geológica de los insondables abismos marinos en un factor de gravitación económica inmediata. Si bien la información disponible sobre las riquezas minerales allí ocultas, es de muy difícil utilización, porque en su mayoría, pertenecen al secreto industrial de las grandes empresas que han realizado las prospecciones, se puede afirmar que las estimaciones formuladas sobre la base de datos confiables son suficientes como para explicar el vehemente interés que las grandes potencias han expresado y la honda preocupación de los países en vías de desarrollo, productores de minerales, que ven surgir el fantasma de una competencia invencible.

Esos minerales se presentan en tres formas principales:

— la suspensión o solución, cuya existencia era conocida desde antaño, pero cuya recuperación no tiene, por ahora, mayores posibilidades.

— los concentrados, de los cuales los más importantes son los llamados nódulos de manganeso; y,

— los sulfuros polimetálicos, de más reciente descubrimiento, cuya existencia ha constituido una de las más grandes sorpresas para la ciencia, pues se trata de formaciones metalíferas que se producen en las profundidades del mar, en zonas de actividad tectónica, en las cuales hay una surgencia constante de materia ignea que al contacto con las aguas del mar, en condiciones de presión y de temperatura propias de esa profundidad, adopta la forma de conglomerados cilíndricos que podemos comparar

la a una suerte de chimenea, constituídas por concentraciones que alcanzan un nivel de pureza nunca encontrado en tierra. A todo ello cabría agregar que como se trata de un proceso permanente, nos encontramos ante el insospechado caso de yacimientos metalíferos en renovación permanente. Antes de ahora, la calificación de recursos renovables sólo podía ser atribuida a los seres vivos y a los minerales se les calificaba de "recursos no renovables".

Tratándose tan sólo de los nódulos de manganeso las cifras disponibles indican que las reservas de los fondos marinos son del siguiente orden:

43,000 millones de toneladas de aluminio,
360,000 millones de toneladas de manganeso,
9,000 millones de toneladas de cobre,
15,000 millones de toneladas de níquel,
5,000 millones de toneladas de cobalto.

Tomando un promedio del consumo de esos minerales de los años 1947 a 1974 y un modesto aumento de 5o/o al año, las reservas actualmente conocidas en tierra alcanzarían para:

36 años más de cobalto, frente a 200.000 años en los fondos marinos;
27 años más de cobre, frente a 600 años en los fondos marinos;
48 años más de manganeso, frente a 400.000 años en los fondos marinos; y
30 años más de niquel, frente a 150.000 años en los fondos marinos.

(A propósito, me permito recordar que en una reciente información publicada en los diarios de Lima se mencionan las reservas de algunos minerales con las que cuentan los países de América Latina para los próximos 100 años, y que, como es natural, entre esas reservas ya no figura el cobre).

Si se recuerda que la Gran Bretaña depende en 100 por ciento de sus importaciones de níquel, cobalto y manganeso; y en 80o/o de sus importaciones de cobre; y que según fuentes americanas, en este caso concreto, la *US Steel Corporation*, Estados Unidos depende en un 75o/o de 14 minerales básicos, se comprenderá que frente a las posibilidades de explotación de los fondos marinos las grandes empresas hayan visto en esa actividad una fuente de ingresos y de utilidades, con tantas posibilidades de beneficio inmediato que se sintieron impulsadas a realizar millonarias inversiones en busca de las mejores técnicas de explotación.

Entre los países en desarrollo, aglutinados alrededor del llamado "Grupo de los 77" y las grandes potencias industriales, las diferencias de hecho y la llamada "brecha tecnológica" no era lo más distintivo de la oposición en sus respectivos puntos de vista. Lo que frente al problema del mar en su conjunto y, en especial, tratándose de los fondos marinos, constituía una distancia difícil de franquear era la concepción misma de la nueva realidad oceánica. Su conservación, ordenamiento y aprovechamiento son para el Perú y los otros pueblos del Tercer Mundo, objetivos que deben cumplirse en función del desarrollo y del bien común; para las empresas multinacionales amparadas por las grandes potencias, todo aquello no pasa de ser una fuente de riqueza y de poder.

La única manera de conciliar las diferentes posiciones era la constitución de una autoridad internacional, encargada de la administración de los fondos marinos, en su condición

de "Patrimonio Común de la Humanidad", cuyo concepto ya es parte del acervo cultural del mundo. Sin embargo, el papel de esta autoridad era concebido en términos muy opuestos, por uno y por otro grupo. Para las grandes potencias, la Autoridad era mediadora, con funciones administrativas; para el "Grupo de los 77", la Autoridad era una noción con explícitas connotaciones de control, ejecución y participación. Para este efecto, en una reunión del "Grupo Latinoamericano" celebrada en la sede de la Delegación del Perú, se concibió la fórmula de dotar a la Autoridad de un órgano operativo, llamado la "Empresa", capaz de asumir, por sí misma, funciones de explotación y comercialización.

Al final, se encontró una solución aceptable, basada en una propuesta original del secretario de Estado, Henry Kissinger, según la cual cada compañía interesada en la explotación de los Fondos Marinos, presenta a la Autoridad una doble opción, señalando dos áreas o pertenencias. La Autoridad decide cuál de las dos se entrega a la compañía y la otra pasa a ser explotada por la Empresa con la cooperación técnica y financiera de la compañía solicitante. El sistema puede ser complicado, pero era peor no encontrar una solución. En este punto, debo señalar cómo, además, del dato sobre el origen de la "Empresa", correspondió a la Delegación del Perú jugar el rol de "Coordinador" del "Grupo de los 77", en relación con los fondos marinos, papel que, además de vocero, significó, muchas veces, el de negociador con los grandes países industriales y, en especial, con Estados Unidos.

La Preservación del Medio Marino

El problema de la preservación del medio marino va mucho más allá del ámbito técnico que aparentemente tiene. Es, también, mucho más denso que un problema científico, que atañe el equilibrio ecológico del planeta y afecta a todas sus regiones y a todos sus habitantes. Es un resultado del desorden económico–político de nuestro tiempo y se ahonda por la ausencia de normas jurídicas para resolverlo. Estas palabras requieren una breve explicación.

Un análisis de la realidad internacional demuestra que los países en vías de desarrollo se mantienen en esa situación al no poder alcanzar un ritmo de desarrollo nacional, apropiado y autónomo. No es un misterio que la relación económica entre las grandes potencias y dichos países ha conducido a lo que hoy se llama la división internacional del trabajo, que supone una especialización forzada de los países del Tercer Mundo como productores de materias primas y, a la vez, como importadores de bienes de capital.

Por esta misma razón, los grandes países industrializados ofrecen un proceso de acumulación de capital y una alta tasa de consumo que deriva en una depredación creciente del medio ambiente en general, de recursos naturales y de energía, particularmente, en los océanos. La memoria del Director General de la OIT de 1972, dice lo siguiente: "Se calcula que, por término medio, el habitante de un país desarrollado consume durante su vida 20 veces más y contribuye a la contaminación del medio 50 veces más que el habitante del país en desarrollo".

A su vez, para los países en desarrollo, el problema del crecimiento económico no puede detenerse, de modo que el aprovechamiento de las riquezas naturales que haga, no puede estar subordinado a los mismos patrones en uso por los países de alto nivel de vida, en capacidad de asumir los costos de mecanismos de defensa del medio ambiente, sumamente sofisticados.

Con relación al mar y aparte de la conservación de las especies, la lucha contra la contaminación asume caracteres muy particulares. En efecto, el Perú por ejemplo, es exportador de productos con alto grado de contaminación, como son los minerales y la harina de pescado y la adopción de medidas sumamente severas por parte de los grandes países tendría como consecuencia eliminar la presencia de barcos peruanos en las rutas de navegación y, con mayor razón, en los grandes puertos. Por lo tanto, es indispensable buscar un punto de equilibrio, por un lado; y, del otro, promover políticas regionales de defensa del medio ambiente. Ambos objetivos han sido conseguidos después de un incesante esfuerzo hasta alcanzar, a nivel internacional dentro del nuevo Derecho del Mar, fórmulas satisfactorias.

En efecto, ha quedado establecido que "los Estados tienen el derecho soberano de explotar sus recursos naturales con arreglo a su política en materia de medio ambiente y de conformidad con su obligación de proteger y preservar el medio marino". El texto anterior corresponde a la Convención sobre el Derecho del Mar y fue el resultado de una difícil negociación; de su texto aparece una obligación que es la de respetar el medio marino, entendido como un todo, con lo cual esa obligación alcanza una perspectiva que no lo limita a sus propias aguas. La consecuencia inmediata resulta en la obligación de la cooperación mundial y regional. A su vez, la cooperación sólo es posible sobre la base de reglas y estándares que no sean impuestos sino aceptados.

El siguiente elemento se refiere a la acción regional, en la cual la preservación del medio marino, particularmente en lo que se refiere a la lucha contra la contaminación, se ha traducido en resultados muy concretos como son los acuerdos celebrados en Lima, en noviembre de 1981 dentro del marco de la Comisión del Pacífico Sur, con la participación de Panamá, que constituyen un "Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y Areas Costeras" que se encuentra en plena ejecución. Este aspecto de las obligaciones jurídicas que asumen los Estados era imposible de prever dentro de los marcos conceptuales del antiguo derecho marítimo.

La Investigación Científica

La necesidad de la investigación científica está fuera de discusión. Nadie duda de lo limitado de nuestro conocimiento, a pesar de los extraordinarios avances realizados durante los últimos 50 años. Ambos extremos son ciertos. El hombre ha podido fotografiar los más profundos rincones del mar, pero todos los científicos del mundo no están en condiciones de predecir si, dentro de pocos meses, el fenómeno "El Niño" asumirá iguales, peores o más tenues características de las que ofreció la temporada anterior.

Se plantean, así, múltiples problemas cuyas soluciones suponen otras tantas propuestas. Su aceptación es una decisión política pero su transformación en norma, supone una creación jurídica sumamente complicada.

En otras palabras, podemos advertir que frente al imperativo de participar del conocimiento universal, existen situaciones que deben ser salvaguardadas. Al mismo tiempo, los requerimientos del propio desarrollo hacen indispensable la colaboración internacional, o sea, el uso de la ciencia y de la técnica que otros poseen. Una vez más, se trata de conciliar intereses y de encontrar fórmulas que, como fruto del acuerdo, se expresen en normas jurídicas aplicables y eficientes.

Uno de los problemas más importantes fue el de establecer hasta dónde la búsqueda del conocimiento podía ser irrestricta y hasta dónde la preservación del interés nacional podría constituir un límite a aquel conocimiento.

Para el Perú, en la misma forma que la identidad y la privacidad de la persona deben ser defendidas y protegidas por la ley, la realidad de su territorio y de sus mares es un aspecto de su patrimonio o, en todo caso, un ámbito en el que su jurisdicción se debe ejercer. Algo así, como suponer que nadie tiene mejor derecho que uno mismo al conocimiento de su propio ser y nadie puede penetrar en ese espacio sin previo consentimiento.

Así fue como se llegó en el Nuevo Derecho del Mar a salvaguardar el derecho del Estado para ejercer su jurisdicción y regular, autorizar y realizar actividades de investigación científica, de manera que su consentimiento sea el punto de decisión. Aparte de ello, ha quedado consagrado que la autorización del Estado ribereño se hace bajo un conjunto de condiciones que garantizan la participación directa y el uso inmediato de los resultados de la investigación. Todo ello sin perjuicio de establecer la cooperación internacional para la creación de condiciones favorables a la realización de la investigación marina y a la integración de los esfuerzos científicos para el estudio de los fenómenos y procesos que tienen lugar en el mar y cuyas interrelaciones son mucho más profundas que las diferencias políticas entre los Estados o las diferencias físicas entre los elementos de la naturaleza.

También en esta materia se debe recordar que el Perú tuvo una acción de primera línea y que tanto en lo que se refiere a investigación científica como a transferencia de tecnología, el aporte peruano fue constante y se ha traducido en gran parte de lo que hoy son las normas internacionales.

Al igual que en el caso de la preservación del medio marino, hay que anotar que existía una experiencia acumulada, fruto de las actividades de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, a la que ha correspondido, en estos últimos 30 años, la iniciativa de promover y coordinar la investigación científica en la región, a fin de potenciar los aportes nacionales que, si bien son muy importantes en cada país, como es el caso del IMARPE en el Perú, estarían limitados en sus conclusiones si no pudieran completarse y sistematizarse dentro de una red de cooperación que, además de ser regional, recibe el aporte de otros centros internacionales.

El uso pacífico del espacio oceánico

Para ser consecuente el Perú con su experiencia histórica –que se ha expresado en todos los instantes de la evolución de las instituciones jurídicas del mar–, en todo el curso de la Conferencia sobre el Derecho del Mar, demandó que se incluyese, primero, el punto en la llamada "Lista de temas y cuestiones" o agenda de la Conferencia y, más tarde, que se abriese el debate sobre el tema, pese a la oposición concertada de las grandes potencias, ya que en este punto, Estados Unidos y la Unión Soviética, estuvieron, una vez más, de acuerdo en una posición contraria a la de los países en desarrollo.

Correspondió, así, al Perú iniciar la discusión en sesión plenaria, para expresar que el conjunto de las reglas que estaban destinadas a definir las funciones de los nuevos espacios marítimos, sólo podrían entenderse y aceptarse si todas las actividades a realizarse estuvieran encaminadas a servir al interés de la paz, del orden y de la seguridad de los Estados, en la mis-

ma forma que la zona internacional de los fondos marinos estaba reservada, únicamente, para fines pacíficos.

En este sentido, se afirmó que la admirable construcción de un nuevo Derecho del Mar resultaría insuficiente "mientras se guarde inexplicable silencio sobre las obligaciones exigibles a los Estados para evitar actividades que, en última instancia, puedan invalidar la vigencia de todos los derechos y fines previstos".

En este momento, abril de 1976, tal esfuerzo había resultado vano, pero la iniciativa del Perú abrió el paso a una serie de disposiciones, que tienen como sustento el Art. 301 de la Convención:

> "Al ejercer sus derechos y cumplir con sus obligaciones de conformidad con las disposiciones de esta Convención, todos los Estados Partes se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado o en cualquier otra forma incompatible con los principios del Derecho Internacional incorporados a la Carta de las Naciones Unidas" (41).

Señor Presidente:

Al concluir la lectura de las "Notas" que el distinguido auditorio ha escuchado con extremada cortesía, permítame que renueve, con la solemnidad de este acto oficial, mi adhesión a los postulados que orientan la acción del Instituto — que tan brillante trayectoria ha cumplido bajo su digna presidencia — y que le ofrezca, por su intermedio, mi voluntad de colaboración; rogándole, al mismo tiempo, que se sirva aceptar mi profundo reconocimiento por la generosa nominación con la que se me ha distinguido al acogerme entre sus miembros (42).

NOTAS

(1) Los más recientes aportes son españoles, entre otros, Carlos D. Malamud, *España, Francia y el comercio directo con el espacio peruano (1965—1730), Cadiz y Saint Malo;* y Javier Cuenca Esteban, *Comercio y Hacienda en la caída del Imperio español, 1778—1826.*

(2) Ricardo Levene, Introducción al Tomo V de *Documentos para la Historia Argentina*, Buenos Aires, 1915; pp. XLI y XLII; cfr., Guillermo Céspedes del Castillo, *Lima y Buenos Aires*, Sevilla, 1947.

(3) Manuel Moreyra Paz Soldán, *La toma de Portobelo por el almirante Vernon y sus consecuencias económicas*, en *Mercurio Peruano*, año XXIII, Vol. XXIX– No. 257. Agosto, 1948.

(4) Céspedes del Castillo, op. cit., p. 70.

(5) Ibid. p. 71.

(6) Jorge Basadre, *Historia de la República del Perú*, 5ta. ed. 1961, T.II., p. 988.

(7) R. Aranda, *Tratados del Perú*, T. IV., pp. 1161 y ss.

(8) Antenor Arias, *Lecciones de Derecho Marítimo*, Lima, Imprenta del Estado, 1876, 459 p.

(9) Previamente se expidió una orden al Director General de la Marina del Estado. D. Luis de la Cruz, suscrita por B. Monteagudo con disposiciones relativas a la disposición de las presas, que parecen destinadas a estimular su captura *Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú.* Publicación del Museo Naval del Perú, Vol. II, 1960, p. 204.

(10) Ricardo Aranda, *Tratados del Perú*, T. IV, pp. 257 y ss.

(11) Antenor Arias, *Derecho Marítimo.*

(12) *Jurisprudencia de la Cancillería Chilena*, recopilada por Alberto Cruchaga Ossa, Santiago, 1935, Imprenta del Estado, p. 21.

(13) Ibid. pp.24 y 26.

(14) Ministerio de RR.EE. del Perú, *Tratados vigentes...*, T. II, Instrumentos Multilaterales.

(15) Ricardo Aranda, *Tratados del Perú*, op. cit., pp. 19 y ss.

(16) No debe confundirse a este Santiago Távara y Andrade con su homónimo y sobrino. Santiago Távara y Renovales, cirujano a bordo del *Huáscar*, cuando el glorioso combate de Angamos.

(17) José A. García y García, *El Monitor rebelde Huáscar y sus incidentes*, Lima, Imprenta del Teatro, 1877, VI, p. 350.

(18) Alberto Ulloa, *Don Nicolás de Piérola - Una época de la Historia del Perú*, Lima , Imprenta Santa María, 1950, 441 p. Hay una segunda edición, Lima, 1981.

(19) P. Pradier-Foderé, *Traité de Droit International Public*, T.V., París, Ed. Pedone, 1891, pp. 858–867.

(20) La circular del ministro J. Rospigliosi en *El Peruano*, 11 de junio de 1877.

(21) Alberto Wagner de Reyna, *Petit Thouars y Vorges en Lima. (Dos franceses amigos del Perú: 1879—81).* En *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, No. 3, 1980.

(22) Alberto Ulloa, *Posición Internacional del Perú*, Lima, Imprenta Torres Aguirre, p. 217.

(23) Ricardo Aranda, *Tratados del Perú*, op. cit., T. II p. 507 y ss.

(24) José Valdizán Gamio, *La odisea del Vapor Morona*, en *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, No. 5. 1982.

(25) Juan Bautista de Lavalle, *El Perú y la Gran Bretaña*, Lima, Imprenta Americana, 1919, XV, p. 439

(26) La documentación sobre los barcos alemanes en la *Memoria del Ministro de Hacienda*, don Fernando Fuchs (1921).

(27) *Mercurio Peruano*, Año IX, Vol. XV, No. 91, enero de 1926, pp. 423–424; y *Amauta*, No. 2, octubre de 1926, pp.32 y ss.

(28) Los Tratados sobre el canal de Panamá, entre Panamá y Estados Unidos se componen de dos instrumentos firmados el 7 de febrero de 1974, y el 7 de setiembre de 1977.

(29) Comunicado oficial, *El Perú adhiere a la Carta del Atlántico*, de 6 de febrero de 1943.

(30) Los límites de este trabajo no permiten el estudio de otros temas, más directamente vinculados con el comercio, tales como los problemas de flete y de esfuerzo por limitar el poder de las "conferencias navieras" que dominan las rutas de navegación. Tampoco ha sido posible ocuparse del desarrollo de la Marina Mercante Nacional, que ha sido objeto de un reciente trabajo, merecedor del más amplio encomio: *La Marina Mercante en la República (1821–1968)* por Mario Castro de Mendoza, 2 volúmenes, 1980.

(31) Ministerio de RR.EE, *Tratados Vigentes*, T. II, pp. 5 y 9.

(32) Héctor López Martínez, *El Profesor Ricardo Palma*, en *El Comercio*, Lima, 16 de setiembre de 1983.

(33) Opinión individual del Presidente J.L. Bustamante y Rivero, en *Cour Internationale de Justice, Affaire du Plateau Continental de la Mer du Nord-Arret du 20 Février 1969*, pp. 58 y ss.

(34) La Convención sobre la Plataforma Continental de 1958 la definió como "el lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a las costas pero situadas fuera de la zona del mar territorial, hasta una profundidad de 200 metros o más allá de ese límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dicha zona".

(35) Acerca de las disposiciones anteriores, remito a los lectores a los capítulos pertinentes de la *Historia Marítima del Perú*, en particular al T. VI y, dentro de éste, a la nota relativa a la caza de la ballena que lleva el No. 24 (T. VI, Vol. 2, p. 409).

(36) Como lo establece el propio Decreto, el Estado se reservó el derecho de modificar la demarcación de las zonas de control y protección. En tal virtud, la ley del Petróleo modificó el sistema de demarcación, en lo que se refiere a la plataforma y la R.S. No. 23, de 12 de enero de 1955, en cuanto al trazado de la línea imaginaria, que corresponde a una distancia constante de 200 millas, con lo cual en ambos casos, la extensión de la zona original fue considerablemente ampliada.

(37) *Memoria del Ministro de RR.EE. del Perú*, doctor David Aguilar Cornejo, 1954–1955. Lima.- Juntamente con una importante documentación sobre la defensa del dominio marítimo del Perú, se publica el informe de la Delegación del Perú y un importante "comentario" presentado por el delegado peruano contralmirante AP. L.E. Llosa G.P.

(38) En 1974, se calculaba en 500 millones el número de seres hambrientos. Otros estudios indicaban que 700 millones de personas sólo se alimentaron en lo indispensable para mantenerse vivas y reproducirse, pero no lo suficiente como para trabajar con rendimientos eficaces.

(39) R. Ferrero R., *Derecho Internacional Público*, p. 98.

(40) Cfr. N.W. Mouton, *The Continental Shelf, Recueil des Cours de l'Académie de Droit International*, T. I., 1954, p. 264.

(41) En desarrollo de este principio, los artículos siguientes confirman la obligación de to-

dos los Estados relativa al uso pacífico del espacio oceánico, con un deber muy específico en lo que se refiere a la alta mar y a la zona económica exclusiva, donde el uso de la libertad de navegación no puede significar la violencia del orden y de la seguridad internacionales.

(42) La índole del trabajo y su ya indebida extensión, no ha permitido hacer referencia a varios otros tópicos que merecen ser objeto de estudio; entre ellos, por ejemplo, el caso del embargo de naves peruanas y chilenas, por acción recíproca de Chile y del Perú, que llevó a la suscripción de una Convención Preliminar Militar, en 1836; y los aspectos de la neutralidad de Colombia, durante la guerra de 1879, en relación con el tránsito por el istmo de Panamá del armamento destinado al Perú.

Discurso del Vicealmirante Luis E. Vargas Caballero

La reunión en pleno convocada esta noche por el Instituto de Estudios Histórico – Marítimos del Perú, tiene por objeto incorporar a un nuevo Miembro de Número, el señor Embajador don Juan Miguel Bákula Patiño.

La Directiva de este prestigioso Instituto ha tenido a bien conferirme el alto honor de designarme para, en su nombre, dar la bienvenida a tan distinguido diplomático peruano que cuenta con una amplísima experiencia en el campo del Derecho Marítimo.

El Embajador Bákula es oriundo de Huacho. Hizo sus estudios primarios y secundarios en el colegio "La Inmaculada" de los RR.PP. Jesuítas, en Lima. Sus estudios superiores los realizó en la Pontificia Universidad Católica del Perú, en Lima, de 1933 – 1934. En la Facultad de Derecho de la Universidad Mayor de San Marcos de 1935 a 1940, y en la sección doctoral de la misma universidad en 1941. En 1957 fue participante de la VII Promoción del Centro de Altos Estudios Militares del Perú.

Ingresó al Servicio Diplomático, por concurso, el 31 octubre de 1939, con la categoría de Tercer Secretario. Fue promovido a la alta categoría de Embajador en 1962. Pasó a la situación de disponibilidad, a su solicitud, en 1978 y a la situación de retiro, en 1979. Pasó a ser miembro de la Comisión Consultiva de RR.EE. en 1982.

Durante su carrera diplomática, nuestro flamante Miembro de Número desempeñó funciones en las Embajadas del Perú en los siguientes países: Paraguay, 1949–1941; Ecuador, 1942–1945; Brasil, 1945–1946; España, 1949–1954; Venezuela, 1954–1955; Colombia (Encargado de Negocios), 1956; Chile (Encargado de Negocios), 1961–1962; Embajador en Ecuador, 1967–1972; Embajador en Francia, 1975–1978.

En la Cancillería, el Embajador Bákula ha ejercido importantes cargos, entre ellos los siguientes: Jefe de la Sección América del Departamento Político y Diplomático (1947); Director de Fronteras y Límites, (1957–1960); Director del Personal, (1963); Director de Asuntos Políticos y Diplomáticos, (1964); Secretario General de RR.EE. ex–officio, 1966; Asesor Político del Ministerio de RR.EE. (1966–1967); Director de la Academia Diplomática del Perú, 1973–1974; Director del Instituto Peruano de Relaciones Internacionales, desde 1982 (en actuales funciones).

En 1981 fué miembro de la Comisión Consultiva del Ministerio de Marina.

Durante su vida profesional, nuestro nuevo Miembro de Número ha asistido a numerosas e importantes conferencias y reuniones internacionales de diversa índole. Entre ellas podemos citar las siguientes:

- Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz (Buenos Aires, 1936)
- VIII Conferencia Internacional Americana (Lima, 1938)
- Conferencia Interamericana para el Mantenimiento de la Paz y la Seguridad del Continente (Rio de Janeiro, 1947).

- IX Conferencia Internacional Americana (Bogotá, 1948)
- III Conferencia Interamericana Extraordinaria (Buenos Aires, 1967)
- XI Reunión de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (Quito, 1969)
- XII Reunión de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (Quito, 1974)
- Presidente de la Delegación del Perú a las Reuniones Preparatorias de la Conferencia del Mar (Nueva York, Ginebra, 1973).
- XIV Reunión de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (Santiago, 1977)
- Presidente de la Delegación del Perú a diversas reuniones sobre el Derecho del Mar: El Salvador, 1973; Nairobi, 1974.
- Presidente de la Delegación del Perú a la III Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Nueva York, 1973; Caracas, 1974; Ginebra, 1975. Nueva York, 1976–1977).
- Asesor Especial de la Delegación del Perú al XI Período de Sesiones de la Conferencia del Mar (Nueva York, 1982).
- Presidente de la Delegación del Perú a la Reunión del XV Consejo Ejecutivo de la Comisión Oceanográfica Internacional (París, 1982).
- Presidente de la Delegación del Perú a la XII Asamblea y a la Reunión del XVI Consejo Ejecutivo de la COI, (París, 1982).
- I Reunión de la Comisión de Programación de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (Quito, 1983).
- Presidente de la Delegación del Perú a la XVII Reunión Ordinaria de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (Quito, 1983).

Siendo Secretario General de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, 1978 a 1981, participó como observador, en las siguientes reuniones internacionales:

- III Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar:
  - VII período de sesiones, Ginebra, 1978
  - VIII período de sesiones, Nueva York, 1979
  - IX período de sesiones, Nueva York, Ginebra, 1980
  - X período de sesiones, Nueva York, 1981.
- XI, XII, XIII y XIV Reuniones del Comité de Pesca de la FAO, en Roma, 1978, 1979, 1980 y 1981.
- I Reunión de Consulta de Organismos Internacionales sobre sus programas y actividades relacionados con la Agricultura y la Alimentación en América Latina, organizada por la Oficina Regional FAO, Santiago de Chile, 1981.
- XI Reunión del Consejo Ejecutivo de la Comisión Oceanográfica Intergubernа-

mental, COI–UNESCO, México, 1979.

- XI Asamblea General de la COI–UNESCO, París, 1979
- XIV Sesión del Consejo Ejecutivo de la COI–UNESCO, Tenerife, 1981
- Oceantropiques 80, organizado por el Gobierno de Francia, el Alcalde de Burdeos y Oceanexpo (Burdeos, 1980).
- Reunión sobre Contaminación Marina en el Pacífico Sudeste, Santiago, 1978
- Seminario sobre "Protección de Cetáceos y sus Ecosistemas en el Hemisferio Occidental", organizado por el Centro Tinker, de la Universidad de Miami, Florida, 1981.

Durante la gestión del Embajador Bákula como Secretario General de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, se realizaron las siguientes reuniones y seminarios:

- XV Reunión Ordinaria, Lima, 1979
- V Reunión Extraordinaria, Lima, 1980
- I Reunión de Cancilleres de la CPPS, Cali, 1981
- XVI Reunión Ordinaria, Lima, 1981
- I Reunión de la Comisión Jurídica, Lima, 1978
- III Reunión de Coordinación del Estudio Regional del Fenómeno "El Niño" (ERFEN), Lima, 1978.
- I Reunión del Comité Científico del ERFEN, Lima, 1980
- II Reunión del Comité Científico del ERFEN, Lima, 1981
- VII Reunión de la Comisión Coordinadora de las Investigaciones Científicas, COCIC, Callao, 1978.
- VIII Reunión de COCIC, Callao, 1979
- IX Reunión de COCIC, Callao, 1980
- Reunión de Expertos para revisar el borrador del Plan de Acción para la protección del medio marino y áreas costeras del Pacífico Sudeste, Lima, 1981.
- Conferencia de Plenipotenciarios sobre el Plan de Acción para la protección del medio marino y áreas costeras del Pacífico Sudeste, Lima, 1981.
- Seminario Taller sobre el Nuevo Derecho del Mar y consecuencias de su aplicación, Lima, 1980.
- Curso sobre control de derrames de petróleo CPPS/PNUMA/OCMI, Viña del Mar, 1981.
- Seminario sobre la Práctica Legal para la protección del medio marino, Bogotá, 1981.

Desde 1982 el Embajador Bákula es Miembro del Consejo Ejecutivo de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental, COI–UNESCO.

El Embajador Bákula ha tenido también actividad docente, habiendo sido profesor de la Academia Diplomática del Perú en las asignaturas de "Historia Diplomática del Perú", "Política Exterior" y "Derecho del Mar". Ha sido además catedrático del Centro de Altos Estudios Militares del Perú y catedrático consultor de la Academia de Guerra Aérea. Ha dictado numerosos cursillos y conferencias en la Universidad Nacional San Agustín de Arequipa, la Universidad Nacional de Ingeniería de Lima, la Escuela de Guerra Naval del Perú, el Colegio de Abogados de Lima, la Escuela de Inteligencia del Ejército, la Universidad Mayor de San Marcos, la Universidad Particular "San Martín de Porras" y la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Nuestro flamante Miembro de Número pertenece a las siguientes Instituciones nacionales e internacionales:

- Sociedad Peruana de Derecho Internacional
- Sociedad Geográfica de Lima
- Centro de Altos Estudios Militares del Perú
- Sociedad Geográfica de Chile (Correspondiente)
- Sociedad Bolivariana del Ecuador (Correspondiente)
- Academia Colombiana de Historia (Correspondiente)
- Instituto O'Higginiano de Chile (Correspondiente)
- Institut du Pacifique, París–Francia (miembro de honor)
- y desde hoy, al Instituto de Estudios Histórico–Marítimos del Perú.

El Embajador Bákula es autor de varias publicaciones, entre las cuales mencionaremos las siguientes:

- *Apuntes de Historia, Diplomacia y Criptografía de la Emancipación*, Lima, 1947
- *Establecimiento de Relaciones Diplomáticas entre el Perú y Brasil*
- *Don Ricardo Palma en Colombia*, Lima, 1957
- *Bibliografía de las Relaciones Internacionales entre el Perú y Colombia*, Lima, 1963
- *Antonio Raimondi descubre el Perú*, Quito, 1971
- *La Declaración de Santiago y el Nuevo Derecho del Mar*, Lima, 1978
- *El Dominio Marítimo del Perú*, Lima, 1983.

Ostenta el Embajador Bákula las siguientes condecoraciones nacionales y extranjeras:

- Gran Cruz de la Orden "El Sol del Perú"
- Gran Cruz de la Orden "Al Mérito Naval"
- Gran Oficial de la Orden "Al Mérito por Servicios Distinguidos"

- Gran Cruz de la Orden de "Boyacá" de Colombia
- Gran Cruz de la Orden "Al Mérito de Bernardo O'Higgins" de Chile
- Gran Cruz de la "Orden de Mayo" de la República Argentina
- Gran Cruz de la Orden "La Estrella Brillante" de China
- Gran Cruz de la Orden "Al Mérito", del Ecuador
- Gran Cruz de la Orden "El Condor de los Andes" de Bolivia
- Gran Oficial de la Orden de "San Carlos" de Colombia
- Gran Oficial de la Orden "Al Mérito" de la República Federal de Alemania
- Comendador de la Orden "Isabel la Católica" de España
- Oficial de la Orden "Cruzeiro do Sul" del Brasil
- Medalla de la Orden "Rio Branco" del Brasil.

En el enjundioso discurso que acabamos de escuchar con tanto interés, el Embajador Bákula nos ha hecho ver, en una clara y sintética recapitulación del acontecer histórico relacionado con el uso del mar, cómo es que la organización americana hecha por España se basó en el monopolio comercial y el predominio del virreinato del Perú, y cómo los cambios iniciados en el siglo XVIII fueron determinando una creciente pérdida de competencia y poder del otrora todopoderoso Consulado de Lima y esto, a su vez, fue una de las causas de la desintegración de este gran virreinato, y de la creación de nuevas dependencias coloniales al surgir nuevos centros comerciales.

Resulta muy interesante el hecho de que la captura de Portobelo por el almirante inglés Vernon, aunque de corta duración, obligó al establecimiento de la navegación comercial por el Cabo de Hornos, lo cual a su vez indujo indudablemente al establecimiento de los virreinatos de Santa Fe y de Buenos Aires.

A través de este sintético relato histórico es fácil colegir la decisiva influencia del comercio, y por ende de la navegación marítima, sobre el acontecer político, como por ejemplo, en los cambios habidos en la vinculación entre la Audiencia de Charc / el virreinato del Perú primero y luego con el de Buenos Aires.

Muy interesante y significativo resulta el juicio del conferenciante respecto a que las "propias exigencias del monopolio comercial (español) conspiraron contra el desarrollo de una marina mercante en el océano Pacífico". Esto nos induce a pensar que resultaría muy interesante un estudio más profundo para explicar por qué esta negativa influencia para el desarrollo de una marina mercante resultó más marcada y duradera en nuestro país que en nuestros vecinos del sur.

Estimo que el Embajador Bákula ha dejado perfectamente establecido el hecho histórico de la constante preocupación del Perú por la libertad de navegación tanto marítima como fluvial y lacustre. Pero también nos ha permitido intuir que no siempre se procedió en la forma más conveniente para el país. Es así como vemos que los privilegios otorgados de conformidad con la política general de libertad de bandera, fueron aprovechados por las grandes potencias en detrimento de nuestra propia marina mercante.

Muy satisfactorio es comprobar que la abolición del corso y otros principios que alcanzaron valor universal en el Congreso de París de 1856, ya habían sido adoptados por el Perú veinte años antes en virtud del Tratado de Amistad, Comercio y Navegación suscrito con Chile. Relacionado con el corso y la piratería y su calificación, nos ha hecho rememorar un incidente de nuestra historia naval que nos enorgullece: el enfrentamiento del glorioso monitor *Huáscar*, comandado por el entonces capitán de fragata don Luis Germán Astete, contra los HMS *Shah* y HMS *Amethyst* pertenecientes a la Estación Naval Británica comandada por el contralmirante A.H. de Horsey. Nos relata el Embajador Bákula que este incidente mereció extensos comentarios en todo el mundo desde el punto de vista del Derecho Internacional. Pero, también fue muy comentado en el aspecto puramente naval pues, a pesar de enfrentarse a dos buques, uno de ellos, el *Shah* de "indudable superioridad de fuerza", según palabras del propio almirante de Horsey, maniobró el *Huáscar* en forma tan marinera que pudo salir airoso de este encuentro que el almirante inglés había supuesto terminaría en una fácil captura del monitor. Es además muy notorio este encuentro porque en dicha ocasión se disparó por primera vez en el mundo un torpedo autopropulsado en combate, al lanzar el *Shah* un torpedo Whitehead que el *Huáscar* supo eludir con suma facilidad.

Nuestro flamante Miembro de Número toca en su discurso un tema que por la incidencia que tiene para nuestro intercambio comercial, debería ser motivo de un constante y serio estudio y análisis: el canal de Panamá. Nos recuerda el Embajador Bákula que fue un joven profesor universitario, don Alberto Ulloa, quien en 1925 planteó la tesis de la internacionalización del canal de Panamá. Pensamos que este asunto del status del canal de Panamá amerita una constante preocupación de parte nuestra.

Por demás interesante es el planteamiento que nos presenta el Embajador Bákula respecto a lo que él llama las "características con las que el mar se ofrece al hombre y que permanecen presentes mientras el conocimiento no pudo penetrar en el misterio de sus ondas. "Ellas son, nos dice, las de ser incomensurable; inagotable; inapropiable. Pero las dos primeras desaparecieron con el avance de la ciencia y de la técnica de la navegación y de la pesca. Sólo queda la última, la de ser inapropiable, porque ello no depende de un conocimiento de hechos, "sino en la propia naturaleza de las cosas". Esta característica no ha impedido, sin embargo, que el hombre haya sido "capaz de asignarle criterios especiales y, dentro de éstos, funciones que se distinguen en razón de los usos y se consagran y protegen en virtud de normas jurídicas". Y en este punto nos ha relatado nuestro Miembro de Número que en el Perú existió por muchos años, la Cátedra de Derecho Marítimo. Esto me ha dejado un poco perplejo al constatar que hoy en día en nuestro país el Derecho del Mar parece ser un gran desconocido en nuestras universidades al no existir en ninguna de ellas dicha cátedra de Derecho del Mar, siendo la única excepción la Academia Diplomática, a la cual por razones obvias, sólo llega a un círculo altamente especializado y relativamente reducido.

Pienso que siendo tan reciente el hecho de que, tal como dice nuestro conferenciante, "la multiplicación de los usos y de los intereses que el mar representa, ha marcado la evolución y el antiguo Derecho Marítimo ha cedido el paso al moderno Derecho del Mar", es desde todo punto de vista aconsejable el restablecimiento de dicha cátedra, pues tal como nos dice el Embajador Bákula, primero vienen el conocimiento y la apreciación valorativa como fuente de riqueza, luego el ejercicio de actividades o usos del mar, después aparecen los intereses sobrevinientes de donde se deducen las relaciones políticas y, por último, nace

la "norma jurídica, el Derecho, (que) corona el edificio social, de cuya estructura nadie puede estar ausente".

Habría muchísimo más que comentar relativo al magistral discurso del Embajador Bákula pero, temo haberme extendido ya demasiado. Sin embargo, no deseo dejar de mencionar un punto más. Me refiero al nuevo Derecho del Mar. Nuestro flamante Miembro de Número asistió a todas las reuniones, dentro y fuera de las NN.UU. sobre el Derecho del Mar desde 1969 hasta 1982 y presidió la Delegación del Perú a todas las sesiones de la III Conferencia de las NN.UU. sobre el Derecho del Mar desde 1972 a 1978. Es por ello que nos ha podido relatar algunas de las "interioridades" y del tesonero trabajo realizado por nuestra delegación durante el desarrollo de estas Conferencias; y de cómo el Perú jugó el rol de "coordinador" del "Grupo de los 77" en lo relativo a los fondos marinos.

La culminación de estas prolongadas y laboriosas negociaciones, que demoraron alrededor de 15 años, fue la CONVENCION SOBRE EL DERECHO DEL MAR adoptada por la Conferencia el 30 de abril de 1982 al finalizar la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, con el voto a favor de 130 naciones (entre ellas el Perú), 4 votos en contra y 17 abstenciones. Los Estados Unidos de América fue la única gran potencia que votó en contra. La abrumadora mayoría de votos a favor nos está indicando que la Convención será pronto un instrumento de aplicación general. Más aún, esta aceptación tan generalizada de las nuevas disposiciones que ella contiene, como por ejemplo el derecho de sobrevuelo de los estrechos de menos de 6 millas de anchura, debido a esa misma aplicación universal terminarán por convertirse en normas del derecho internacional consuetudinario. Esto nos obliga a efectuar un minucioso estudio analítico de esta Convención desde todos sus múltiples aspectos a fin de estar debidamente preparados para no dejarnos sorprender y para poder obtener el mayor provecho de ella para el país. Este estudio debe hacerse con una actitud científica, desprovista de prejuicios y apasionamientos. Pienso que son varias las instituciones llamadas a efectuar este estudio y, entre ellas opino que debe estar este prestigioso Instituto, el cual cuenta desde hoy para ello con la valiosísima participación de nuestro nuevo Miembro de Número.

Me es sumamente grato, Sr. Embajador don Juan Miguel Bákula Patiño, extender a Ud. a nombre del Instituto de Estudios Histórico–Marítimos del Perú nuestra más cordial y calurosa bienvenida como Miembro de Número de este Instituto.

El Quehacer Político y su Influencia en la Armada: La Generación de Marinos de la Guerra con Chile. Notas para una Interpretación Histórico—Política *

RAUL PALACIOS RODRIGUEZ

En más de una oportunidad fui testigo excepcional de las expresiones de gratitud y de plena satisfacción, que el maestro Jorge Basadre pronunciara sobre su incorporación al Instituto de Estudios Histórico–Marítimos del Perú. Igualmente, este salón que ahora nos acoge, fue mudo testigo de las reiteradas expresiones que con viva satisfacción – pronunciadas con la rotundez que le caracterizaba – el sabio Hermann Buse se honraba en decir públicamente, refiriéndose al Instituto, que pertenecía a una de las instituciones más serias del país. Testimonio de complacencia y afecto que encontramos también en los demás Miembros de Número que aún felizmente nos acompañan. Frente a este conjunto de situaciones humanas con un denominador común, quiero sumarme a ellas y manifestar a viva voz mi absoluta y total satisfacción de pertenecer a tan prestigiosa entidad; máxime aún, cuando el que ésto dice no posee los méritos ni las virtudes académicas de sus antecesores.

Señor Presidente, señores Miembros de Número, distinguida concurrencia, el tema materia del presente discurso intitulado "El quehacer político y su influencia en la Armada: la generación de marinos de la guerra con Chile. Notas para una interpretación histórico–política", quiere ser éso: un ensayo, apenas unas breves notas que nos acerquen a uno de los temas más difíciles, oscuros y controvertidos en la vida y quehacer de un grupo de jefes y oficiales, que, en un determinado momento, integraron la Marina activa, y que, sin lugar a dudas, constituyeron una de las generaciones más importantes (si no la más importante) de toda la historia de la vieja institución naval.

Somos conscientes de las limitaciones bibliográficas; somo conscientes igualmente del riesgo que se corre al abordar un tema de esta naturaleza. Pero somos conscientes también –y lo decimos en voz alta– que el desarrollo de dicho tema estará guiado exclusivamente por la objetividad e imparcialidad con que merecen ser tratados tan ilustres personajes de nuestra Marina de Guerra. En este sentido, pues, me voy a permitir exponer algunas reflexiones en torno a lo dicho.

Al referirse a las generaciones y a su rol decisivo en la vida de los pueblos, el célebre pensador español don José Ortega y Gasset ha dicho con propiedad, que ellas constituyen a la vez el termómetro y la síntesis vivencial de una Nación. Termómetro, en cuanto que las generaciones expresan lo más destacable y significativo de un grupo humano, en un período

---

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 27 de abril de 1984.

determinado. Síntesis vivencial en cuanto las generaciones originan, asimilan y proyectan un conjunto de rasgos o características que constituyen el modo específico de un país en un período igualmente determinado. Desde esta perspectiva, consideramos que la doble interpretación conceptual dada por el filósofo madrileño, es aplicable a nuestro antiquísimo y complejo pasado.

Circunscribiéndonos sólo a la etapa republicana, encontramos claras huellas de la presencia de movimientos generacionales que, agrupados bajo una inquietud común, han ejercido en su momento y posteriormente, una decidida y vigorosa influencia. Al respecto, el marco referencial se muestra amplio y diversificado. Ya sea en el campo ideológico, político, literario, científico, educativo, periodístico e histórico, a lo largo de nuestra turbulenta vida republicana la presencia de ejes históricos conlleva necesariamente la presencia de grupos o generaciones que los vigorizan. Célebre, por ejemplo, la generación de ideólogos (liberales y conservadores) que en los albores de la República se mueve en búsqueda de una definición jurídico–administrativa del Estado peruano. Casi medio siglo después, aparece otra generación brillante que políticamente circunda al fundador y jefe del Partido Civil. A comienzos del presente siglo, cuando empezamos a sacudirnos definitivamente de la pesadilla del 79, hallamos a otro grupo de peruanos, la generación del 900, que intenta seriamente encontrar una respuesta al Ser del Perú. Tiempo después, aparece la generación del Centenario, célebre por los hombres que la integraron, y por el ardor y la pasión de sus convicciones. Desafortunadamente, no contamos en nuestro medio con un estudio que bajo un enfoque polivalente y global analice la génesis, el desarrollo y la proyección de éstas y otras generaciones en el transcurrir histórico nacional.

En el campo militar y, específicamente en el que esta noche nos interesa subrayar, o sea en el campo naval, el panorama se muestra asimismo rico e interesante. Aparecen en distintos momentos de la vida institucional, aunque con intervalos mucho más considerables que en el primer caso, grupos de jefes y oficiales que por su destacada labor y/o por su enorme gravitación en el seno de la Armada y fuera de ella, bien podrían ser agrupados en movimientos generacionales. De todos ellos, sobresale ciertamente aquella generación de marinos insignes que nacen en la década de 1830 y que, con el correr de los años, llegaron a ocupar cargos prominentes en su institución y en la administración del país en general.

Dado nuestro particular interés, que se traduce precisamente en rastrear el quehacer político de esa generación brillante, rescatamos los cinco nombres siguientes: Camilo Carrillo, Lizardo Montero, Luis G. Astete, Miguel Grau y Aurelio García y García. Todos ellos, con características y vivencias casi comunes que podríamos sintetizar en los siguientes enunciados:

1o. Al tocarnos las puertas el conflicto del 79 nuestros personajes están entre los 40 y 50 años de edad, es decir en plena madurez. Carrillo, el mayor de todos tiene 49 años; Montero y Astete 47 años; Grau 45 años; y García y García 43 años.

2o. De los cinco, 3 son provincianos (Carrillo, Montero y Grau), y 2 son limeños (Astete y García y García).
Los tres primeros son piuranos, lo que confirma que Piura desde el siglo pasado fue un gran semillero de contingente humano para la Armada Nacional.

3o. En esta relación se encuentran tres de los célebres "Cuatro Ases" de la Marina de

Guerra (Grau, Montero y García y García), lo que prestigia ampliamente al grupo.

4o. Los cinco destacan por una sobresaliente e intensa actividad política partidaria; Carrillo, Montero, Grau y García y García son prominentes civilistas y amigos personales de don Manuel Pardo. Astete es fiel seguidor de don Nicolás de Piérola, el eterno caudillo.

5o. Los cinco son destacados parlamentarios (Montero y García y García, senadores; Carrillo, Grau y Astete, diputados).

6o. Los cinco, en distintos momentos históricos y desde su particular mando militar, se constituyen en celosos y permanentes guardianes del orden constitucional; y

7o. Los cinco, unos en mayor grado que otros, poseen una sólida formación profesional de carácter teórico–práctica, sobresaliendo por sus conocimientos técnicos y humanísticos al servicio de la Armada y de la Nación. Carrillo destacado científico y profesor universitario; Astete reconocido matemático y dotado de exquisita sensibilidad artística; García y García prominente publicista y traductor; Montero de elevada inteligencia y de oratoria fluida; Grau profundo conocedor de su oficio naval y de vasta experiencia marinera; además de un renombrado dominio de varios idiomas.

Estos son los hombres que habiendo nacido entre 1830 a 1840 conformaron, al lado de otros insignes oficiales de mayor o menor edad, la gran pléyade de marinos que se sacrificaron e inmolaron en la terrible contienda iniciada el 5 de abril de 1879. No es de interés en esta noche hacer una reseña biográfica de cada uno de los cinco marinos citados, ni mucho menos una apología con datos ya conocidos sobre su heroica actuación en dicha guerra. No; lo que interesa –como queda dicho en el título de la disertación– es bosquejar lo que podríamos denominar su "perfil político". No pretendemos con ello agotar el tema, sino simplemente adelantar algunas reflexiones que estudios e investigaciones posteriores, sin duda alguna profundizarán, ampliarán o rectificarán.

Ahora bien; desde una perspectiva histórica mayor sabemos que las décadas que precedieron al conflicto del 79 no se caracterizaron ciertamente por el orden y la paz interna, ni por la sucesión en el mando presidencial de regímenes civiles. Todo lo contrario; políticamente, el panorama fue sombrío e incierto, predominando lo que el escritor argentino Carlos Bunge con propiedad llama el "militarismo de turno". Así, sometidos a casi una perenne inestabilidad política, merced a la acción directa de los caudillos militares, transcurren los primeros cincuenta años de nuestra vida republicana; así también, bajo el influjo de este desorden institucional, discurre la vida de quienes integran la Armada Nacional. La crisis política afecta a todos. Es imposible desligar una situación de la otra; la Marina de Guerra no es una isla en medio de este mar borrascoso. Los marinos se ven arrastrados consciente o inconscientemente al torbellino político; unos apoyando al caudillo revoltoso; otros defendiendo al gobernante en tránsito. Las naves de guerra se polarizan y toman partido por uno u otro bando. La Armada se ve fuertemente impactada por el caos general. La desorganización y la indisciplina en determinados momentos se hacen presentes con caracteres alarmantes.

En medio de este malestar político, con graves y dolorosas consecuencias en lo económico y social, es donde debemos ubicar a nuestros personajes y, en este contexto, en-

tender su intervención como protagonistas de situaciones que la historia política recoge. Por lo demás, fue común en el siglo pasado que tanto miembros del Ejército como de la Marina participaran activa y legítimamente en política.

En esta línea de pensamiento, pues, el propósito de nuestra disertación es analizar la actuación y el aporte de los indicados marinos en aquella actividad que por delicada e ingrata, el italiano Nicolás Maquiavelo en el siglo XVI la calificó de "pasajera e incómoda para el espíritu". En consecuencia, es válida la pregunta a manera de reflexión inicial: ¿El accionar político de estos marinos redundó en beneficio del país y de la institución naval? Veamos la respuesta a través de la presentación de sus principales protagonistas. El primero cronológicamente es don:

CAMILO CARRILLO MARTINEZ

Pocos jefes de Marina como éste, desempeñaron antes, durante y después del conflicto del 79, tan provechosa e intensa actividad no sólo en el ámbito naval de su incumbencia, sino también en el político y en el de la administración pública en general. Nacido en el puerto norteño de Paita en 1830, Carrillo era de contextura gruesa, de aguda inteligencia y de sólida formación profesional. Quienes le conocieron y trataron lo describen como un hombre sencillo en su lenguaje y afable en su trato.

"Usaba siempre –dice Pedro Páez que trabajó a sus órdenes en la Dirección de Correos– *la llaneza del buen tono, que inspiraba confianza respetuosa e inclinaba a la obediencia por el cariño*". Como marino, sin duda, su nombre está unido a todas las etapas más notables de la Marina de Guerra de la segunda mitad del siglo pasado.

Su innata vocación por la enseñanza y por los estudios científicos, lo llevó a ocupar en varias oportunidades la Dirección de la Escuela Naval convirtiéndose –a juicio del inglés Clemente Markham– en el "verdadero espíritu del progreso de dicha institución". Asimismo, se desempeñó como catedrático de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos en las asignaturas de Astronomía, y Trigonometría Esférica. Como publicista, destacó por sus trabajos e investigaciones sobre temas oceanográficos, náuticos y geográficos. Fue fundador y miembro conspicuo de la Sociedad Geográfica de Lima, llegando a ser su Vicepresidente.

Como Director General de Correos, los notables progresos técnicos alcanzados en este ramo en el país, se debieron precisamente a su infatigable labor y a su inquebrantable espíritu innovador. En su editorial del 25 de abril de 1895, *El Deber* de Arequipa decía: "Ese puesto reclamaba un Camilo Carrillo, es decir, todo un hombre que lo llevara adelante con sus prodigiosas dotes personales". Durante su gestión como Director, se inauguró en 1897 el local de la actual Casa de Correos de Lima. Hasta aquí algunos detalles de su multifacético quehacer ajeno al vaivén político. Veamos este otro aspecto.

La vinculación de Carrillo con la actividad política indudablemente fue intensa y casi permanente durante las últimas tres décadas del siglo pasado, siendo de los cinco marinos de los que ahora tratamos, el que, cuantitativamente, tuvo mayor actuación pública. Hombre de férrea convicción democrática, por lo tanto, contrario a la dictadura, supo aglutinar las

enseñanzas de la política tradicional con los planteamientos de la ciencia política moderna. Políticamente, su figura, como la de otros ilustres marinos de la época, emerge (no obstante no aparecer en la lista de los fundadores) con la aparición pública del Partido Civil en 1871, destacando brillantemente en los años posteriores en la cúpula de dicha agrupación. Dotado de una ecuanimidad envidiable en el trajín político y de una personalidad muy definida –según versión oral que recoge Carlos Miró Quesada Laos– su sola presencia era sinónimo de respetuosidad y aquiescencia entre sus adversarios. Como militante del Partido Civil gozó del respeto y la estima de sus correligionarios; el mismo Manuel Pardo le guardaba enorme consideración. Su espíritu democrático ajeno a toda dictadura, durante los luctuosos sucesos de julio de 1872 y hallándose desempeñando la Dirección de la Escuela Naval, lo llevó a ser uno de los primeros en condenar enérgicamente el golpe de estado del coronel Tomás Gutiérrez y de abogar por el inmediato retorno al orden constitucional. Al lado de Miguel Grau y de otros insignes oficiales, no reparó un instante en izar la bandera de la constitucionalidad, secundando a su paisano y amigo en la histórica decisión de desconocer y rechazar institucionalmente el régimen de fuerza. Este levantamiento de la escuadra el 22 de julio contribuyó en forma decidida –como lo veremos detalladamente más tarde– al derrocamiento de la frustrada dictadura de los hermanos Gutiérrez.

Meses después de la asunción al mando del primer Presidente Civil, encontramos a Camilo Carrillo integrando el Gabinete Ministerial como responsable de la cartera de Hacienda y Comercio, la más difícil e importante de todas. Su gestión al frente de tan delicado Despacho –a juzgar por sus biógrafos– fue atinada y circunspecta. Sin embargo, la crisis económica y el descalabro fiscal que por entonces empezaban a tomar gran formato, constituyeron para él y sus sucesores severas limitaciones que atentaron contra el éxito deseado.

Su invariable conducta en defensa del orden constitucional, accionada sin duda por su militancia en el partido de gobierno, lo llevó a defender el régimen civilista que a fines de 1874 se vió amenazado por una revuelta cuyo foco principal estaba en el sur con ramificaciones en varios puntos de la República. Al lado de Grau, Montero y García y García, combatió al jefe y caudillo de la sedición don Nicolás de Piérola, el "eterno consejero de las violencias" como le llamó *La Opinión Nacional*. Consumada la victoria del gobierno, el Presidente Pardo lo premió con su amistad, expresándole su eterno agradecimiento. Lo mismo hizo con los otros miembros de la Marina y del Ejército que lo acompañaron.

Representando al Partido Civil, fue elegido en 1876 Diputado por el Bajo Amazonas, concurriendo a esa Legislatura.

Dos años después, ocupó la Presidencia de dicha Cámara desempeñándose con "tino y habilidad". Al respecto, en una carta personal fechada en Lima el 15 de febrero de 1878, don José de la Riva Agüero (prominente líder civilista) le confesaba a Manuel Pardo en su destierro: "Si no conviene librar batalla o si la perdiésemos, ¿qué le parecería a Ud. Camilo Carrillo? Tendría la ventaja de contar con muchas simpatías entre los Diputados que no son nuestros, o que clasificamos como dudosos". Según refiere José Carlos Martin en un brillante libro sobre el ex–mandatario, Pardo contestó afirmativamente a dicha consulta en vista de la "simpatía que alcanzaba y de los méritos del candidato". Un experimentado político y gran conocedor de las gentes como era Pardo no podía equivocarse. En efecto, no se equivocó. Al instalarse la Legislatura el 28 de julio, Carrillo fue elegido Presidente de la

mencionada Cámara, ejerciendo el cargo hasta el término de la Legislatura el 4 de febrero de 1879.

En la reorganización de la Directiva del Partido Civil, realizada el 27 de noviembre de 1878, encontramos a nuestro personaje integrando el "Estado Mayor Civilista" al lado de Francisco Rosas, José de la Riva Agüero, Lizardo Montero y Aurelio García y García. Esto revela su indiscutible influencia y prestigio personal.

Al inaugurarse el Congreso el 28 de julio de 1879 Carrillo fue nuevamente elegido Presidente de su Cámara; su contendor ocasional fue nada menos que su compañero de armas y coprovinciano don Miguel Grau quien, pese a encontrarse ausente y a bordo de su célebre nave de guerra,—recuerda el citado Miró Quesada— obtuvo 21 votos contra 48 de Carrillo. En esta contienda electoral, alguien ha querido ver un enfrentamiento abierto entre ambos civilistas. En todo caso, el civilismo en 1879 continuó controlando el Parlamento; su mejor y más efectiva arma de oposición al régimen de Mariano Ignacio Prado. En esta segunda oportunidad, Carrillo presidió por razones obvias sólo una sesión, reemplazándolo el primer Vice—presidente Ricardo Wenceslao Espinoza, natural también de Piura.

Durante la efímera pero valiente administración de Francisco García Calderón, Carrillo fue nombrado en 1881 ministro de Guerra. Al ser deportado aquél, y al asumir más tarde la presidencia su paisano Lizardo Montero, ocupó la presidencia del Consejo de Ministros y el ministerio de Gobierno y Policía. Cargos en los que cesó en 1883.

Al año siguiente, restablecida la paz, junto con otros conspicuos ciudadanos, conformó la Junta Directiva del Partido Liberal. Finalmente en 1895 ocupó por breve tiempo la cartera de Guerra y Marina.

El 7 de mayo de 1900 falleció en la ciudad de Lima; al día siguiente *El Comercio* informó: "A las 6:05 de la tarde de ayer dejó de existir el Capitán de Navío don Camilo Carrillo a la edad de setenta años. . . ".

LIZARDO MONTERO FLORES

De todos, indudablemente el más controvertido de los jefes de Marina que incursionaron en política y el único que ha llegado a ocupar el más alto cargo en la administración del país. El estudio de su figura es una tarea verdaderamente apasionante. Nacido en la provincia piurana de Ayabaca en 1832, Montero era de estatura elevada, delgado y arrogante, de penetrante mirada y de inteligencia superior. Además, sumamente carismático. Por algo la juventud limeña le tenía como a uno de sus más ilustres líderes. "Los jóvenes de provincia —ha escrito José Carlos Martín— a su arribo a la capital se constituían en el domicilio de Montero para efectuar la visita de cortesía. Los universitarios lo rodeaban. Los marinos lo respetaban como su caudillo. Su figura, su actitud política y militar le granjeaban simpatía y aplauso general".

Serrano de nacimiento, su reciedumbre psíquica guardaba relación con su espíritu fogoso y temerario. Tenía —dice un periódico de la época.— un alma rotunda. Enérgico en sus decisiones, era igualmente cordial y cariñoso en la vida familiar. Liberal en sus ideas representó —según el testimonio de uno de los más serios estudiosos del Civilismo— el ala



Capitán de Navío Camilo Carrillo, comandante de la 3ra. División Naval en 1879.

izquierda de dicho partido. Amigo de frivolidades menores, propio en los hombres de su temperamento, jamás recibió sin embargo amonestación por descuido o negligencia en su desempeño militar. Al contrario, profesó un entrañable y abierto cariño por la institución naval, luchando celosamente por su prestigio y bienestar; le irritaba sobremanera el desdén hacia la Armada y el desigual trato que ella recibía respecto a su común compañero en el ministerio del Ramo.

De fácil palabra, gustaba de la tertulia y de las charlas prolongadas; a diferencia de su amigo y paisano Miguel Grau, sobre quien ejerció, no obstante, permanentemente una notable ascendencia. Movedizo e inquieto, sus adversarios políticos le motejaban el "vendaval norteño", en una oportunidad Manuel Pardo preguntaba reservadamente a su esposa: "¿ Qué es de Montero? no oigo hablar de él y su silencio me hace pensar que no está quieto". Audaz en demasía, hizo de la aventura su compañera inseparable, convirtiéndose, por naturaleza y vocación, en un auténtico caudillo; es decir, en un líder, guía o conductor. No fue Montero, pues, un simple aventurero ni menos aún un audaz forjador de rebeliones menores como se le ha querido tipificar. El jesuita Rubén Vargas Ugarte, tan avaro para otorgar calificativos, le tenía por "hombre íntegro, patriota y buen marino".

La vida de Montero al servicio de la administración pública es muy breve y esporádica. No muestra el frondoso historial de Camilo Carrillo o de Aurelio García y García. En cambio, su quehacer político se muestra rico e intenso, así como temprano y descollante su paso por la senda de la revolución. Efectivamente, a la edad de 25 años y con el grado de teniente segundo, participa decididamente a bordo de la fragata mixta *Apurímac*, el buque mayor de nuestra escuadra, en favor del aristócrata caudillo el general Manuel Vivanco. Lo acompaña a bordo su coprovinciano el alférez de fragata Miguel Grau, quien desde entonces lo secundaría en su trajinar revolucionario de carácter principista. En esta acción, Montero no se muestra como el joven, azorado e impertinente que busca encaramarse en el carro presidencial; ni tampoco como el bisoño oficial en búsqueda de un ascenso. No; se muestra, no obstante su juventud, como el hombre que cree firmemente en el principio que sustenta la revolución vivanquista en contra del régimen de Ramón Castilla.

Bajo esta sólida convicción principista, la mencionada nave, surta en Arica, fue sublevada por Montero y puesta a disposición de las fuerzas revolucionarias, facilitando de este modo las incursiones de Vivanco a lo largo del litoral. Lo interesante, además, es que la escuadra (la mayoría de la cual se encontraba en el sur) se plegó también al movimiento; lo que denota una de las dos hipótesis siguientes: a) el enorme prestigio e influjo de Montero sobre sus camaradas que los arrastró a esta situación; o, b) que se trató de un sentir de carácter corporativo. Nos inclinamos por la primera.

Al mando de la nave de guerra *Lerzundi*, secundó en 1865 la revolución acaudillada en Arequipa por el coronel Mariano I. Prado, cuya bandera era la "reivindicación del honor nacional" y el rechazo del tratado Vivanco–Pareja. Pronto, la revolución alcanzó una dimensión nacional. La escuadra se dividió entre ambos bandos, tomando Montero el partido del jefe sublevado. Su participación fue decisiva, apoderándose del vapor *Tumbes* y de la corbeta *América* e impidiendo el arribo de las fuerzas enviadas por el gobierno central. Poco después, la *Unión*, al mando de Miguel Grau, arribaba a Valparaíso, donde informado su co-

mandante del movimiento nacionalista y de quiénes lo secundaban, decidió plegarse a la revolución. De este modo, la escuadra prácticamente se puso al lado de Prado. La nota negra de estos días, condenable desde todo punto de vista, fue el asesinato del contralmirante Juan José Panizo y del capitán de navío Abel Raygada en manos de la tripulación de la nave rebelde *Amazonas* fondeada en Arica.

Al año siguiente, encontramos a nuestro personaje participando al lado de otros insignes camaradas de armas, en una de las páginas más viriles y nobles que, en defensa del decoro y la dignidad de su personal, registra la historia de la Marina de Guerra del Perú. Me estoy refiriendo al infeliz nombramiento del contralmirante John Tucker como jefe de la escuadra nacional. En efecto, embriagado por el triunfo del 2 de mayo en el Callao y deseoso de consolidar la soberanía americana, el Presidente Prado decidió enviar una fuerza naval a las islas Filipinas con el ánimo de desalojar de ellas a los españoles; para el cumplimiento de ese propósito, contrató los servicios de dicho jefe norteamericano y le encomendó la dirección de la escuadra. En julio de 1866, se hace cargo de su puesto, izando la insignia del Almirantazgo en la *Unión* comandada por Miguel Grau.

Evidentemente, esta medida de Prado, imprudente desde el ángulo que se le vea, ocasionó desconcierto, estupor e indignación entre la oficialidad de nuestra Armada. ¿Cabía en este caso la resignación ante una decisión tan arbitraria e inoportuna? La respuesta a todas luces se presenta negativa. Así lo entendieron los marinos y así la ciudadanía lo aceptó; no estaba en juego la seguridad de la nación. Lo que estaba en juego, a través de dicho nombramiento, era la idoneidad de los jefes y oficiales de la Armada. ¡ Qué curioso !. Los mismos marinos que meses antes lo habían secundado en la revolución contra Pezet, ahora se mostraban a sus ojos incompetentes para una labor estrictamente castrense.

La respuesta de los marinos no se hizo esperar; heridos en lo más profundo de su ser y dolidos por la ingratitud del ex–compañero de lucha, le hacen ver lo erróneo de su actitud y la ofensa que ello implicaba. Le solicitan, con la energía y la resolución que sólo dan las conductas limpias, revocar la contratación o, en caso contrario, el retiro de sus puestos. ¡Qué grandes son los hombres –escribió Tomás Carlyle a comienzos de este siglo– que con su conducta ejemplar forjan el prestigio de su institución! A la cabeza de la protesta, al lado nuevamente de Grau, figura Lizardo Montero quien, desde ese instante arraigó su animosidad sobre Prado, que sólo la desgracia del 79 pudo amainar. Al momento de la protesta, nuestro personaje comandaba la escuadra nacional (apostada en Valparaíso) con el grado de capitán de navío.

Inmediatamente, el gobierno acusó a los marinos de cometer delito de "insubordinación, deserción y traición", enjuiciándolos y condenándolos a prisión. El juicio –como bien sabemos– duró varios meses, siendo absueltos en febrero de 1867 cuando el Consejo de Guerra presidido por el general La Fuente los declaró inocentes. Sobresalió en este mentado juicio, la defensa a cargo del doctor Luciano Benjamín Cisneros, de encendida y vibrante palabra.

En los años siguientes, la vida de Montero transcurre prestando servicio en su institución, pero ligado también a los hombres que, políticamente, están incubando la eclosión civilista de 1871. Tenaz opositor del gobierno de Balta, fue perseguido en más de una oportu-

nidad bajo el impulso de la política represiva del coronel Tomás Gutiérrez, uno de los "hombres de hierro" de dicho régimen. Su nombre aparece en la lista de personas que el 24 de abril del mencionado año, en importante asamblea presidida por José Antonio García y García en su propio domicilio, presentó formalmente la candidatura de Manuel Pardo a la primera magistratura de la nación. La proposición la hizo nada menos que Montero, amigo y admirador de Pardo. Desde este momento, la actividad política de nuestro personaje giraría en torno al Partido Civil. Intervino en la contienda electoral de 1871–72, saliendo elegido senador por el departamento de Piura.

A mediados de 1872 ocurre la revuelta de los hermanos Gutiérrez,hecho que la historia política registra en forma minuciosa. La Marina de Guerra (como lo veremos después al hablar de Grau) no sólo condenó este levantamiento, sino que rechazó y desconoció al autotitulado Presidente de la República, coronel Tomás Gutiérrez. Desde el Parlamento (aunque clausurado violentamente por las fuerzas insurgentes) Montero secundó la protesta de sus osados compañeros de armas. Restablecido el orden, Montero fue uno de los primeros (conjuntamente con Francisco Diez Canseco y Baltasar La Torre) en ingresar al Palacio de Gobierno para dar la bienvenida al flamante mandatario.

En 1874, durante el gobierno de Pardo, fue designado para dirigir las fuerzas que debían debelar la revolución del sur, encabezada por Piérola. El 16 de diciembre, en los Angeles, fue vencido el jefe revolucionario. Días después, el 29, Montero frustró el ataque a Arequipa, que organizaron los facciosos. El Congreso, a propuesta del Ejecutivo, dio a Montero el grado de contralmirante, nombrándosele, además, como Jefe Supremo de la Armada.

El año 1876 fue muy significativo en la vida política del marino ayabaquino. Se aproximaba el término del mandato de Pardo y al interior del Partido Civil, no se mencionaban nombres específicos en el problema de la sucesión presidencial. ¿Displicencia? ¿Debilidad interna? ¿Divisionismo? Algunos grupos, ante esa especie de abstención, lanzaron la candidatura del contralmirante Montero; más tarde, tibiamente se vocearon los nombres de Francisco Rosas, José de la Riva–Agüero y José Antonio García y García.

La candidatura de Montero puso inicialmente en dilema a Pardo quien, inclusive, habría preferido que la sucesión recayese en José Simeón Tejada o en Reynaldo Chacaltana, pero uno y otro fallecieron en vísperas de la elección. Montero se sintió así huérfano del apoyo de Palacio. Pronto se percató de la abierta preferencia del jerarca civilista por la candidatura del general Mariano Ignacio Prado, ajeno a las filas del Partido. Pese a esta circunstancia tan desfavorable para sus pretensiones y al impacto psicológico que esa conducta le ocasionó, Montero prosiguió con la campaña electoral acompañado de algunos civilistas que deseaban su triunfo y con el apoyo moral de su institución. El club de la Unión fue su cuartel general.

El domingo 12 de julio, encabezó dos concentraciones políticas; una en Lima y la otra en el Callao. En ambas, destacó la presencia de la juventud y de las clases populares. La primera, reunida en la Plaza de Armas, fue numerosa y compacta, desfilando luego hacia la Plaza de Acho, donde el candidato pronunció un vibrante discurso. Al respecto, el periódico *La Opinión Nacional* en su edición del día 14 escribió: "La reunión monterista del domin-

go ha sido una verdadera sorpresa, agradable para muchos e inesperada para todos. Esa candidatura que se miraba con cierta indiferencia y a la que se creía sólo un propósito de amistosa intimidad, se ha exhibido con fuerza y con número. . .".

En realidad –como lo recuerda el padre Vargas Ugarte– en la contienda electoral de este año 1876, el único partido político que intervino fue el Civil que, como queda dicho, patrocinó la candidatura de Prado. Los conservadores, acérrimos opositores de Pardo, apoyaron, igualmente, al vencedor del 2 de mayo y se opusieron a Montero a quien tildaban abiertamente de liberal; o sea, de enemigo público de la Iglesia. Calificativo pueril e injusto. Casi al final de la contienda, se intentó una conciliación entre Prado y Montero para evitar nuevos conflictos, pero no fue posible llegar a ninguna conclusión positiva por las exigencias de uno y otro candidato. Con un programa impreciso y vago, ambos contendores llegaron a la recta final, saliendo elegido el primero. El éxito no acompañó esta vez al marino piurano; faltó el apoyo del jefe y fundador del Partido Civil, que decidió la inclinación de la balanza.

No obstante esta derrota, políticamente Montero continuó en primer plano. Unas veces desde el propio recinto del Congreso u otras, por la vía de la insurgencia, combatió tenazmente al régimen de Prado, contando para ello, en más de una ocasión, con la decidida participación de su correligionario y compañero de institución Aurelio García y García. Esta actitud beligerante de Montero, muchas veces no fue compartida por la alta dirigencia del Civilismo. En carta privada a Pardo de fecha 22 de diciembre de 1877, José de la Riva–Agüero le manifestaba en tono muy preocupado: "Temo –decía– que Montero no tenga paciencia para aguardar hasta julio y dé un paso en falso que nos vendrá a perjudicar. Me he negado a tomar parte y he conseguido que posponga sus proyectos, pero lo veo muy exaltado y temo que no me siga prestando oídos". Días después, el 11 de enero, el prominente civilista reiteró su preocupación: "Montero –dice– está comprando armas y sé que esto ha llegado a conocimiento de Prado, que cree que es para un movimiento civilista. He hablado con Montero para que tenga cuidado y no sea imprudente, pero temo que nos comprometa sin fruto alguno". La preocupación de Riva–Agüero, sin duda alguna, eran los resultados de la próxima elección para elegir a senadores y diputados, a la cual era menester que el Partido Civil llegase demostrando un pacifismo desligado de toda aventura subversiva. Además, obtener la mayoría parlamentaria era sumamente importante para el futuro político de la agrupación.

Pero no sólo la preocupación era de los jerarcas civilistas, sino del propio Presidente Prado. Para el régimen, la presencia de Montero era una constante pesadilla, de la cual tenían que sacudirse aún apelando a la prisión o a la deportación. Es que Montero con su notable carisma, arrastraba tras de sí a la juventud universitaria, al gremio de fleteros del Callao, al sector combativo del civilismo, a algunos medios de información y a connotados miembros de la institución naval. En consecuencia, la alternativa para el gobierno no era otra que el hostigamiento y la persecución contra el ex–candidato civilista. El 15 de mayo de 1878, después de casi dos semanas de permanecer asilado en la Legación chilena, Montero partió desterrado a Valparaíso celosamente custodiado por un contingente del batallón "Callao". El diario *El Nacional* al despedir a Montero dijo: "Los vehementes deseos de S.E. el Presidente de la República se han cumplido con entera exactitud". Del mismo parecer fue el periódico *La Opinión Nacional*; los diarios conservadores aplaudieron la medida de Prado. El asilo y el destierro de Montero provocaron la crisis del Gabinete Buendía, que se vió obligado a renunciar por las protestas de diversos sectores de la opinión pública. De este modo, estaban

en el exilio: Piérola, Pardo y Montero, tres figuras políticas de actuación muy importante en la vida nacional de esos días.

Tres meses después, el 7 de agosto, volvió Montero de Chile para ocupar su curul de senador por Piura. La lucha abierta y tenaz se intensificaría más aún; paralelamente, al lado de otras prominentes figuras del civilismo, buscaría la reorganización del Partido Civil, integrando su comité directivo. A la muerte de Manuel Pardo, Montero se opuso a la llamada "fusión partidaria" propuesta en noviembre del 78 por el gobierno de Prado; parecer que compartieron Grau, Carrillo y García y García. Mientras tanto, la paz interna peligraba y el enemigo exterior acechaba el cerco pretendido. . .

El año 1879 encuentra a nuestro personaje desempeñándose como senador por su tierra natal; cargo que deja para asumir el mando del Ejército en Tacna y Arica. En esta situación, es que Montero empieza a ser tentado para la Presidencia de la República. Había tres circunstancias que motivaban ese impulso: 1o. La proximidad de la finalización del mandato de Prado; 2o. La inseguridad interna por la acción del caos político y del enemigo externo; y 3o. La propia capacidad profesional de Montero y las simpatías que despertaba. En una carta fechada el 13 de junio de ese año, que el padre Vargas Ugarte recoge, el general La Puerta anima a Montero a moverse en el Sur "a fin de que el prestigio que le dé a Ud. un hecho de armas, unido a las simpatías que tiene Ud., lo coloque en posición de salvarnos del cataclismo que nos amenaza, tanto en la lucha que sostenemos como en nuestras cuestiones internas". La salida de Prado del país, evidentemente, agudizó el malestar político y reavivó la expectativa hacia Montero como su legítimo sucesor. En carta igualmente privada y fechada el 31 de diciembre de 1879, el doctor Mariano Alvarez le manifiesta a Montero el proyecto de varios ciudadanos de constituir una asociación dedicada a proveer de lo necesario al Ejército del Sur, solicitándole un informe reservado de lo que necesitaba. Refiriéndose a la revolución pierolista, le hace ver a Montero que "un triunfo suyo en el sur, dada la popularidad de que goza, haría desaparecer a Piérola en el instante". Idéntica intención, encontramos en la carta que días después, el 19 de febrero de 1880, Luis Carranza le escribe a Montero haciéndole ver que el país entero tiene puesta su esperanza en el Ejército del Sur. "Un triunfo de Ud. sobre los chilenos —le dice— resolvería un gran problema interior en 24 horas, pues su victoria en poco retardaría la caída de la dictadura". De esta manera, señores, podemos decir que en esta ocasión los políticos buscaron al caudillo y no el caudillo el palacio de gobierno. La respuesta de Montero fue siempre la misma: no debilitar el frente interno ahondando la crisis política. "Lleno de patriótica resignación —escribió Tomás Caivano— aceptó Montero el nuevo orden de cosas, pues dada su gran popularidad y prestigio en el Ejército pudo desconocer la autoridad de la Dictadura. Por el contrario, Montero no vio sino la patria en peligro, y sacrificando de buen grado sus personales sentimientos y aspiraciones legítimas, no titubeó un instante para no dividir y desmembrar las fuerzas del país en momentos supremos".

Producida la ocupación de la capital por el ejército enemigo y establecido el gobierno de Francisco García Calderón, el nombre de Lizardo Montero fue sugerido por el propio Jefe de la Nación para ocupar la Vicepresidencia en vista de "sus calidades humanas y prestigio profesional". La Asamblea de Chorrillos reunida en la casa del ilustre mandatario, aprobó la propuesta. Montero aceptó el cargo y ante la Corte Superior de Cajamarca, prestó el juramento de ley. Poco después, el 15 de noviembre de 1881, al ser tomado García Calderón prisionero y obligado por los chilenos a salir del país, asumió el mando supremo. Su gobier-

no fue reconocido de norte a sur, estableciéndose en la ciudad de Arequipa a fin de no someterse a la autoridad chilena. Entre sus colaboradores más cercanos estuvieron dos jefes de Marina: Camilo Carrillo (nombrado ministro de Gobierno) y el capitán de navío Manuel Villavisencio.

Fue en esta ciudad sureña, donde Montero tuvo el gesto noble y de extraordinario desinterés político que sin duda lo honra y enaltece , de ofrecerse para reemplazar a García Calderón en la prisión de Chile, a fin de que este mandatario pudiese no sólo continuar con las negociaciones de paz, sino también dirigir los destinos de la Patria. Chile no aceptó su oferta.

Restablecida la paz y rota la espina dorsal del Partido Civil, el quehacer político de Montero disminuyó ostensiblemente. Fue elegido nuevamente senador por Piura en el período de 1890 a 1894. Se retiró a la vida privada al triunfar la revolución que exaltó a Piérola, su eterno e implacable enemigo político. Falleció el 5 de febrero de 1905 a la edad de setenta y tres años.

LUIS GERMAN ASTETE

Casi desconocida dentro y fuera de la institución naval, la figura de Astete presenta contornos que nos exigen ir más allá de la simple enumeración de eventos externos e intrascendentes. Sus múltiples virtudes y cualidades, lo convierten indudablemente en un hombre en verdad extraordinario, digno de tenérsele presente.

Nacido en la ciudad de Lima el 28 de mayo de 1832, su vida desde muy temprano estuvo enmarcada por la disciplina y el rigor militar, así como por una exquisita sensibilidad artística y una notable predilección por las matemáticas, cualidades ambas, que lo hicieron sobresalir entre sus compañeros tanto del Convictorio de San Carlos, como posteriormente del Colegio Naval Militar . Alto, delgado y de rostro sereno, Astete poseía una gran agilidad mental y una sorprendente facilidad para comunicar claramente sus ideas; facultad ésta, que le permitió destacar en el campo de la docencia. Culto y refinado en sus modales, supo ser enérgico en las situaciones más difíciles y comprometedoras. Su serenidad e inteligencia –dice una crónica de *El Comercio* aparecida a raíz de su muerte– constituyeron la base de muchos de sus éxitos; además de la entereza moral que siempre le caracterizó. Miguel Grau le guardó siempre especial consideración, no obstante el abismo político que los separaba.

En su vida profesional sobresalió nítidamente por el alto sentido de responsabilidad que supo imprimirle; sirvió a bordo de muchas de nuestras naves de guerra, incluyendo el *Huáscar*. Fue profesor del Colegio Naval Militar y miembro de varias comisiones enviadas al extranjero con propósitos técnico–navales. Conocía como pocos la técnica de la navegación, lo que pondría de manifiesto estupendamente en Pacocha, en 1877. Asistió al combate del 2 de mayo, a la defensa de Lima y el Callao y a la batalla de Huamachuco, síntesis del heroísmo.

Desde el ángulo estrictamente político, Astete, sin poseer la figuración de Carrillo, Montero, García y García o del propio Grau, muestra una conducta consecuente con sus ideales que jamás traicionó. A continuación, una reseña de sus principales acciones. Hallándose de segundo comandante del bergantín *Héctor*, al mando del capitán de corbeta Antonio de la Haza, dicha nave fue comisionada para conducir al destierro a un numeroso contin-

gente de jefes y oficiales del Ejército y Marina que habían complotado contra el gobierno de Castilla; el destino era México. Pero al pasar por Guayaquil y con la anuencia del comando del buque, los desterrados fueron desembarcados. Por falta tan grave, ambos oficiales fueron apresados y confinados en Casas Matas. Nuestro personaje fue condenado a 10 años de prisión militar, pena que le fue conmutada por el destierro a Chile en consideración a su brillante foja de servicios. Al poco tiempo, obtuvo permiso para regresar, radicándose en la ciudad de Arequipa.

En noviembre de 1856, lo encontramos, al lado de Montero y Grau, en la mentada sublevación de la *Apurímac* contra el liberalismo de Castilla. Es la sublevación principista de la Escuadra contra un ordenamiento constitucional inacorde al momento y a nuestra tradición política, más que contra la persona del viejo caudillo tarapaqueño; sufre con los marinos piuranos las consecuencias de la derrota, prefiriendo la separación antes que el sometimiento humillante en base a premios y prebendas.

Entre 1860 y 1865 fue representante por Huaraz al Congreso Nacional, ocupando la Secretaría de la Cámara de Diputados. Es la época del "parlamentarismo constructivo" y de las "decisiones rápidas"; en el desempeño de su función parlamentaria alterna con figuras brillantes, mostrándose sobrio y desapasionado. Claro en sus intervenciones y valiente en la censura, se opone al Ejecutivo en todos aquellos actos que estaban en contra de los intereses del país; razón por la cual se le nombra miembro de la comisión permanente que durante el receso del Congreso, debe fiscalizar la acción del Ejecutivo. Interviene en la dación de la nueva carta fundamental y en la redacción del Código Militar, trabajo meritorio y altamente elogiado. Propugna y defiende el progreso de la Marina y apoya las iniciativas del Ejecutivo para la adquisición de nuevas unidades navales. Tenía el claro convencimiento de que un país, como el nuestro, sin una Armada fuerte se hallaba desamparado. En ocasión propicia manifiesta a sus incrédulos compañeros de Cámara:

> "El Perú tiene 26 grados de litoral en el que está extendida su mayor fortuna, porque todas nuestras costas están llenas de guano. Yo quisiera que se me dijese si con tres buques se puede cuidar su litoral; y si tal cosa no es posible, no se puede decir que son bastantes para el servicio las tres unidades que tenemos. Se ha excitado el patriotismo de los representantes, es decir, el provincialismo, olvidando que del sostenimiento de la marina de guerra, resulta un beneficio para todos. El fomento de la marina de guerra es el origen del progreso de la marina mercante; y la marina mercante es la fuente, a su vez, del adelanto de la industria".

Miembro de la Comisión Principal de Marina, abogó por la creación de una escuela eminentemente práctica, o sea, disponer de un buque que continuamente esté navegando y en donde los futuros oficiales pudiesen hacer sus prácticas marineras.

Ejerciendo la mencionada Secretaría, Astete recibió una propuesta del Ejecutivo ascendiéndolo el 8 de diciembre de 1863 a capitán de corbeta en mérito a sus servicios en la Marina. Al tener conocimiento de ello, públicamente expresó en el seno de la Cámara:

> "Antes de entrar en la Orden del Día, ruego a la Presidencia me permita decir dos palabras que mi dignidad personal hacen indispensables. Me encuentro favorecido con el grado de Capitán de Corbeta, clase que no he tenido, que no he solicitado, que no apetezco y que no acepto".

¡Hermoso gesto de entereza moral! Inmediatamente, se dirige al ministro de Guerra y Marina para manifestarle que él no ha solicitado ascenso alguno, por lo tanto se permita cancelar el despacho que el Gobierno tuvo a bien librar a su favor.

Acérrimo defensor de la Constitución, que él consideraba primordial para que la Nación marche por el sendero del orden y la prosperidad, fue tajante cuando en una oportunidad afirmó que "ante la infracción flagrante de los preceptos constitucionales, debe callar el corazón para dejar a la inteligencia fallar con la severidad y el acierto que exige la conveniencia pública".

Hacia 1865 participa en la revolución restauradora encabezada por Mariano Ignacio Prado. En 1877 se alinea, por convicción y decisión propias, en las filas revolucionarias que jefatura Nicolás de Piérola. Es un año políticamente movido; el Presidente Prado enfrenta los dardos del civilismo y del pierolismo divorciado del régimen. Astete hace causa común con los ideales que él considera legítimos, no obstante el reciente descalabro de Piérola en Yacango. El domingo 6 de mayo se levanta en el Callao con los hermanos Manuel y Bernabé Carrasco y otros oficiales de la Armada; toman el *Huáscar* y proclaman como jefe supremo de la República a Piérola, quien se encuentra en Chile.

El objetivo es embarcar al jefe rebelde y con él reiniciar la lucha armada; para ello, la nave, al mando del jefe revolucionario de más alta graduación, en este caso el capitán de fragata Luis Germán Astete, es enrumbada hacia el sur. Después de tocar en Quilca y Pisagua, para proveerse de pertrechos y noticias, anclaron en Antofagasta donde se embarcó Piérola, siendo recibido con todos los honores y llegándose a poner al tope la insignia propia del jefe de estado. El gobierno de Prado envió para su captura una división naval comandada por el capitán de navío Juan Guillermo More e integrada por la fragata *Independencia*, la corbeta *Unión* y la cañonera *Pilcomayo*, declarando pirata al monitor rebelde. El enfrentamiento entre el *Huáscar* y las naves gobiernistas ocurrió en las inmediaciones de Pisagua, siendo prácticamente derrotado aquél. Hasta aquí, las cosas favorecían al Gobierno; pero inesperadamente ocurrió un suceso que cambió la faz del panorama: El combate de Pacocha que la prensa limeña se encargó de relatar minuciosamente; combate con grandes complicaciones navales e internacionales. La valiente actitud de Astete y el enérgico rechazo de Piérola, por un lado, y el atrevido desafío del almirante inglés Algerman de Horsey, por el otro, produjeron en Lima admiración e indignación, respectivamente. Ruidosas manifestaciones públicas, explotadas hábilmente por los pierolistas, exigían borrar la afrenta. El Gobierno presentó las reclamaciones del caso al gobierno inglés. Se produjo la caída del Gabinete presidido por José Antonio García y García y por poco la del propio Presidente de la República. En cambio, la figura política de Piérola se agigantó en la imaginación popular. La tripulación del *Huáscar* fue aclamada y recibida como verdaderos héroes, no obstante que sus integrantes venían en calidad de prisioneros. A la casa de Astete –refiere su mejor biógrafo Fernando Gamio Palacio– concurrieron nacionales y extranjeros y hasta funcionarios oficiales, en testimonio de felicitación. Ante tanta presión, el débil gobierno de Prado dictó el 6 de julio del mismo año un decreto supremo cortando los juicios militares por la sublevación de dicha nave; Grau, en su condición de Comandante General de Marina, firmó el oficio comunicando la decisión del Ejecutivo.

El éxito del combate, indudablemente se debió a la pericia, arrojo e inteligencia del comandante Astete; y no a la acción personal de Piérola, como erróneamente se ha dicho

más de una vez. El propio almirante inglés lo reconoce en su informe al Parlamento británico cuando dice que el *Huáscar* "estaba bellamente manejado" y que era "un blanco muy difícil de acertar". Lo mismo opinó el comandante del *Amethyst*, Peter Chatfield, cuando reconoció hidalgamente que el *Huáscar* había sido "gobernado muy bien" y que "si sus cañones lo hubieran sido del mismo modo, habría resultado un enemigo formidable". ¡Honor al mérito!

Meses después, el 4 de octubre de 1877 se descubrió otro intento de conspiración a cargo de prominentes pierolistas. Se dispuso el encarcelamiento de varios de ellos, incluyendo a nuestro personaje. Sin embargo, las pruebas acusatorias no fueron del todo convincentes. En los meses siguientes, el hostigamiento continuó contra Astete, La Fuente y Moreno, sindicados como revoltosos.

Declarado el conflicto del 79, Astete es comisionado a Norteamérica para adquirir unidades navales; lamentablemente el fracaso de los enviados a Europa en búsqueda de fondos, conllevó el fracaso de la misión de Astete. De regreso al país, su participación contra las fuerzas invasoras estuvo teñida del patriotismo que sus biógrafos con justicia ponderan. Pero sin duda alguna, su heroísmo total y definitivo estuvo en la batalla de Huamachuco, tenuemente resaltado por la historiografía especializada. Al mando de la Cuarta División del Ejército comandado por el general Cáceres, combate denodadamente contra fuerzas cuantitativa y cualitativamente superiores; no interesa la desventaja. El encuentro es duro y sangriento. Astete el *indomable* le llama Manuel Vegas—emplea la astucia del 2 de mayo, el coraje de Pacocha y la energía del Callao cuando en 1881 rechazó la rendición solicitada por el jefe de la escuadra chilena. Nada le arredra; sus fieles camaradas lo secundan. Hasta que al fin, una bala impacta en su frente, ocasionándole instantáneamente la muerte. Con su desaparición, no sólo la Marina perdía a uno de sus jefes más caracterizados, sino la Patria lloraba a uno de sus hijos más valientes.

MIGUEL GRAU SEMINARIO

Menor en dos años que su paisano y amigo Lizardo Montero, Miguel Grau nació el 27 de julio de 1834, exactamente trece días antes del nacimiento de otro ilustre ciudadano, don Manuel Pardo y Lavalle. Desde muy niño, experimentó la vivencia directa del mar, empezando a navegar —según su propia versión— desde los nueve años y durante casi una década por distintas rutas de este y otros continentes. Adquirió así una temprana y sólida experiencia marinera. Asombrosa resulta por cierto, la lista de los lugares tan distantes que visitó el jóven marino por estos años, así como numerosas las naves en que estuvo embarcado. ¿Autodidacta? La única referencia de su paso por el colegio, es la de su maestro, el poeta romántico Fernando Velarde; por lo demás, su rica experiencia en la práctica de los mares (forjada en la rudeza del trabajo diario) data precisamente de estos años de adolescencia y juventud. Su ingreso a la Marina de Guerra, sin duda alguna, disciplinó y modeló esa experiencia.

De estatura mediana, Grau poseía una contextura robusta y fuerte, que contrastaba con su delicado timbre de voz. De mirada melancólica, acorde con su rostro sereno y afable, estaba dotado de un alma noble, generosa y extremadamente humana. "Ala de acero y corazón de niño", le llama su amigo y coetáneo Pedro Paz Soldán y Unanue. Sobrio de palabras y desprovisto de ambiciones personalistas, hizo de la amistad el mejor puente de la comprensión y el entendimiento; cordial y caballeroso, profesó un inmenso cariño por los

niños. De temperamento tranquilo y sosegado, era enérgico cuando las circunstancias lo requerían. Parecía –dice González Prada que le conoció y trató– hijo de otros climas. Hombre de fe, supo aquilatar e inculcar los valores cristianos en el seno de su hogar. Además, su vida tan inmaculada en lo público y en lo privado, su honradez en todos los actos de su existencia y su encendida pasión por la justicia, lo convirtieron –en frase feliz del mencionado autor– en un verdadero anacronismo que contrastaba con nuestros políticos y guerreros. Por todas estas virtudes, Grau representará en todas las épocas, por encima de las discrepancias políticas e ideológicas entre los peruanos, el punto convergente de nuestra nacionalidad.

El paso de Grau por la política y el quehacer revolucionario, estuvo teñido de grandes satisfacciones, así como también de sinsabores y penalidades que perjudicaron su propia carrera e intereses personales. Grau –dice Fernando Romero, uno de sus mejores biógrafos– no es menos héroe porque se subleva contra Castilla en 1856, contra Pezet en 1865 y contra Prado en 1866. Al contrario. Sin tales hechos y sin sus gestos humanitarios del 79, la historia de su vida sería una fría enumeración de fechas y circunstancias tácitas.

En efecto, políticamente su nombre aparece por primera vez, asociado al de Lizardo Montero y al de Luis Germán Astete, entre otros, a fines de 1856 cuando la oficialidad de las naves de guerra *Apurímac, Loa y Tumbes* deciden, a iniciativa del marino ayabaquino, sublevarse y apoyar la revolución conservadora de Vivanco contra Castilla y la Constitución liberal. Nuestro héroe contaba apenas con 22 años de edad y ostentaba el grado de alférez de fragata. Sin duda que la ascendencia de Montero sobre el joven oficial fue decisiva en este primer gesto de rebeldía política; pero no cabe duda también, que esta decisión fue la primera manifestación de una conducta permanente e inalterable en defensa de una línea principista que jamás traicionó. La influencia de su padre, de clara ideología conservadora, fue igualmente importante. En consecuencia, pues, la actitud de Grau en esta ocasión no fue exclusivamente una respuesta mecánica al llamado de su fogoso paisano, como equivocadamente afirma el inglés Clemente Markham. Por lo demás –como lo recuerda Ella Dunbar Temple en un magnífico y reciente trabajo sobre Grau– al producirse la revolución de Vivanco, Emilio Díaz Seminario (medio hermano del héroe) comandaba el vapor de guerra *Izcuchaca* y, en actitud opuesta a la adoptada por su hermano Miguel, puso el buque a disposición del Gobierno. No iba a ser la única vez que nuestro personaje situaría los principios por encima del parentesco familiar.

Nueve años después, aflora otra actitud del insigne marino: su profundo sentimiento patriótico en defensa de la soberanía de la Nación. En efecto, en 1865 el coronel Mariano Ignacio Prado se subleva en Arequipa contra el Presidente Pezet, enarbolando –como queda dicho– la bandera de la "reivindicación del honor nacional" y rechazando el desdoroso tratado Vivanco–Pareja. El pueblo le acompañó, lo mismo que una facción importante de la escuadra encabezada por Lizardo Montero. Grau estaba fuera del país comisionado para traer la *Unión*; de regreso y estando en Valparaíso, se entera de lo sucedido y no duda en plegarse de inmediato al movimiento rebelde, no obstante los ruegos de su anciano y adorado padre enviado por Pezet para impedirlo. Una vez más, los sentimientos estuvieron subordinados a la causa principista; para él, primero estaba el honor de la patria.

A los pocos meses, se divorció del régimen liberal de Prado, a quien sólo le unía la circunstancial situación de defender el honor nacional. Su alto sentido de justicia y su invariable rechazo a la arbitrariedad, provocó esta ruptura. Al lado de Montero, García y García

y Manuel Ferreyros, los Cuatro Ases de la Marina de Guerra del Perú, protestó gallardamente contra el nombramiento del norteamericano John Tucker como Jefe de la Armada Peruana en reemplazo de Lizardo Montero a quien el gobernante tenía por "demasiado impetuoso". Evidentemente, la ofensa no sólo alcanzaba a Montero, sino a la institución naval en general. Además el patriotismo –como decía Luciano Benjamín Cisneros en la defensa de Grau– se hallaba herido y mancillado. La renuncia era el único camino decoroso.

La respuesta de Prado –como se ha visto anteriormente– fue tajante e inmediata; acusó a los marinos de incurrir en rebeldía y desacato, siendo por lo tanto, acreedores a juicio militar. Conducidos desde Valparaíso, fueron confinados a la isla de San Lorenzo por espacio de varios meses y luego sometidos a Consejo de Guerra, el cual los absolvió de los cargos señalados por el Ejecutivo. El juicio tuvo mucha resonancia y contribuyó al descrédito del dictador.

Cabe mencionar brevemente en este ingrato episodio, un hecho que la historiografía no ha valorado en su real dimensión política y sobre el cual el chileno Vicuña Mackenna puntualiza atinadamente. Me refiero a la participación del ministro de Hacienda Manuel Pardo que como emisario del Presidente Prado tuvo la delicada tarea de disuadir en Valparaíso a los marinos rebeldes. Probablemente su impresionante carisma personal, su especial modo de ser o su reconocida rectitud moral, influyeron en la voluntad de aquéllos que, sin claudicar en sus posiciones principistas, optaron por entregar sus unidades navales. Pero hubo algo todavía mucho más extraordinario, pues esos hombres desde ese momento hasta la hora de su muerte, se constituyeron en los más decididos y entusiastas amigos y seguidores del joven político que los había vencido fascinándolos. En buena cuenta, una amistad surgida en situaciones adversas. Más tarde, salvo Ferreyros, los célebres marinos aparecerían en los cuadros directivos del Civilismo.

Y así llegamos a 1871, año en que precisamente se funda el Partido Civil, asombroso fenómeno socio–político de esos años. Siempre al lado de su entrañable camarada Montero, encontramos a Grau identificado con los planteamientos doctrinarios de la flamante agrupación política, convirtiéndose desde el principio en su más ferviente partidario. Ello –dice Fernando Romero– tiene una explicación; dicho partido había enarbolado la bandera del orden frente al desbarajuste militarista. Y Grau, bien lo sabemos, era un encendido defensor del orden constitucional. En consecuencia, podemos decir que el marino piurano era un civilista por convicción y vocación. Conducta que pondría claramente de manifiesto, meses después, en su rechazo a la revolución de los hermanos Gutiérrez.

Efectivamente, enemigo de toda dictadura e imposición, Grau encabezó la defensa del orden constitucional violentado por el coronel Tomás Gutiérrez; actitud viril y principista que rápidamente compartió la escuadra nacional. Además –como lo hace notar José Carlos Martin– días antes del golpe militar, Pardo había conformado un comité presidido por José Antonio García y García e integrado por José de la Riva–Agüero, Ernesto Malinowsky, Aurelio García y García y por el propio Miguel Grau, a fin de coordinar en Lima y el Callao la reacción constitucional contra cualquier eventualidad en desmedro del ordenamiento legal; y según refiere Vicuña Mackenna (amigo y confidente de Manuel Pardo), en las primeras horas del lunes 22 de julio Grau y Aurelio García estuvieron en la casa del futuro mandatario coordinando sobre la actitud que debería asumir la escuadra. Referencias ambas, que avalan la afirmación de que Grau constituyó el principal apoyo de Pardo en la escuadra durante los

luctuosos sucesos de este año 1872. Gratitud que jamás olvidaría el jefe del Partido Civil.

Producido el golpe de estado, Grau, conjuntamente con Camilo Carrillo, convoca a los comandantes de los buques de la Armada a bordo del *Marañón* para explicarles la situación crítica que se vive, así como para definir la posición principista de la escuadra. El acuerdo es unánime: rechazar la dictadura. Fondeados en la isla de San Lorenzo y ahora a bordo del *Huáscar*, suscriben el día 23 un "Manifiesto a la Nación" digno de aparecer en cualquier antología a favor de la defensa del orden constitucional. Entre los firmantes figuran muchos de los que más tarde ofrendarían su vida por la patria. En dicho documento, se dice claramente que la Armada no reconocerá "otra regla de conducta que la emanada o dirigida al fiel cumplimiento de las instituciones patrias".

Con esta arraigada convicción, se conviene en que los buques enrumben hacia el Sur a fin de avivar la llama de la libertad. Al lado de Grau figuran los nombres de Carrillo, Carvajal, García y otros no menos importantes; a bordo de la *Independencia* permanecerá Manuel Pardo. Grau al mando del *Huáscar* inicia su recorrido por los puertos sureños. En Arica se une al movimiento el capitán de fragata Manuel Villavisencio. El pueblo responde. En Islay se lanza una circular ratificando la posición de la Armada; entre otras cosas se dice:

> "La Marina Nacional, que siempre ha dado muchas pruebas de patriotismo y abnegación por el orden y sostenimiento de las instituciones, no ha trepidado en ponerse a la altura que por sus antecedentes le corresponde . . . Enarbolando el estandarte de la ley, ha protestado en masa de tan inaudito y escandaloso crimen; y recorre hoy el litoral de la República con los poderosos elementos con que cuenta, para cooperar en unión de los pueblos al restablecimiento del orden constitucional".

¡Hermosa proclama que sintetiza la conducta de la institución naval en su afán de consolidar la constitucionalidad! Grau lo entendió así, y por eso —como lo recuerda el contralmirante Melitón Carvajal Pareja— desplegó una extraordinaria actividad. Pronto su nombre sería símbolo de tan elevada actitud; feliz preámbulo de otras nobles acciones.

La sangrienta aventura de los Gutiérrez terminó el 27 de julio cuando a las tres de la tarde hizo su ingreso triunfal a la capital el electo Presidente de la República Manuel Pardo; su costo social fue el siguiente: 44 muertos en Lima y 114 en el Callao. *El Comercio*, que reapareció ese mismo día, después de varias semanas de clausura, hizo este comentario:

> "Que de la sangre de los Gutiérrez, terrible y dolorosamente derramada, nazcan de una vez y por todas, el orden, el respeto a la ley, y el amor a las formas republicanas".

Lección que desafortunadamente aún no hemos aprendido en su totalidad.

En 1874, Grau intervino en el episodio de la sublevación del *Talismán*, encabezado por Piérola y que los periódicos de la época reseñaron ampliamente. Al mando del *Huáscar*, salió del Callao con dirección al Sur para cumplir con el encargo oficial: capturar al cabecilla revoltoso. La nave rebelde fue capturada en Pacocha, pero Piérola logró escapar hacia Moquegua.

Al año siguiente, realizadas las elecciones, el civilismo mantuvo su fuerza preponderante en ambas Cámaras. Miguel Grau, espíritu cívico ejemplar y miembro conspicuo de di-

cha agrupación, fue elegido diputado por Paita, lo que lo obligó a alejarse temporalmente de la institución naval y dejar el mando del *Huáscar*. Ya era capitán de navío y con enorme prestigio entre sus camaradas de armas. Asiste a las Legislaturas de 1876 y 1878, al lado de grandes figuras políticas e intelectuales, exhibiendo la misma sobriedad de gesto y de alma que en la milicia. Habla pocas veces; no tiene la fogosidad ni la elocuencia de Montero, declarando humildemente no conocer los usos parlamentarios. Por eso, sus intervenciones casi siempre estuvieron referidas a los temas marinos o a la defensa del orden legal. Por ejemplo, integró la Comisión de Marina y fue autor de varias iniciativas vinculadas con la Armada, destacando una sobre los ascensos de la Plana Mayor en base al mérito y la eficiencia; y otra, sobre la reorganización del ministerio de Guerra y Marina bajo una perspectiva más funcional y moderna. Asimismo, fue uno de los que votó por la suspensión de las garantías individuales cuando en mayo de 1877 Piérola sublevó y secuestró el *Huáscar*; o, cuando el 17 de noviembre de 1878, al día siguiente del asesinato de Pardo, votó por declarar a la patria en peligro.

Grau es consciente de la tempestad política que azota al país; conoce, pese a su corta experiencia política, de los intereses mezquinos personalistas o de grupo, que animan a muchos políticos. Sabe que son años duros y violentos, cargados de pasiones y de malestar social. Pero es consciente, también, que la salvación de la nave está en la unión de todos los peruanos; por eso, vota en el Congreso por la amnistía política; por eso, busca entre sus amigos consolidar la "conciencia cívica". En una misiva de mediados de junio de 1878 hace a su amigo Felipe Barreda un diagnóstico descarnado del oscuro panorama político y le anticipa que no se despejará la tempestad "si es que se pretende como hasta aquí hostilizar el elemento sano y honrado del país". Se refería a sus dos entrañables amigos, Montero y Pardo, quienes habían permanecido en el ostracismo, mientras que otros correligionarios suyos sufrían persecuciones y atentados. En su mente no cabía el enfrentamiento entre los peruanos, más todavía, cuando el enemigo externo nos acechaba sigilosamente.

Como miembro del Partido Civil, fue fiel a sus postulados y programas; siendo especial su respeto, cariño y admiración por la personalidad del jefe y fundador. Recíprocamente, Pardo le profesó un admirable afecto y una inocultable deferencia. Podríamos decir que entre ambos, además de una clara afinidad ideológica, existía una amistad profunda y sincera.

Para cumplir con su función legislativa en 1878, tuvo que renunciar a la Comandancia General de Marina, reemplazándolo el contralmirante Antonio de la Haza, miembro de la plana mayor del pradismo. Esta nueva actitud cívica de Grau, disgustó muchísimo al Presidente Prado, quien —según testimonio de Juan Rivera en carta a Manuel Pardo— se mostró "picadísimo con él". En cambio, su institución le brindó un banquete a bordo del transporte *Limeña* y el diario *El Comercio* le dedicó una elogiosa nota.

A estas alturas, la figura política y profesional de Grau adquiere una dimensión realmente extraordinaria. Hay quienes, inclusive, piensan seriamente en postularlo para las elecciones de agosto de 1880 al alto cargo de la Nación. En su carta fechada en Arica el 27 de setiembre de 1879, le dice a su queridísima esposa: "Había resuelto no contestar nada respecto al asunto presidencia, porque francamente me parecía una broma, pero al ver que me lo repites nuevamente con cierta seriedad, debo decirte que no pienso en tal cosa, por lo menos por ahora, que aún conservo mi razón". Aún en contra de su propia voluntad, su figura empezaba, pues, a eclipsar a más de uno.

A la muerte de Pardo y muy poco antes de que sonaran los clarines de la guerra, el Partido Civil realizó sus últimas actividades tratando de reorganizarse. El viernes 14 de febrero de 1879, se efectuó una asamblea en la sala capitular del Convento de Santo Domingo; concurrieron más de un centenar de personas presididas por Francisco Rosas, quien manifestó que el objeto de la reunión era llevar a la práctica el acuerdo de aumentar el personal del Comité Directivo. Se resolvió designar 25 personas para integrar la nueva Junta Central; entre estas personas, se encontraba Miguel Grau. Pocos meses le quedaban de vida; apenas ocho. Otro era su destino: LA GLORIA.

AURELIO GARCIA Y GARCIA

Limeño como Astete, nació el 28 de noviembre de 1834 en el seno de una familia de gran prestigio social. Estudiante del Convictorio de San Carlos, pronto su vocación por el mar lo llevó al Colegio Naval Militar, sobresaliendo por la contracción al estudio. De estatura más o menos baja, estaba dotado de una excelente predisposición para el aprendizaje de los idiomas, llegando a dominar perfectamente el francés e inglés. Entre sus camaradas de armas era tenido, junto con Manuel Ferreyros, como el de mayor prestigio intelectual; apreciación que se ajustaba a la realidad. En efecto, pocos como él tuvieron una actuación polifacética y digna de reconocimiento público; tan excelentemente se desempeñó como oficial de Marina, que como diplomático, publicista, político o financista.

En cuanto a su quehacer político, podemos decir que fue vigoroso, intensificándose en la década del 70 al 80. Siendo capitán de fragata lo encontramos entre esa pléyade de valientes que rechazó el nombramiento del contralmirante John Tucker, sufriendo los sinsabores que acarreó esta gallarda e incomprendida actitud.

Durante el régimen del coronel Balta fue uno de sus más encendidos opositores; en cambio, su identificación con el programa ideopolítico de Pardo lo llevó prontamente a enrolarse en las filas del Partido Civil, del que más tarde sería uno de sus más connotados líderes. Amigo y confidente del máximo dirigente civilista, estuvo presente en la protesta institucional de la escuadra durante la fallida revolución del coronel Tomás Gutiérrez; su firma aparece en el célebre "Manifiesto a la Nación" del 23 de julio de 1872. Asimismo —como se ha dicho hace un momento— integró con Grau, Malinowsky y Riva Agüero el Comité presidido por su hermano José Antonio, cuya misión era precisamente coordinar las acciones en contra de un probable golpe de estado.

Aplastada la revolución - que fracasó por falta de aire, según expresión de Gonzáles Prada - Manuel Pardo asumió la Presidencia de la República. Al poco tiempo nuestro personaje fue nombrado Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú ante las cortes de los imperios del Japón y China, ejerciendo por espacio de casi dos años una activa y delicada misión diplomática . Hizo más urgente este nombramiento el caso de la barca *María Luz*, comandada por un capitán germano, que había salido de Macao con dirección al Callao conduciendo un cargamento de inmigrantes chinos. Los resultados fueron realmente muy satisfactorios para nuestro país.

Poco después de su retorno, Pardo le encomendó el difícil ministerio de Gobierno y Obras Públicas, cargo que desempeñó por un lapso de año y medio. En mayo de 1876 -refiere anecdóticamente Carlos Miró Quesada- ocupando dicha cartera, Aurelio García ofreció un banquete en su domicilio a todos los representantes del periodismo limeño, incluyendo

a aquellos que habían demostrado frenética rabia contra el Gobierno y, especialmente, contra su gestión. La invitación fue motivo de contradictorios comentarios. Unos consideraban que el ministro había sido extremadamente generoso y liberal en invitar a sentarse a su mesa a quienes habían sido demasiado duros con él; otros, en cambio, estimaban que la invitación demostraba un amplio sentido de la libertad política. En uno u otro caso, lo cierto es que el ágape fue una especie de despedida del régimen de Pardo, una de cuyas virtudes fue precisamente la absoluta e irrestricta libertad de prensa.

Concluida la administración de Pardo, García y García pasó a integrar el contingente civilista que desde el Parlamento o desde su cotidiana ocupación, se enfrentó al régimen de Mariano Ignacio Prado. Pronto su nombre sería sinónimo de complot.

En efecto, el 5 de junio de 1877, a los pocos días de la sublevación del *Huáscar*, se produjo en el puerto del Callao una sublevación encabezada por el coronel Juan Bazo, el capitán de navío Aurelio García y García, el coronel de la Guardia Nacional Guillermo Smith y el capitán de fragata José Sánchez Lagomarsino, todos ellos conspicuos miembros del Partido Civil. Algunos señalan que Lizardo Montero también participó, pero las pruebas no son del todo categóricas. Los jefes y oficiales rebeldes lanzaron una proclama en la que decían, entre otras cosas, que "la gravedad del conflicto en que se halla sumida la República, nace de la política antinacional que ha seguido el Presidente Prado, hasta comprometer el honor de nuestra bandera que, como soldados, somos los primeros en sostener incólume". La alusión, sin duda, era al combate de Pacocha. El acta de la revolución desconoció al Presidente Prado y reconoció como autoridad suprema al primer Vicepresidente general Luis La Puerta; igualmente, invistió a García y García como Comandante General de todas las fuerzas armadas del Callao, y a Bazo como Prefecto del Callao y Comandante General de las baterías. Los sublevados se posesionaron del castillo del Real Felipe. La prensa oficialista rápidamente acusó a Aurelio Denegri, uno de los más prestigiosos líderes del civilismo, de ser el mentor de la revuelta; por su parte, los pierolistas y la prensa conservadora acusaron a Manuel Pardo de haber participado en las conjuras, exigiendo represalias contra él. El gobierno de Prado, acusándolo de peligroso para la paz pública, ordenó el arresto del ex-mandatario. Este se asiló en la Legación de Francia. El 15 de junio se dirigió al Callao en compañía del Encargado de Negocios de ese país con rumbo al exilio. Su punto de destino era Valparaíso, capital de los refugiados peruanos. El sector ultramontano, enemigo acérrimo de Pardo, festejó el destierro; su principal portavoz: *La Sociedad*, en su edición del 23 de agosto escribió: "Conviene a la salud de la República que el ciudadano Pardo salga de su territorio". Los comentarios sobran.

Al año siguiente, encontramos a García y García en la Cámara de Senadores como representante de Ayacucho y a la muerte de Pardo, como miembro de la Junta Directiva del Partido Civil reorganizado. Ya por entonces se le consideraba entre los cuatro probables sucesores del ilustre político. El estallido de la guerra –bien sabemos– frustró tan enorme expectativa. Integró el Comité intermediario entre el Congreso y el Ejecutivo nombrado por Prado en la última semana de diciembre de 1878, como último intento de reconciliar posiciones.

Ocupada la ciudad de Lima fue nombrado Secretario en Campaña del Presidente Nicolás de Piérola y con este cargo –dice Javier Buenaño, uno de sus biógrafos– asistió a las Ba-



Capitán de Navío Aurelio García y García, comandante de la 2da. División Naval en 1879.

tallas de San Juan, Chorrillos y Miraflores; posteriormente marchó al lado de dicho mandatario hacia Canta, quien conservando su título de Jefe Supremo, declaraba que el poder ejecutivo no tendría lugar fijo de residencia y que, a falta de ministros, nombraba un Secretario General que se haría cargo de toda la administración, designando para el caso al capitán de navío Aurelio García y García. Más tarde, el gobierno del general Miguel Iglesias lo nombró representante de nuestro país en Inglaterra y la Santa Sede. Cumplida su misión, regresó al Perú para dedicarse a los negocios particulares; en esta condición le sorprendió la muerte el 25 de junio de 1888 a la edad de 54 años, ostentando el alto grado de contralmirante.

De todo lo expuesto, podemos llegar a las siguientes conclusiones:

1o. Que la participación de los marinos en política, debemos entenderla desde una triple perspectiva:
   a) Como defensores del orden constitucional mediante una acción corporativa e institucional.
   b) Como integrantes de levantamientos y sublevaciones en apoyo de un caudillo o de los propios intereses institucionales; y
   c) Como parlamentarios elegidos por la voluntad popular.

2o. Que la función legislativa durante el siglo XIX, no fue incompatible con el quehacer profesional de la Armada. Los marinos, legítimamente, podían incursionar en política; temperamento que comenzó a cambiar con la Misión Naval Americana.

3o. Que la actuación política destacada de los marinos coincide, históricamente, con la aparición del Partido Civil.

4o. Que el Partido Civil aglutinó en su seno a los marinos más representativos de su época, desarrollando una vigorosa y descollante acción partidaria.

5o. Que, a través de su ejercicio parlamentario, los marinos abogaron por el mejoramiento de su institución, aunque sus iniciativas no siempre se materializaron debido a factores de carácter, sobre todo, político–económico; y

6o. Que el grupo integrado por Carrillo, Montero, Astete, Grau y García y García, que hoy hemos presentado, constituye una de las generaciones más importantes (si no la más importante) de la institución naval. Salvo mejor parecer u opinión.

Discurso del Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo

Con gran satisfacción cumplo el gratísimo encargo de la Directiva del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, de recibir en nuestra Institución al doctor Raúl Palacios Rodríguez como Miembro de Número.

Es gratísimo este encargo para mí, no sólo por la deferencia de la Directiva al encomendarme tan honrosa tarea, sino por el hecho muy especial de tratarse del doctor Raúl Palacios Rodríguez. Joven valor intelectual, con múltiples realizaciones ya alcanzadas, incorporado a las inquietudes e investigaciones de nuestro Instituto, de las cuales soy testigo continuado durante un buen número de años.

He aprendido a estimarlo y respetarlo, por su honradez intelectual, acuciosidad, persistencia en el trabajo, sentido de responsabilidad y la profundidad y ecuanimidad de sus juicios. Creo que hemos alcanzado un grado de amistad sincera a pesar de la evidente diferencia de edades y de profesiones. Creo igualmente que una de las tantas virtudes de nuestra Institución y tal vez la más importante, es el lograr reunir hombres de distintas procedencias, edades y formación para trabajar armoniosamente en tareas trascendentales, teniendo como único ideal aportar trabajos para beneficio del país, por la vía poco transitada en el pasado, del estudio de lo acaecido en el mar y por el mar en general y de nuestra Marina de Guerra en particular. La prosecución de este ideal, a través de los tiempos, permitirá algún día, por la difusión masiva de sus trabajos, que el peruano conozca el mar, la trascendencia que ha tenido en el devenir de los años y la que indudablemente tendrá en el futuro.

Serán los tiempos en que sentirá también su mar como parte de su ser.

Nació en Piura el doctor Raúl Palacios R., tierra por la que siente profundo amor, tierra del Gran Almirante Grau, tierra de grandes personalidades nacionales y dentro de ellos un buen número de destacados marinos.

Hace sus estudios escolares en la Gran Unidad Escolar "San Miguel" de Piura.

Sus estudios superiores de formación profesional, los realiza en la Pontificia Universidad Católica, donde cumple exitosamente su paso por la Facultad de Letras, la Facultad de Educación y obtiene el doctorado en Historia, y sigue posteriormente estudios de especialización en Tecnología Educativa en la Florida State University (Tallahassee,USA)

Es una sólida formación para la docencia y para la historia. Ha sido profesor en las Universidades Católica, Ricardo Palma, Técnica del Callao y Femenina del Sagrado Corazón. Actualmente es profesor ordinario de la Universidad de Lima y Jefe del Proyecto de Tecnología Educativa de la misma Universidad. Como títulos y grados ostenta los de Profesor de Educación Secundaria en la especialidad de Historia y Geografía y el de Doctor en Historia.

Por su formación, por su labor docente y por sus importantes trabajos ha merecido ser Miembro del Consejo Directivo del Instituto Riva Agüero de la Universidad Católica, Miembro del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú y Secretario Académico de

nuestro Instituto, donde despliega una activa y fructífera labor, por medio de trabajos de consulta, preparación de artículos para periódicos y revistas, memorias, recomendaciones, conferencias, etc. y además algo muy importante para el Instituto y para su conocimiento del medio marítimo y naval, ha realizado diversas navegaciones embarcado en buques de la Marina de Guerra, lo que le ha proporcionado vivencias invalorables para el entendimiento de las múltiples facetas de la vida en el mar y la conducta de los hombres en ese medio.

Las obras realizadas por el Dr. Raúl Palacios son: La *Carta a los Españoles Americanos* de Juan Pablo Vizcardo y Guzmán, *La Chilenización de Tacna y Arica 1883—1929*, *Bio-Bibliografía de José Antonio del Busto* (coautor), prólogo al libro de José Benigno Samanez e *Historia Marítima del Perú 1884—1906* en dos volúmenes.

Cabe destacar en forma especial, la *Carta a los españoles Americanos*, obra publicada en 1972. En mi modesta opinión, es un trabajo muy valioso como aporte para esclarecer la etapa precursora de la Emancipación y que por lo demás cuenta con un premio y el aval de la Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia, premio otorgado al ganar el concurso para estudiantes universitarios convocado por la citada Comisión Nacional.

Raúl Palacios Rodríguez resalta, en este trabajo, la vida de nuestro precursor de la Independencia, el padre jesuita Juan Pablo Vizcardo y Guzmán y el profundo significado de la Carta como testimonio ideológico en el marco general de la Independencia hispano—americana" expresión ésta del mismo autor en su presentación de la obra.

La Chilenización de Tacna y Arica es un libro del Dr. Palacios editado en 1974, es la tesis para su doctorado, es premiada y para mayor muestra de su valor, es prologada por Jorge Basadre. La califica de tener "profusa bibliografía", "vastedad" y "seriedad de su trabajo". Los siguientes juicios consagratorios del maestro Basadre, me relevan de todo comentario.

"Raul Palacios Rodríguez cumple, sin alardes retóricos y con claridad, sobriedad y honestidad, vale decir en una palabra, con seriedad, la tarea de estudiar la chilenización que, hasta ahora no había sido presentada sistemática y orgánicamente".

En otro párrafo dice el gran tacneño. "Es muy vivo el agradecimiento que manifiesto, en nombre de mis coterráneos y sin mas título que mi amistad con él, a Raúl Palacios Rodríguez por la significación y la consistencia de su estudio, promisor anuncio de otros que, sin duda, hará en el futuro".

No hay duda de que los dos volúmenes de la *Historia Marítima*, que cubren el período de 1884 a 1906, es el logro de mayor envergadura hasta ahora realizado por él. Estudia, analiza e interpreta una etapa dolorosa y difícil, que de primera intención parece no tener mucho que decirse de ella y tal vez callar. Pero en realidad hay mucho que decir y Raúl Palacios lo dice; desde el conmovedor inventario de la realidad del "Perú Yacente", en el que el Poder Marítimo y el Poder Naval son prácticamente cero, pasando por el gran esfuerzo de los peruanos para ir reconstruyendo el país, período durante el cual los aspectos marítimos y navales no tienen ninguna prioridad, a pesar de que existía una enorme presión en todas las fronteras y nuestros negociadores internacionales no tenían cartas que jugar en el mar. Hasta 1906 en que el Perú adquiere dos cruceros que mandó construir, nuevos de quilla a perilla, (se demorará 70 años antes de mandar construir otros buques nuevos de superficie, las

fragatas *Carvajal y Villavisencio).*

La llegada de los dos cruceros fue un acontecimiento de gran trascendencia nacional y no sólo naval. Marca un hito importante y señala el fin del período tratado en estos dos volúmenes.

Nuestro autor en este trabajo, trata en forma especial la evolución lenta y penosa de la Marina de Guerra que siguió la triste e incierta suerte de la Nación, poniendo de relieve el esfuerzo de los hombres de mar de entonces, jefes, oficiales, oficiales de mar y marineros en pro de su institución.

Los volúmenes antes mencionados están en la etapa de revisión, integrando los 9 volúmenes de la Segunda Parte de la *Historia Marítima del Perú.*

El tema escogido por el doctor Palacios "El Quehacer Político y su Influencia en la Armada: La Generación de Marinos de la Guerra con Chile. Notas para una Interpretación Histórico- Política" estimo que es de gran importancia e interés y yo aplaudo la idea.

Es, creo yo, el primer análisis de este tipo y se incursiona en un tema que normalmente se evita, tal vez por temor a intepretaciones incorrectas. Dije antes que yo aplaudo el hecho de tratar este tema, y lo hago por múltiples razones, entre otras porque ningún aspecto debe dejar de ser tratado en historia, con mayor razón el político, por la enorme y constante gravitación que tiene en el devenir histórico. La Política no es pecado, es ciencia y arte en constante evolución. El que se cometan muchos pecados en su nombre no descalifica su estudio, por el contrario lo hace imperativo. Otra razón que encuentro poderosa para el análisis de lo político en especial en relación al campo Marítimo y Naval en el Perú, es porque ha tenido y tiene una influencia determinante, a veces positiva y muchas veces negativa. Sólo la investigación histórica con carácter científico y objetivo podrá dar luz suficiente para que las generaciones futuras puedan acertar en la conducción apropiada del desarrollo marítimo y naval del Perú.

Naturalmente que cuando hablamos del quehacer político y su influencia en la Armada tenemos que tener cuidado, pero no por eso evitar el tratarlo. El trabajo que acabamos de oir, magnificamente expuesto, maneja el tema con suma habilidad y objetividad.

Está referido concretamente a una generación de marinos extraordinaria a la que le tocó vivir una etapa tambien extraordinaria. Están inmersos en una realidad en que la política partidaria es desordenada y caótica, pero esta generación de marinos actúa en función del país y casi invariablemente en la línea constitucionalista o sea al lado opuesto del Militarismo.

¿Por qué el marino ve el fenómeno político en forma diferente?, ¿Por qué se inclina normalmente a las soluciones dentro del orden constitucional? Tal vez porque actúa en un medio amplio, el mar, el horizonte es grande, visita pueblos diversos, compara realidades en los distintos sistemas políticos, sociales, religiosos, grados de libertad ciudadana, prueba las comidas, baila, va al teatro, al cine, etc., en general manifestaciones culturales muy variadas. No depende en mucho del testimonio de terceros, de la propaganda, no es fácilmente manipulado por acciones sicológicas planificadas, como se dice en nuestros días. Tal vez tambien porque la Marina no ha detentado el control militar del territorio, ni lo detenta normalmente, en cambio ejerce el control del mar. Este control militar del territorio, nece-

sario para la defensa nacional, se convierte en una tentación para tomar el control político, con motivo de las frecuentes crisis que sufren los países subdesarrollados. Aparece aquí el Militarismo y el Sub–desarrollo asociados. ¿Uno consecuencia del otro? o a la inversa, ¿el sub-desarrollo es consecuencia del militarismo?. En mi opinión es un círculo vicioso. ¿Cómo romperlo?

Estas interrogantes que se plantean y muchas otras requieren estudios y análisis sistemáticamente conducidos, como el que nos presenta el doctor Palacios hoy día.

Los cinco perfiles políticos de Camilo N. Carrillo, Lizardo Montero, Luis Germán Astete, Miguel Grau y Aurelio García y García, con que nos regala Raúl Palacios, son una revelación sumamente interesante y muestra a cinco hombres superiores aunque diferentes y creo que responden afirmativa y rotundamente la pregunta que se formula el Dr. Palacios antes de presentarlos. El accionar político de los marinos ¿redundó en beneficio del país y de la institución naval?

Al expresarte mi felicitación por el brillante tema expuesto, en nombre del Instituto y mío te decimos "Bienvenido abordo como Miembro de Número".

El Rol de la Marina de Guerra del Perú, en la introducción de las Técnicas Mecánicas Modernas a lo largo del Siglo XIX *

JORGE GRIEVE MADGE

Es un grato pero inmerecido privilegio el ser recibido hoy en este Instituto de estudio formado por reconocidos valores de nuestra Armada, y otros estudiosos de nuestra rica historia patria. Es con sinceridad que expreso a ustedes la dificultad en que me encuentro para comprender las razones de la bondad que han tenido para concederme este alto honor.

El tema escogido para esta jornada, la contribución de nuestra Marina de Guerra en el siglo pasado al desarrollo económico del Perú, requiere de un fundamento, de un marco de referencia que permita justificar la idea, que es la contribución de los técnicos, ingenieros y hombres de ciencia, en general, en la formación del patrimonio o capital nacional. Y en esta mirada es necesario considerar al país del virreinato, desde el punto de vista de la preparación de esa componente intangible.

En la medida en que tanto la Historia, como la Sociología y la Antropología, han confrontado conjuntamente la historia del hombre y de su civilización, las respuestas a tantas incógnitas se han esbozado en términos técnicos, de innovaciones, de energías disponibles y de energías obtenidas y empleadas, constituyendo así pruebas empíricas de las soluciones que el hombre a través del tiempo ha dado a sus problemas sociales, económicos y políticos. Los posibles cursos de acción que nuestro país pudo tomar en los inicios de la República con la herencia que ella recogió, con la introducción, adopción y difusión de nuevas tecnologías, con el proceso de mecanización gradual de sus métodos de producir bienes y servicios, con la explotación de aquella riqueza natural transitoria como fue la proveniente del comercio internacional del guano, no han sido estudiados, en un ensamble que fue hecho en la práctica y en la historia.

En los inicios de la vida republicana, como hasta los años 60 del siglo pasado, se utilizaban aún sistemas poco eficaces de movilización de las fuentes de energía.

La fortuna comercial peruana se crea, y se presenta ya en la primera mitad del siglo XIX, pero, a lo largo de este período, y en los primeros años del siguiente, con mayor nitidez, venía siendo superada por la fortuna industrial que se fundaba en las propiedades de las fuentes de energía, de las materias primas cuya transformación en volumen, en masa, podría lograrse únicamente con la energía moderna, el vapor, el agua, la electricidad, es

---

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 24 de agosto de 1984.

decir, aplicada a un equipo industrial moderno, con utillaje en la elaboración o manufactura, con utillaje en el transporte.

Sólo así, pues, se pueden explicar con propiedad, con justicia, las modificaciones registradas en nuestra jerarquía social, en la estructura y poder de las clases productoras de bienes y servicios, y en la estructura y poder del Estado mismo.

Desde un punto de vista histórico, el punto de partida sería el descubrimiento de las posibilidades de transformar calor en energía mecánica, la máquina de Denis Papin, y de la forma práctica definitiva debida al genio y a la mano de James Watt. A lo largo del siglo XVIII otras innovaciones tanto en el campo textil, como la lanzadera volante, el "spinning jenny" o sea el hilado de los hilos finos, como en la industria del hierro con el primer alto horno con coke como combustible y agente reductor, caracterizaron y dieron impulso a la revolución industrial vía la mecanización.

Esa forma moderna de energía, el vapor de agua, aparece en el Perú al principio del siglo XIX en pleno virreinato, cuando Abascal y Pezuela, con la importación de cuatro equipos de bombeo con accionamiento por máquinas a vapor según diseños de Richard Trevithick, el verdadero inventor de la locomotora.

Posteriormente, vinieron las acciones de Castilla, no sólo para adoptar el empleo de tales formas modernas de energía, sino también, lo que era tanto o más importante, el taller mecánico, los mecánicos maestros, los aprendices, es decir la preparación artesanal mecánica.

En el Perú, desarrollos en el avance del nivel técnico de la enseñanza se encuentran a lo largo del tiempo, pero notables es, desde la primera mitad del siglo XVIII, en primer término, con las ciencias naturales y matemáticas. La llegada hacia 1740 de los dos jóvenes marinos españoles, tenientes Jorge Juan y Antonio de Ulloa, la permanencia en la Cátedra de Matemáticas y Cosmografía en la Universidad de San Marcos del francés Louis Godin, miembro de la Real Academia de Ciencias de París, entre los años 42 y 51 de ese mismo siglo, en fin, la Ilustración Española, en la segunda mitad de aquel siglo, influyó, ya, al nivel de las ciencias y de las técnicas, como también en el plano de la educación, con modalidades como las que hoy llaman de asistencia técnica. La España de Felipe V y de los dos Carlos contribuyó al adelanto del país, sin ninguna duda. Se considera con las definiciones, convenciones y relativismos de hoy, que en el Perú se tiene a un país en desarrollo ("under developed" o "developing country"). No era aquella la situación doscientos años atrás, si se hubiera aplicado en aquella época y en aquellas situaciones, a definiciones y convenciones que permitieran haber formulado comparaciones entre este país con los del norte. En cambio, existía ya algo positivo, que hacía presagiar otros horizontes, otras posibilidades para aquellos países de Europa y América del Norte, que tenían economía en común, afianzada además por el mismo mar Atlántico: era el progreso intelectual aplicado, la ciencia y la técnica, el saber y su difusión. La diferencia con otros países de este hemisferio, incluyendo desde luego al Perú, estuvo en la educación. John Dewey, pedagogo norteamericano, decía: "Así como ningún hombre vive o muere por sí mismo, así tampoco ninguna experiencia vive o muere por sí. Independiente por completo de todo deseo o propósito, toda experiencia continúa viviendo en experiencias ulteriores".

Para muchos educadores y economistas, estos puntos de vista sobre experiencia y educación constituyen dogma, tesis indiscutible e inamovible; la acentuación de las diferencias

en las velocidades de progreso y crecimiento a partir de los años del desarrollo de las ciencias físicas y químicas, de la ingeniería mecánica, se debe a la diferencia en los sistemas y programas de educación: siguiendo a las demandas de Spencer por más ciencias y menos literatura en la educación, Dewey agregaba que las ciencias no debían ser aprendidas únicamente con los libros, sino que debían llegar a los alumnos a través de verdaderas ocupaciones en trabajos útiles. Así, por eso, se podría explicar que en el proceso del "take-off" pudieran avanzar más velozmente aquellos pueblos que no sólo tenían el leer y el escribir, sino también disposición para trabajo manual. Esta fue la educación americana, la educación inglesa. No fue la educación a base —esencialmente— de los conocimientos humanísticos.

La ciencia —decía el profesor Julián Huxley— no es ni una abstracción ni simplemente un producto de algunos inventos, no es un simple caballo mecánico, ni la sirviente de los explotadores o del Estado, sino que es la resultante de varias fuerzas de acción. Entre éstas, agregaba, se cuentan la tendencia general de la época, el monto de dinero gastado por quienes tienen los cordones de la bolsa, la naturaleza del sistema económico general, así como el estado de eficiencia de la época. En resumen, concluía Huxley, "la ciencia es producto de una interacción entre elementos hereditarios y las condiciones del medio donde ella debe florecer. La ciencia es una función social".

Prosiguiendo con Huxley, dentro del concepto de las ciencias como funciones sociales, habría que reconocer que las más grandes invenciones del siglo XVIII, como también las del siguiente, se lograron merced a experiencias, a pacientes ensayos, es decir, no fueron resultado de esfuerzos para aplicar conocimientos adquiridos previamente. El caso de la máquina a vapor, con James Watt y Nicolás Carnot, así lo muestra. Por eso, se puede afirmar que, contrariamente a una idea común, el rol de la ciencia pura ha sido el de estimular y reforzar el crecimiento de una ciencia práctica dentro de la técnica de la profesión misma. Y ella ha sido la ingeniería.

La revolución industrial del siglo XVIII trajo consigo el contacto entre el industrial y el fabricante de maquinarias, dando así énfasis a una ingeniería mecánica, hija y heredera de los constructores de molinos. Después de Watt, independizados los industriales para la localización de sus fábricas de las hasta entonces requeridas facilidades de energía del agua o de los vientos, merced a las nuevas y cada vez más diversas formas de aplicación de la energía térmica del vapor, la ingeniería mecánica emergió como una rama de la profesión del ingeniero. Su expresión industrial más corriente es la mecanización, es decir, el uso de las máquinas para realizar trabajos en sustitución del músculo del hombre, o de los animales.

En el Perú de los siglos XVIII y XIX hubo, hasta un cierto grado, desarrollo en el campo de las ciencias puras, casi en el alcance de los desarrollos de los sabios de Europa con muchos de lo cuales los peruanos tuvieron contacto. En el área de las técnicas de fundición de bronce y fierro para artillería, como en el de acuñación de monedas de plata y oro, actividades técnicas bastante complejas, se produjeron desarrollos eficientes, y hombres que se posesionaron de su oficio. Pero, obviamente, no hubo más aplicación en aquellos tiempos, sobre todo en los del inicio del siglo XIX.

I. LA HERENCIA DEL VIRREINATO

Basadre, al presentar el *Programa Analítico de Historia del Perú, curso monográfico, lecciones de 1928 - 1929* y anunciar "una revisión conceptual, de fondo, en la historiografía peruana y el nacimiento de la República", denominó a la primera parte "la herencia que recogió la República". La intención manifiesta del autor fue la de cubrir temas tales como el estado general del país al iniciarse la República, la necesidad de abordar los aspectos de las supervivencias de aportes de épocas precolonial y colonial, la influencia del factor geográfico y la influencia del ambiente social y político producido por la Emancipación. Tal esquema aparece en *Perú, Problema y Posibilidad* cuya primera edición fue lanzada en 1931.

La herencia del virreinato significa en este trabajo el reconocimiento de un componente de capital, o de la riqueza nacional, del Perú, al momento de la Emancipación. Se trata de la inversión hecha en el país, por el país y por España metropolitana, fundamentalmente a lo largo del siglo XVIII, en educación científica y técnica, en misiones de asistencia técnica e investigación, en todos los campos, en suma, en la educación utilitaria de peruanos, en la formación espiritual de los mismos.

Otros rubros que igualmente habrían conformado tal patrimonio nacional, como las minas en explotación y las tierras agrícolas fueron, sin duda, afectados severamente por las guerras de la independencia. Basadre afirma que "no se ha hecho el cálculo de la riqueza que fue entonces destruída y que incluía vidas humanas, ganados, viviendas, herramientas e instalaciones. Se rompió el espíritu de trabajo y de orden y floreció la holgazanería en el campo y en las minas. En éstas, aparte de la escasez de brazos por la guerra y la supresión de las mitas, hicieron sentir sus efectos el atraso de la técnica y la falta de herramientas".

Aquel ítem, patrimonio, capital o riqueza nacional, aquel intangible, constituiría en verdad el aporte del virreinato, queriendo decir con ello, una herencia que la República recibió, con evidente valor económico. Pretendo en este ensayo, demostrar que el Perú del siglo XIX, en especial el Perú de la segunda mitad del siglo, con el excedente económico producido por la explotación del guano, con el apoyo de inversión tangible y de esta, intangible pero incrementada por la formación y preparación de nuevos técnicos, al lado de otros que el Perú recibió de diversos países, no registró un atraso económico insoslayable, como se ha dicho, sino, por el contrario, un apreciable incremento en la producción y en la productividad.

En el mundo actual, el significado de las implicancias de un desarrollo económico son ya muy claras. La trayectoria seguida por un desarrollo en cualquier país ha sido, y es, el producto de numerosas circunstancias peculiares, entre ellas, de naturaleza histórica y cultural. Los economistas sostienen la presencia de ciertas fuerzas que se relacionan con el tamaño y la organización del aparato básico productivo del país en estudio. A su vez, en toda comunidad, la producción requeriría de los llamados factores de producción, herramientas, recursos naturales, fuerza laboral, implementos y capital, o sea, bienes de capital, máquinas. Finalmente, todos estos elementos deberían ser coordinados por un mínimo de conocimientos técnicos, o, como ahora se dice, por un mínimo de tecnología.

En resumen, se puede considerar que una lista de factores de producción para una comunidad dentro de una dinámica de desarrollo significa interacciones entre:

—progreso técnico, o tecnología
—recursos naturales
—acumulación previa de capitales.

El progreso técnico es quizás el más grande y más distinguible aspecto, o característica, de una comunidad, en esta época moderna. Sin embargo, no es un fenómeno nuevo, en la historia de la humanidad. Lo que es nuevo, lo que es contemporáneo, es la alta velocidad de cambio de estas tecnologías.

Considerando el horizonte histórico peruano a la luz de las tecnologías, de las técnicas que comprenderían desde la conquista hasta las luchas por la independencia, habría que precisar hechos de naturaleza y alcance relevantes.

Cuando Pizarro llegó a Cajamarca, hacía muchos años que había muerto el gran Leonardo, pintor e ingeniero, probablemente más ingeniero que pintor. Aquellos a quienes los historiadores franceses de la evolución y de los descubrimientos técnicos del Renacimiento llaman los sabios, trataban en aquellos años de liberarse de la física de la escuela de Aristóteles, una física que era erróneamente conceptual y muy poco matemática. Los algebristas italianos, como Cardano por ejemplo, estaban desarrollando el álgebra heredada de los árabes. Tartaglia no había producido la primera edición de su *Nova Scientia;* Cardano mismo no había encontrado aún solución a las ecuaciones algebraicas de tercer grado.

Podríase especular diciendo que Pedro Sancho, el escribano del Testimonio de "la repartición y repartimiento, asi del oro y plata, como de las perlas y piedras y esmeraldas", en Cajamarca, el 18 de junio de 1533, estudió su aritmética comercial, de números complejos y de leyes de las aleaciones de oro y plata, en los tratados de aritmética comercial del italiano Paccioli, o del alemán Johann Windman, o del francés Trévise, los que vieran la luz poco después de Gutemberg, hacia los finales del siglo XV.

Cuando sucede la conquista, en pleno Renacimiento italiano, poco de lo que se había recibido como conocimientos, desde los griegos, se había renovado o incrementado. Eran conocidas las grandes realizaciones de los técnicos del período último del medioevo, en materia, por ejemplo, de la mecánica de la artillería a contrapeso, y de la de fuego. Los hombres que ayudaron a los sabios a descubrir los secretos de la naturaleza, fueron los técnicos, los ingenieros, aquellos que ponían los problemas. Por ejemplo, Leonardo mantuvo la idea del *impetus* como Tartaglia y como Benedetti, este último antecesor de Galileo; tal concepto del *impetus* fue estudiado por Galileo a fines del siglo XVI y principios del XVII, y le condujo a una enmienda total del mismo, sustituyéndose, para la dinámica, con el enunciado del principo de la *inercia.* Casi por esos mismos tiempos, y trayendo la historia peruana como referencia en la cronología, por la época del virrey Toledo el astrónomo alemán Juan Muller, también conocido como *Regiomontanuis*, descubrió y enunció uno de los teoremas fundamentales de la trigonometría y de la solución de los triángulos: la proporcionalidad, en todo triángulo, entre los senos de los ángulos y los lados opuestos correspondientes.

En la Europa de los fines del medioevo y principios del Renacimiento italiano, los técnicos, pusieron a los sabios, o sea a los hombres de ciencias en lenguaje moderno, sobre vías nuevas, que les condujeron a importantes descubrimientos. Los sabios, los hombres inclinados al estudio, a dudar, a experimentar, se adelantaron para comprender las leyes de la na-

turaleza, y los técnicos, los ingenieros también se adelantaron, porque su técnica, sus realizaciones, les fueron revelando también esas mismas leyes, ofreciendo a los estudiosos una experiencia, aun cuando torpe e incompleta, que resumía, sin embargo, sus preocupaciones. Los técnicos se ocupaban en sus problemas, los sabios se preocupaban de estos mismos.

En el Renacimiento, los ingenieros, participaron en este movimiento, dando origen a la ciencia ahora conocida como la ciencia clásica. Se tradujo aquella labor en una comunidad de objetivos, que persiguió el mantenimiento de este notable acuerdo entre dos órdenes de pensamiento. Sabios y técnicos en aquel entonces, estudiosos e ingenieros, en estas imbricaciones, irían más lejos aún, pues ha sido puesto en evidencia, a la luz de la historia, que ellos iniciaron el empleo de un lenguaje común para resolver problemas paralelos o problemas idénticos , y ese lenguaje no fue otro que el de las matemáticas. La ciencia clásica es matemática. A partir de esa época, finales del siglo XVI, principio del XVII, las matemáticas fueron consideradas también como el campo por excelencia de los técnicos, de los ingenieros.

Se considera el Renacimiento italiano como la primera muestra de un mundo moderno. Pero en la medida que aquel movimiento fue declinando, la Europa occidental recogió la antorcha y prosiguió el camino. John Nepper, lord Merchiston, matemático escocés, inventó, en 1614, los logaritmos, así como desarrolló ciertas fórmulas para la trigonometría esférica, es decir, para su aplicación a la navegación y la geodesia. Inventó, con los logaritmos, la famosa regla de cálculo de los ingenieros, herramienta indispensable y característica de éstos hasta hace muy pocos años, hasta la entrada al consumo de masas, de la pequeña calculadora electrónica de bolsillo. Medio siglo después, en Inglaterra. Isaac Newton inventó el cálculo de fluxión, es decir, el "cálculo diferencial e integral" y, contemporánea pero independientemente de similar invención, aunque con nombre distinto, el cálculo infinitesimal debido a Gottfried Leibniz, en Alemania.

En los finales del siglo XV, con el Renacimiento en Italia en el nivel más alto, se dejaba sentir la tremenda potencia de la palabra impresa. Se refiere que las imprentas en Italia, Francia, Holanda e Inglaterra habían publicado y en algo más de 40 imprentas, cerca de 8 millones de volúmenes, antes del año 1500. Las artes gráficas, el trabajo en madera, el grabado, habían reemplazado los crudos dibujos de los primitivos manuscritos. Como podría esperarse, en aquella época los intereses locales de las diferentes naciones en Europa dictaban también el carácter de las producciones de sus prensas. Entre los notables libros de esa época se debe recordar, por ejemplo, aquel que contenía los avances mineros en Alemania, uno de los libros más notables en ingeniería: *De Re Metallica* ("De las cosas metálicas") debido a Georgius Agrícola o Georg Bauer, quien vivió entre 1494 y 1555 en la ciudad minera de Joachimsthal. Como España mantenía casi un monopolio en la importación a Europa de los metales preciosos del Nuevo Mundo, el resto de Europa fue forzado a desarrollar sus propias fuentes. Cuatrocientos años después una traducción de la obra de Agrícola fue hecha por el ingeniero de minas y ex-presidente de los Estados Unidos, Herbert Hoover, en 1912.

Se trataba en aquella época del despertar de Europa en base, en gran parte, al talento italiano. Francia atrajo a Leonardo, a Cellini, y a Ramelli, el gran hidraulicista diseñador de las bombas de agua que permitieron los hermosos jardines de Versalles; Copérnico vino desde Cracovia, a Bologna y a Padua, a estudiar en estas universidades, las más antiguas del mundo occidental.

Los franceses se enriquecieron, y contribuyeron muy notablemente durante el Renacimiento y, posteriormente, durante el siglo XVIII, con un avance notable en el plano científico como en el de las aplicaciones útiles, es decir, de la ingeniería. En 1670, el abate Jean Piccard alcanzó a medir un arco del meridiano, por triangulación, siguiendo la prédica de Newton sobre el achatamiento de los polos de la tierra, adelantándose en sesenta y cuatro años a la misión de la Real Academia de Ciencias de París, de Godin y La Condamine, a quienes acompañaron los jóvenes marinos españoles Jorge Juan y Antonio de Ulloa para una tarea similar, pero, en lugar muy cercano de la línea ecuatorial. Para estos trabajos fue muy útil el invento del matemático e ingeniero militar Pierre Vernier, a principios de ese mismo siglo XVII, como también el de Alain Mallet ingeniero militar, del nivel con anteojotelescopio. Ambos instrumentos, el vernier, y el nivel topográfico o geodésico, son indispensables, en trabajos de topografía, agrimensura y geodesia, y el primero, o sea el vernier, extensivamente en la ingeniería mecánica y en el taller.

Inglaterra, a su vez, debió mucho a los alemanes en los trabajos en metal, a los holandeses en materia de tejidos, y, en general, a los artesanos franceses emigrados por razones religiosas. En resumen, en Europa occidental durante el siglo XVII los trabajos de los estudiosos y de los técnicos fueron tomando el camino de colaboración que se habían creado ambos, los científicos y los técnicos.

En nuestro país, en materia de enseñanza de las ciencias naturales y de las matemáticas en este período del siglo XVII, Carlos Daniel Valcárcel, en su *Historia de la Universidad de San Marcos*, dice que en la segunda mitad de aquel siglo, se inició el "estudio de las matemáticas, que comenzaron a enseñarse extrauniversitariamente en el Hospital del Espíritu Santo, destinado a los marinos".

Informa además, que durante el gobierno del conde de Alva de Liste, en el año 1657, se comenzó a enseñar matemáticas a lo pilotos del Mar del Sur, actuando como primer catedrático el limeño Francisco Ruiz Lozano, quien también inició dicha enseñanza en México. Dentro del clima tan sombríamente descrito por Basadre para este virreinato de la época de los Austria, es difícil comprender la permanencia de la cátedra, aunque, como dice el mismo historiador, "a pesar de la indiferencia mostrada en Lima por este tipo de asignatura, la cátedra quedó establecida en forma permanente, sucediendo a Ruiz Lozano el famoso doctor belga, Juan Ramón Koenig".

En el período de los Austria, en el terreno práctico de la economía y la producción, las dos actividades que se aprecian serían la agricultura y la minería.

Para el padre Vargas y para este período del siglo XVII, "la agricultura, base primordial de la riqueza, desatendida en un principio, comenzó a cobrar importancia y buen número de terratenientes palparon las ventajas que reportaba el cultivo inteligente de la tierra, y se dedicaron a las faenas agrícolas".

Para Lohmann Villena, como para los mineros, ingenieros e historiadores del inmediato pasado, como Balta, Jiménez y Samamé Boggio, el aspecto gravitante de la economía minera se reflejaría en la apreciación de, tan sólo, Santa Bárbara, en Huancavelica: "Huancavelica, una de las tres minas más importantes de azogue en el mundo, y acaso la más valiosa

de todas las que se aprovecharon en las Indias, fue un factor esencial en la vida económica del virreinato peruano y mediato generador de todo su potencial".

En la referencia a la agricultura, no existe duda alguna sobre la contribución de España a la diversificación de la producción para la alimentación y aún, entonces y después, para el comercio y la exportación: sistemas de cultivo no conocidos, aperos y herramientas de campo, semillas y plantas, cereales, legumbres, frutales, flores de jardín y madera, así como también animales domésticos.

Antes de que se introdujera, en 1571, el procedimiento de amalgamación, el beneficio de los minerales de oro y plata se hacía por fundición, con tecnología practicamente incaica. Afirma Samamé: "Los métodos hispanos no fueron siempre eficaces, y así, en Potosí, durante 25 años, hasta la amalgamación, se siguieron usando las pequeñas y primitivas *guairas* de los indios". Añade que introducido tal tratamiento con azogue: "el método se utilizó durante tres siglos, sin substanciales modificaciones pero con algunas mejoras" en materia del trabajo en las minas mismas, para la extracción del mineral. Samamé sostiene igualmente que "contando con una mano de obra asaz barata (encomiendas, mitas, mingas, repartimientos, obrajes), de la que se disponía *ad libitum*, lo que menos importaba en la colonia era el despilfarro de energías humanas; de ahí que todo el montaje del trabajo minero se hiciera simplemente a base de este esfuerzo muscular que se empleaba a costo ínfimo".

Según el padre Vargas, la observación de todas estas ineficiencias en la minería y en la metalurgia movieron a Pedro Peralta y Barnuevo a sugerirle al virrey y marqués de Castelfuerte (1723–1735) la necesidad de tener un hombre experimentado en la química y la metalurgia a fin de mejorar el rendimiento en la producción de los metales y en los progresos que en estas materias se estaba alcanzando en otros lugares. Aún cuando la respuesta de la Corona tardó casi sesenta años en cristalizarse, con el envío de la misión del barón de Nordenflicht –agrega el padre Vargas– habría que reconocerle a este sabio peruano el propósito de introducir más ciencias en la mineria, alejándola de tanto doloroso empirismo. Peralta y Barnuevo nació en Lima en 1663 y murió en 1743, habiendo sido catedrático de prima de matemáticas, sucediendo probablemente al padre francés Luis Feuilleé, matemático del rey, quien llegó al Perú en 1709 con la misión de determinar longitudes y latitudes y cartografiar las costas en Sudamérica. El padre Feuillé había sucedido, entonces, a Koenig, el matemático belga en la cátedra de matemáticas de San Marcos.

Finalmente habría que anotar que Peralta y Barnuevo en sus últimos años, alcanzó a conocer a los jóvenes marinos españoles, tenientes de navío Jorge Juan y Santacilia y Antonio de Ulloa y de la Torre-Guival, quienes vinieron a América en 1734 acompañando, y formando parte también, de la expedición enviada por la Real Academia de Ciencias de París, para prácticar mediciones y observaciones en tierras próximas al Ecuador, a iniciativa del matemático francés Louis Godin, a fin de medir la longitud de un grado sobre el meridiano terrestre, en latitud prácticamente cero y comparar con igual medición en latitud alta. Esta fue llevada a cabo en 1737 por la misión del conde de Maupertuis a lo largo del río helado de Tornea, al norte del golfo de Botnia, hoy Finlandia. Con la comparación de ambas mediciones se esperaba encontrar el posible achatamiento de la tierra en la zona de los polos, cuestión entonces en discusión desde que Newton la formulara no muchos años antes, teóricamente.

En aquella misión, compuesta por los académicos franceses Godin, Bouguer, Grandjean

y La Condamine, con otros diversos naturalistas, médicos y ayudantes, por iniciativa del ministro José de Patiño, Felipe V nombró a los alféreces de marina Jorge Juan y Antonio de Ulloa, 23 años el primero, 19 el segundo, para participar por el lado español en esta expedición, errónea pero comúnmente llamada de La Condamine. Quizás otras actividades de La Condamine prestaron a este académico otra fama, más merecida, por ejemplo, su viaje por el Amazonas, y sus muestras botánicas, entre las cuales se encontraban ejemplares de quina que el botánico español Mutis envió al gran botánico sueco Carl Linné. Esto sucedía hace exactamente doscientos cincuenta años. Separados ambos, viajaron hacia América, con su nueva graduación como tenientes, en 1734. Ambos habían sido formados en la Compañía de Guardia Marinas de Cádiz, un notable centro docente científico de España.

La tarea de medición, cerca de Quito, tomó varios años. Tanto Jorge Juan como Antonio de Ulloa, partieron de regreso diez años después, en octubre de 1744, en dos fragatas francesas distintas, pero mientras el retorno de Jorge Juan fue sin incidentes, Ulloa cayó en manos de los ingleses, quienes, sin embargo, ante este joven pero notable hombre de ciencia, quien llevaba consiglo todos sus apuntes, notas, muestras botánicas y de minerales, fue tratado con toda corrección. Más tarde, Jorge Juan realizó tareas de espionaje industrial en Inglaterra para aprender y conocer la técnica inglesa de construcción de grandes navíos, exponiéndose, pues ambos países estaban en guerra; su experiencia la materializó en su obra *Examen Marítimo*, de la cual, según uno de sus biógrafos, "ya vislumbró en Londres, cuyos cimientos los adquirió en Perú".

Antonio de Ulloa regresó al Perú en 1758 para hacerse cargo de la gobernación de Huancavelica y de la superintendencia de las minas de azogue, convencido que "sin Huancavelica, adiós América". Como resultado de su probidad, su intento de corregir abusos no encontró apoyo en nivel alguno, y no pudiendo soportar todos èstos sinsabores y amarguras regresó a la península en 1764. Con seguridad el abuso, la corrupción, que observara y sufriera fueron anotadas y usadas para relatarlas en aquellas "Noticias Secretas".

En su relato *Viaje Histórico a la América Meridional* hecho por orden del Rey de España, se encuentran interesantes referencias a la agricultura peruana, que son de recordar:

> "Para recalentar —en la versión francesa de aquella obra, de la que se extrae la nota, se emplea el término *rechausser*— las tierras de la jurisdicción de Chancay, se ha recurrido a eso que se practica en muchos otros centros de las costas del Perú, es decir, al excremento de ciertos pájaros de mar que son extraordinariamente abundantes en estos centros, y que se llaman *Guanaes* y su excremento *guano*, nombre general de la lengua *Indiana*, que significa todo excremento en general". Después de algunas consideraciones sobre el estiércol mismo, alcanzan a decir: "Cualquiera que ello sea, se emplea el *Guano* en los campos en los que se siembra el *maíz*. No contribuye poco a procurar una abundante cosecha conjuntamente con los riegos. En fin, es bueno para diversas otras semillas excepto el trigo y la cebada, y de toda vez, se le consume mucho".

Fue necesario que transcurrieran otros cien años, para que se conociera, y reconociera el guano, como un abono excelente y completo. Otros aspectos del informe son igualmente interesantes y pertinentes. Sobre la fertilidad de las tierras de nuestra costa, se asombraron: "Parece que un país en el que la lluvia no rocía jamás, debería ser absolutamente estéril. Pero

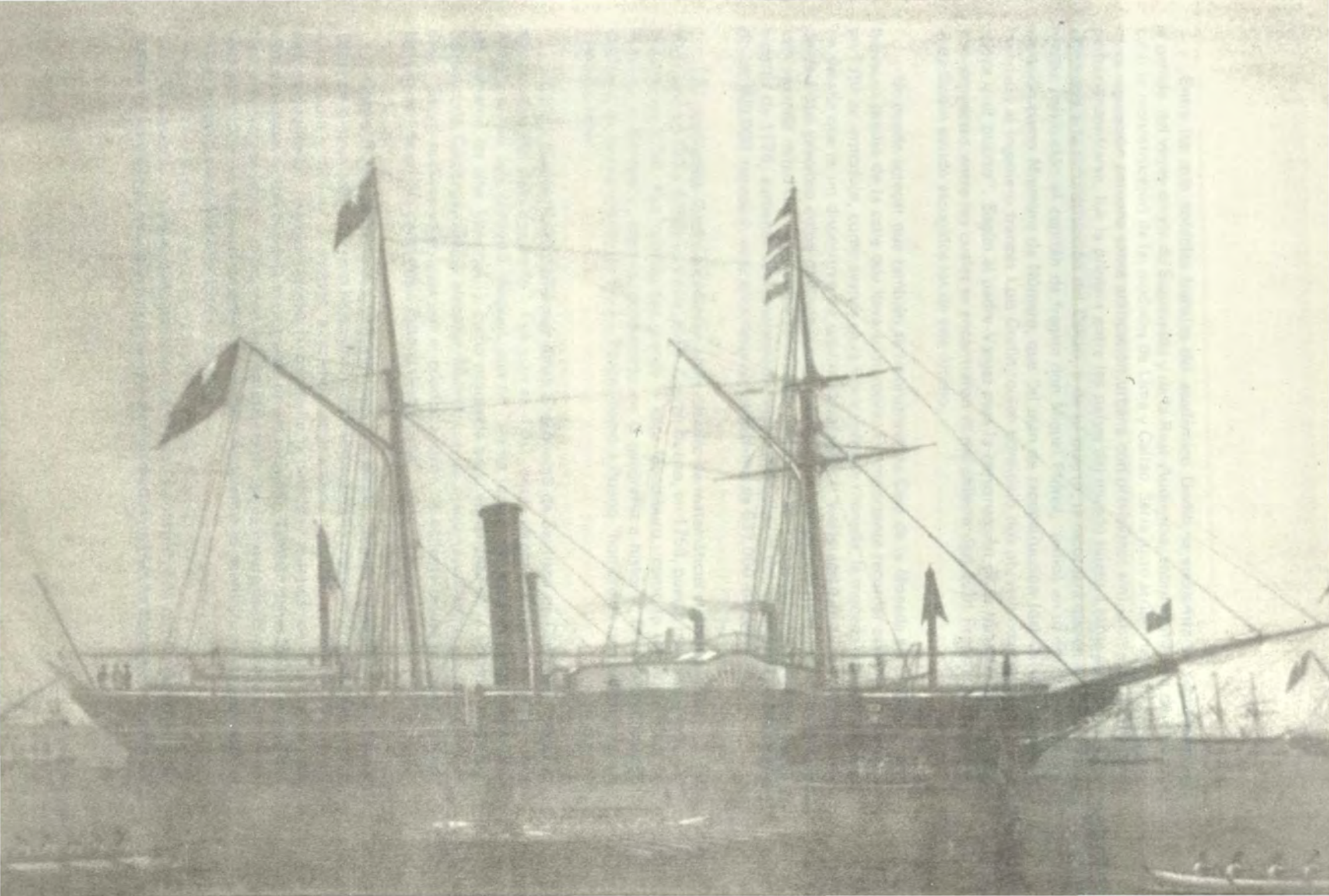
esto aquí es todo lo contrario, y estos terrenos son tan fértiles que ellos no están sujetos a tener envidia a los otros. Ellos producen toda suerte de granos y de otras tantas especies de frutas que se pueden desear". Pero en donde causan desconcierto, relativamente desde luego, es cuando se refieren a las consecuencias del terremoto de 1687, sobre la agricultura: consecuencias aparentes que, por su prolongación en el tiempo, podrían explicar que Víctor Andrés Belaunde en su *Réplica Inmediata* a Mariátegui, admitiera que, justo, cuando Jorge Juan y Antonio de Ulloa estuvieron en el Perú, la situación económica estuviera muy deteriorada. Decía Belaunde, refiriéndose a la vida económica de la época, que "un nuevo criterio científico impone distinguir en la colonia desde el punto de vista económico, los períodos siguientes: construcción, paralización, decadencia", agregando que: "la decadencia marca su nivel más bajo en la época en que Juan y Ulloa visitaron la América". En lo que se refiere a la minería, la producción minera de azogue no indicaría tal situación, pues, entre 1736 y 1748, se produjo más del doble de lo que se acumuló como producción entre 1725 y 1736 razón por la cual, dicho sea de paso, el superintendente don Jerónimo de Sola y Fuente, fue llamado el "restaurador". Este aumento en la producción de mercurio es un indicador indirecto de la actividad en la minería de la plata.

En lo que concierne a la agricultura, Jorge Juan y Antonio de Ulloa sostuvieron además una opinión curiosa sobre consecuencias para los cultivos del terremoto de 1687. Dijeron que la tierra se encontraba tan alterada que las semillas de trigo se pudrían antes de germinar, lo que atribuyeron a las cantidades de vapores sulfurosos y a partículas nitrosas que permanecieron extendidas sobre la tierra. Los propietarios entonces cambiaron cultivos, sembraron alfalfa y plantaron caña de azúcar. Esta esterilidad dicen, duró, cuarenta años.

Según Enrique Silgado en aquel terremoto de 1687 "los estragos fueron grandes en el Puerto del Callao y alrededores, extendiéndose las ruinas hasta unos setecientos kilómetros al Sur de Lima, especialmente en las haciendas de los valles de Cañete, Ica, Palpa, Nazca y Camaná".

No deja de ser curiosa esta relación que, aceptaron, existía entre terremotos y períodos, larguísimos, de esterilidad de la tierra, esterilidad que, cuando ambos marinos estuvieron en Lima, después de hacer un largo viaje desde Guayaquil y Tumbes, por tierra, en 1740 – 41 y, nuevamente, en el 42 - 43, no encontraron; por el contrario, calificaron las dichas tierras de ubérrimas y casi milagrosas

De muy particular importancia para el desarrollo de las ciencias matemáticas, físicas y de la astronomía en el Perú de entonces, fue que el académico francés Louis Godin, al término de sus trabajos en Quito, sintiéndose delicado de salud, vino a Lima en mayo de 1744, decidiendo quedarse por algún tiempo. Fue nombrado catedrático de prima de Matemáticas en San Marcos y Cosmógrafo Mayor del Reino. Estando desempeñando estas nobles tareas lo sorprendió el terremoto el 28 de octubre de 1746, que Silgado describe como que tuvo cerca de Lima mismo y magnitud tal que parecería haber sido sólo superado, en todo el período conocido de nuestra historia, por el del 13 de agosto de 1868, que azotó la costa peruana desde Samanco hacia el Sur, con epicentro en Arica, en cuya rada se encontraban varios barcos, entre los cuales la fragata *América* gemela de la *Unión*, a órdenes del capitán Mariano Jurado de los Reyes, y el monitor americano *Wateree* se perdieron totalmente.



Entre los más notables trabajos del académico Godin se encuentra su participación a pedido del virrey conde de Superunda y de la Real Audiencia, sobre la manera de llevar a cabo la reconstrucción de las ciudades de Lima y Callao. Sería justo atribuirle a Godin la primera regulación peruana sobre edificación urbana con previsiones anti–sísmicas, norma que podría encontrarse, fue la primera entre los países del mundo sujeto a azote semejante. Con referencia a la reconstrucción del Callao, y de su puerto, se recordará que en el seno de esta misma Institución el capitán de fragata don Miguel Flórez, indicó en su discurso de incorporación como Miembro de Número, que "el plan de reconstrucción (del Callao) fue encomendado al ingeniero francés Luis Godin, quien consideró dos obras fundamentales: la fortaleza y el puerto". Según el padre Vargas para la construcción de la fortaleza se tuvieron tres proyectos entre los cuales se encontraron el del chileno don Juan Francisco Toesca, y el de Godin siendo escogidos los de este último.

Se puede agregar que también se reconstruyó la Casa de la Moneda en el sobrio pero hermoso predio de la calle que lleva su nombre. Es importante recordar este hecho porque en 1751 se introdujo, como avance en la fabricación de moneda, la moneda con cordoncillo, un detalle que es un dispositivo de seguridad para evitar la alteración en el peso de la moneda de metal precioso como de plata y oro. Además, dió campo a la recuperación minera de esta segunda mitad del siglo, como lo muestra el estudio de Fisher. La producción de plata, a partir de 1776, aumentó substancialmente alcanzando a ser el doble, en 1792, sobrepasando los 500,000 marcos y, siete años después un máximo de 637,000 marcos.

Al académico Godin sucedieron en la cátedra de matemáticas el jesuíta polaco, Juan Rehr (entre 1750 y 1756) y, a éste, el Dr. Cosme Bueno, en 1758, puesto que ocupó hasta su muerte, en 1798. Fue médico tan grande – dice Mendiburu - como lo retrató la fama en América y Europa y, además, consumado en la geografía e historia. El botánico francés Dombey, de la expedición de Ruiz y Pavón, llamó a Bueno "hombre de raro entendimiento y mucho saber".

Tocó a Cosme Bueno informar sobre el proyecto de Santiago de Cárdenas, "un aviador peruano del siglo dieciocho". Fue esto en 1761, ante una solicitud presentada al virrey Amat y al que éste contestó, después, con un "no ha lugar". En aquellos tiempos los ingleses tomaron las islas Malvinas, y como programa para, en defensa de la Corona, atacarlos, Santiago de Cárdenas ofrecía alcanzar Madrid con su máquina voladora, en tan sólo tres días: "Si yo pudiese volar igual que el cóndor a razón de ochenta leguas por hora, necesitaría menos de un día para irme a Europa desde Lima".

Cosme Bueno sostuvo en su informe que "no existe ninguna razón de temor, porque Dios, en su gran sabiduría, nos ha colocado en nuestro propio elemento, y a los pájaros en el suyo propio y distinto al nuestro, existiendo entre ambos un muro invulnerable, que jamás será quebrantado". Agregó razones físicas como la debilidad muscular del hombre en relación a su peso, y, además una creencia de origen religioso. También debió informar ante dos tesis o proyectos que se sometieron a su estudio: el de la cuadratura del círculo y el de la determinación de la longitud estando en el mar. Simplemente aconsejó en su respuesta al virrey, no perder el tiempo en tales necedades.

El siguiente notable acontecimiento científico lo constituyó la misión de estudio del campo de las ciencias naturales que estuviera a cargo de dos jóvenes farmacéuticos españoles,

Hipólito Ruiz y José Antonio Pavón, quienes por encargo de Carlos III zarparon de Cádiz en noviembre de 1777. Se les había encomendado el estudio de la flora del Nuevo Mundo español. Otra misión similar visitó y trabajó en Nueva Granada, con José Celestino Mutis, uno de los más grandes botánicos españoles de la época. El relato comentado, muy bien analizado botánicamente, ha sido debido al historiador americano de la universidad de Duke, Robert R. Steele.En la expedición, por gestión de Turgot, ministro de Luis XVI, se consideró también a José de Dombey, médico del Rey de Francia, quien, para Mendiburu, fue un botánico sexualista es decir que aceptaba los principios de la clasificación del sabio sueco Linné. La expedición llegó al Callao en abril de1778, iniciándose por Lima, Chancay, Tarma y Jauja, pasando, en 1780, a Huánuco, regresando nuevamente a esta bella ciudad en 1784, e, internándose, alcanzaron a llegar al Pozuzo. Fue durante estos dos años de duro trabajo que, en un incendio perdieron una gran parte de sus apuntes, dibujos en colores, notas científicas, etc. Al margen de los notables resultados para el avance de las ciencias naturales en la rama de la Botánica, entre ellas, que el joven botánico que formara parte de la Misión, Juan Tafalla, se quedara en Lima para establecer el Jardín Botánico, se tiene una observación de Arthur Steele. Se pregunta sobre el porqué del entusiasmo español, o de Carlos III, por la botánica. La explicación más positiva del interés por la botánica, dice, habría residido en el valor económico de las plantas. Sostiene que entre unos de los veintiún párrafos de la obra del conde Campomanes, consejero de Su Majestad, escrita en 1774 bajo el título de *Discurso sobre el fomento de la industria popular* , se recomendaba, para reducir el desempleo en España, la necesidad del estudio de la historia natural y que la nación, entonces, diera premios a aquellos que pudieran mostrar el valor de las plantas para la industria.

Durante el gobierno de don Francisco Gil de Taboada y Lemos, Madrid acordó la expedición de don Alejandro Malaspina, un lombardo por nacimiento, pero marino español. Decisión fue ésta de Carlos IV, un tanto en emulación por las expediciones de Cook y de Bougainville. La de Malaspina, de índole científica, para la física y la astronomía, en el hecho, por la seriedad e iniciativa del marino, también por inquietud de sus propios miembros de la botánica, se amplió acumulándose en los cuatro años y medio que duró la misión un enorme volumen de datos, en su navegación y recorrido a lo largo de las costas occidental y oriental del mar Pacífico, hasta el estrecho de Behring y de allí a las Filipinas, para retornar, en julio de 1793 al Callao.

En estos mismos tiempos se encontraba en el Perú, el visitador don Jorge de Escobedo y Alarcón. Regresó éste a España al año siguiente, 1788, después que un convenio fuera firmado con el barón de Nordenflicht, para que, con una delegación de mineros, maestros de minas, metalurgistas, estudiara el problema peruano de la plata, para tratar de aumentar su productividad,lograr un menor consumo de azogue y un menor tiempo por unidad producida. Tales fueron los logros en Europa y Méjico del procedimiento debido al austriaco, barón Ingo von Born, y aplicado en Alemania y Austria.

John Fisher, como Arturo Alcalde, tratan in extenso de los desarrollos infructuosos de la misión Nordenflicht. El fracaso técnico de la misión se ha imputado, en primer término, a los mismos mineros, españoles y peruanos, quienes realmente, no querían esforzarse en modernizar sus instalaciones. La razón no era tanto, en ellos, económica sino, muy probablemente, también producto de la ignorancia en materias como la química y, obviamente, la metalurgia. Este problema, muy claro en aquella oportunidad, se planteó para ser resuelto mediante la construcción de un laboratorio metalúrgico, cuya edificación se completó, y un

Colegio de Minería. Alcalde Mongrut confirma esta tesis cuando decía en su trabajo presentado al Décimo Congreso Internacional de Historia de las Ciencias: "Desde sus principios el trabajo de Nordenflicht había encontrado oposición en el Tribunal de Minería. La gente había también resistido la adopción del nuevo método de amalgamación. En el período entre 1790 a 1795, las ideas antiguas, fuertemente ancladas en las mentes empíricas, constrataban con las nuevas ideas científicas importadas en Europa, a través de los ingenieros, los viajeros y los libros". Posiblemente también el problema de la resistencia al cambio no fue tan sólo, en el nivel de los mineros mismos, sino por el sistema económico organizado que les permitía a los mineros trabajar, a través de los avíos mineros que de ellos se recibían, y a quienes ellos también debían vender plata. Prácticamente el sistema se confundía con el Verlogs-system de los alemanes: explotaciones mineras pequeñas que significaban un obstáculo para cualquier planificación, necesidad de obtener un rendimiento inmediato de las minas en perjuicio de aquella planificación de labores y de la metalurgia, casi podría afirmarse que las minas peruanas estuvieron en manos de comerciantes y no de mineros.

"En esos últimos días del siglo XVIII —continúa Alcalde Mongrut— Lima tenía razón para estar orgullosa de la cultura de sus altas esferas. Elhuyar había introducido a Lavoisier a México y Del Río había traducido Karsten y Berzelius y al mismo tiempo Lima recibió cien copias de la traducción española de la obra de Kirwan sobre *Mineralogía*. Una edición nueva de *Nomenclatura* de Lavoisier apareció también, asi como un *Tratado Racional de Química Moderna*. Se editó un informe sobre el nuevo método de amalgación de Born, y sobre los ensayos por plata y por oro. Al mismo barón de Nordenflicht se le pidió que tradujera el libro *Nuevas teorías sobre las vetas* de Abraham Gotlieb .

El ambiente intelectual que encontrara el sabio alemán Alexander von Humboldt en el que se incluían además de aquellos de mente científica, por cierto a Hipólito Unanue y el padre Isidoro Celis, a Baquíjano y Carrillo y a Rodríguez de Mendoza, entre otros, llevó a que el distinguido ciudadano de Berlín anotara en su relato de viaje por estos mundos conceptos como los siguientes: "El estudio de las matemáticas, la química, la mineralogía y la botánica es más general en Méjico, Santa Fé y Lima. Observamos por todas partes una gran actividad intelectual y entre la juventud una maravillosa facilidad para comprender los principios de la ciencia. Se dice que esta facilidad es aún más notable entre los habitantes de Quito y Lima que en Mejico y Santa Fé. Los primeros parecen poseer mayor versatilidad de espíritu y una imaginación más activa, mientras que los mejicanos y los nativos de Santa Fé, tienen una reputación de mayor perseveración en los estudios a los que se han dedicado".

Esta posición del ambiente cultural del siglo XVIII, particularmente de aquella segunda mitad, hasta el período del inicio de las guerras por la independencia patria, ha sido también estudiado por otro profesor americano de la Universidad de Duke, como Steele, el Dr. William Pratt Dale, en una tesis titulada *The cultural revolution in Perú, 1750-1820*, aún inédita.

Finalmente, si es propio analizar y valorar una cuenta como ésta, de la componente intelectual, educacional y cultural del patrimonio nacional peruano al instante de su independencia, es menester, igualmente, anotar el lado del pasivo.

Se trataría de la mita, del trabajo forzado del indio, fundamentalmente en la mina

por ser la sub–cuenta, históricamente, de mayor cuantía.

La mita existía ya entre los collas, antes de la llegada de los españoles, según anota el historiador boliviano Augusto Guzmán. Razones de existencia y/o de sobrevivencia, unas que habían provenido de la ignorancia misma de los mineros, en estos tres siglos de lo que hoy se llama la ingeniería de la explotación minera; otras, de necesidades de fuerza, laborar a costo tal que fuera compatible por estructura del costo, a los precios de venta de la plata. Fisher desarrolla cabalmente este último punto, mientras que el primero ha sido abordado por Samamé.

Sería posible establecer, en un estudio, una analogía entre el sistema mita de trabajo forzoso, empleado mayormente en las labores mineras en el Perú virreinal, y aquel otro aplicado, contemporáneamente, en Europa Occidental, en Francia y en Inglaterra, y, aún, en las trece colonias de América del Norte. El sistema fue conocido y designado con la palabra francesa *corveé*. Con creciente volumen, los siglos XVII y XVIII, cuando los reinados de los Luises en Francia, se caracterizaron por grandes movimientos de construcción de obras públicas en todo el reino, siendo estos doscientos años de mucha gloria para la ciencia y la ingeniería francesas: fueron los siglos de los grandes ingenieros franceses. Pero también fueron los tiempos, sobre todo en el siglo XVIII, de las grandes injusticias contra los labriegos y campesinos, pues, se les impuso el trabajo forzoso en agricultura, y después, en obras de construcción civil sobre todo construcción y mantenimiento de caminos. Se establecieron los "journèes de travail", sobre la base de 50 días, alcanzando, sin embargo, el ministro Turgot, de Luis XVI, a derogar la aplicación del sistema en 1776, muy pocos años antes de la Revolución.

Aunque entre trabajo forzado y *corveè* existe únicamente, como diferencia, la temporalidad, cabe recordar que sólo en 1957 la O.I.T. en Ginebra aprobó una moción por la cual se recomendaba a todos los países miembros,la abolición del sistema de trabajos forzados. Fue obvio en aquella ocasión, y después, que la recomendación sólo alcanzaría a ciertos países, como Albania, Bulgaria, la República Popular China, la URSS, Yugoeslavia, etc. países los cuales, después de la Segunda Guerra Mundial, habían instituido una política nacional de utilización del trabajo no voluntario.

Con respecto a la mita misma, recientes investigaciones están contribuyendo a esclarecer las modalidades en sus aplicaciones. Es sabido que, en cuanto a legislación de la Corona, ella condenó repetidamente el sistema, aún cuando parece que para Potosí y Huancavelica, hubo continuas requisiciones a provincias vecinas para esta forma de mano de obra. Sin embargo, tanto el historiador y economista inglés Fisher como el académico mejicano Sempat Assadourian, profesor en el Colegio de Méjico, han escrito recientemente sobre el tema de manera muy diferente de la hasta entonces repetida. El profesor Assadourian sostiene lo que podría calificarse como un punto de vista nuevo, cuando se expresa en la siguiente forma: "siempre se ha opinado –y sin duda esto deriva del largo y enconado debate colonial acerca de la mita– que la minería andina, en toda su larga duración colonial, se sustentó sobre la matriz del trabajo forzado y que esto impidió el surgimiento y crecimiento de trabajadores mineros profesionales. Pensamos que esta idea es incorrecta y que debe reemplazarse por otra concepción más cercana a la realidad. Debe tomarse en cuenta la existencia de dos formas principales de relaciones de producción: a) la constituida por la mano de obra forzada y estacional, empleada como trabajo simple, y b) el grupo de mine-

ros profesionales que realiza trabajo complejo, y que los documentos califican como forma de trabajo libre, voluntario. Sustentamos la hipótesis de que en la minería andina lo que predominó son justamente las relaciones de producción rotuladas como libres".

Fisher se expresa en forma más rotunda: "Las comunidades indias de algunas localidades seguían suministrando gente para la mita en Potosí y en Huancavelica, o pagando la cuota de compensación a los mineros, pero en el Bajo Perú la minería argentífera dependía básicamente de operarios voluntarios".

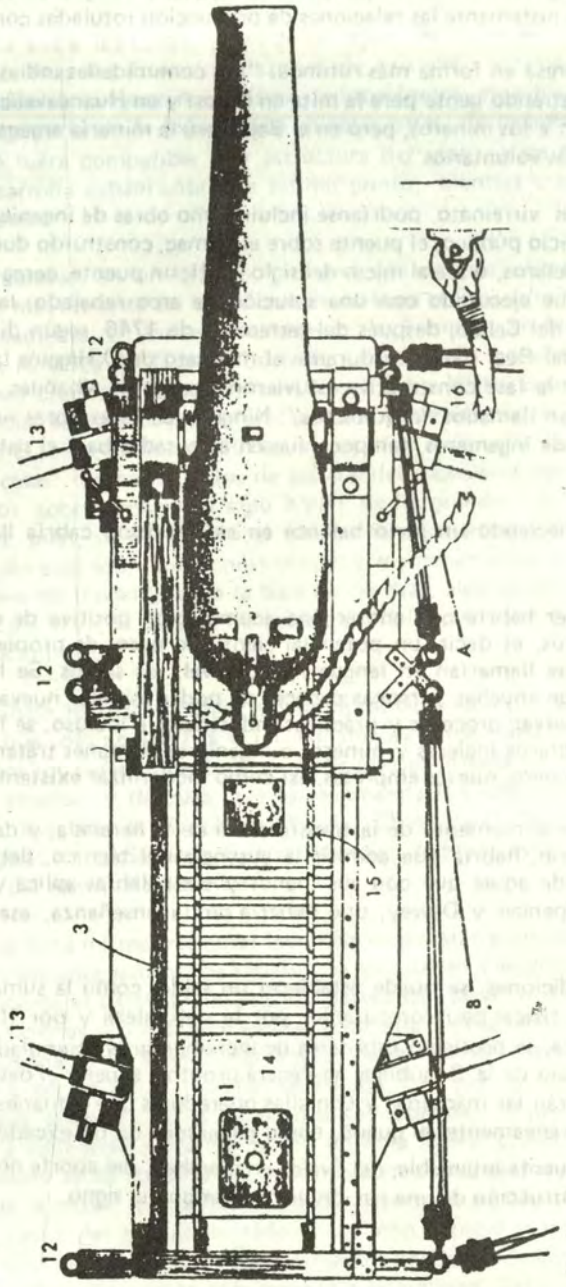
En el Perú del virreinato, podríanse incluir como obras de ingeniería por parte del Estado, y para el servicio público, el puente sobre el Rímac, construído durante el ejercicio del marqués de Montesclaros, o sea al inicio del siglo XVII; un puente, cerca de Huánuco, que es muy bello y que fue ejecutado con una solución de arco rebajado; la reconstrucción del muelle y el puerto del Callao, después del terremoto de 1746, según diseños de Godin, así como la fortaleza del Real Felipe, y durante el mandato de O'Higgins la carretera al Callao; obras todas que, en la fase constructiva estuvieron a cargo de albañiles, alarifes, de quienes en ese entonces eran llamados "arquitectos". Ninguna de estas obras requirieron ser dirigidas o estar a cargo de ingenieros, tampoco fueron ejecutadas bajo el sistema del trabajo forzado.

Finalmente, haciendo un justo balance en esta revisión cabría llegar a las siguientes conclusiones:

- En el *Haber* habría que anotar una acumulación positiva de conocimientos científicos puros, es decir, un potencial científico puro, de propiedad de X personas, las cuales se llamarían en lenguaje medioeval, los sabios. Se había preparado, se contaba con muchas personas capaces de poder asimilar nuevas tecnologías, capaces de observar procesos y prácticas industriales e incluso, se había tenido a ingenieros y obreros ingleses y mineros e ingenieros alemanes tratando de establecer en el sector minero, nuevas empresas, así como modernizar existentes.

- En el *Debe* al momento de la transferencia de la herencia, y desde allí, para atrás, en el tiempo, habría que admitir la ausencia del técnico, del mando medio, del ingeniero, de aquel que con sus manos y sus palabras aplica y enseña, como sostuvieron Spencer y Dewey, que debería ser la enseñanza, esa vital función del hombre.

En estas condiciones, se puede establecer un saldo, como la suma contable, de estas dos magnitudes no físicas pero comparables por la naturaleza y por fín: En los primeros años de la República, se prosiguió esta tarea de incrementar el acumulado en el *Haber*. Pasarán los años del inicio de la República, se llegará pronto a superar el desastre de Ingavi, vendrá Castilla, y vendrán las máquinas y con ellas operadores que actuarán también como profesores y contemporáneamente, el guano, como generador de un excedente económico. Las magnitudes de esa cuenta intangible, del "valor en marcha", del aporte neto para el "building of a nation", la construcción de una nación, harán cambiar el signo.



Cañón norteamericano de 11".

II. EL INICIO DE UNA INDUSTRIALIZACION

Importa que desde el primer momento sea definido el alcance del término de industrialización. Se entenderá como el proceso, largo en el tiempo, en el que las actividades productivas de materias primas o su importación, las de transformación de éstas, y las de los servicios de apoyo, como transportes, abandonan el estadio de producción artesanal y pasa al estado de la mecanización de sus instalaciones, adoptando, para moverlas, principios de utilización de formas modernas de energía como máquinas a vapor.

Historiadores de la economía como el profesor Godechot de la Universidad de Toulouse, en un intento de precisar los períodos de industrialización de diferentes naciones, ha aceptado recurrir al concepto de período de despegue introducido por el economista americano Walt Rostow. Sin embargo, no es lo mismo industrialización, es decir, mecanización de la economía, que el despegue, en la definición de Rostow. El proceso de industrialización de Inglaterra se desarrolló a lo largo del siglo XVIII; en cambio Rostow estableció como período de despegue el de 1783—1802. Ello tiene importancia para subrayar que cuando se logró la independencia de España, Inglaterra era el único país que se encontró en condiciones de exportar, masivamente, a las repúblicas americanas, recién liberadas de un monopolio comercial.

Ya en 1820, se establecieron en Lima las casas Hull, Gruning & Co. y Gibbs & Co. para ser seguidas, al año siguiente, por la firma MacLean, Rowe y Co. y, en 1823, por la casa E. Humphreys & Co. Estas se encargaron de un comercio regular con Inglaterra, en los dos sentidos, importándose textiles, maquinarias y herramientas, armas, y otros menesteres, y exportándose metales preciosos, cueros y, posteriormente azúcar y algodón. Actuaron también como agentes financieros para la importación de maquinarias y herramientas para la agricultura y para la poca actividad minera, operaciones que, en algunos casos, determinaron, ante incumplimientos en las amortizaciones, que la ejecución de garantías hipotecarias hicieran posible que estas empresas comerciales devinieran en propietarias y operadoras de haciendas costeñas.

En lo que concierne a la minería, Samamé Boggio sostiene que los años inmediatos a la independencia fueron de "aguda declinación, a consecuencia, no sólo de cambios políticos y sus efectos sociales, sino también como secuela del virtual marasmo en que había caído la actividad minera en los años finales del dominio peninsular". Agrega que "las autoridades de la naciente República carecían de medios, de experiencia y de capacidad organizativa . . . la producción minera siguió languideciendo por varios años".

En la agricultura de la costa se fue recuperando la productividad de la tierra, con la producción de azúcar de la variante Tahiti, introducida en los finales de la colonia, lográndose reducir costos y llegar a niveles competitivos como para reanudar la exportación. De otro lado, la producción del algodón continuó incrementándose, con exportaciones por puertos de Piura, Lambayeque, Lima e Ica.

En relación a la agricultura de la sierra, y en especial aquella del sur—este peruano, con la creación del virreinato de Buenos Aires y la audiencia de Charcas, que, en un principio, comprendió el hoy departamento de Puno, la producción artesanal, los obrajes en tejidos de lana, pasó, brevemente, por un máximo, para decaer enseguida. Tamayo Herrera sostie-

ne que la guerra por la independencia introdujo cambios en la composición interna del grupo terrateniente, los dueños de la tierra, quienes abandonaron la actividad de los tejidos, haciéndose, cada vez más, rurales.

En este primer período de la república se destaca el regreso de Mariano de Rivero y Ustáriz, arequipeño, el primer científico peruano con formación técnica. Muy joven, salió para España con el propósito de estudiar ciencias en Madrid. Pasó luego, sucesivamente, por París, Berlín y Freiberg, en cuya escuela de minas completó, con lecciones prácticas, su ya muy rico bagaje científico. En París conoció a grandes químicos de la época, como Proust, Gay–Lussac, Dulong, también al físico y astrónomo Arago y, en Inglaterra, a Humphry Davy, el inventor de la lámpara de seguridad para los mineros del carbón, y a Michael Faraday, el padre de la electroquímica y de la electrodinámica. Más tarde, Alexander von Humboldt, en 1822, en conceptuosa carta, presentó a Bolívar a este joven peruano que se había propuesto formar, en primer término, en Colombia, un Museo de Historia Natural y una Escuela de Minas. En 1826 regresa al Perú, con similar propósito pero con igual resultado: frustración. En diciembre del año siguiente, trabajando con Nicolás Fernández de Piérola inició la publicación del *Memorial de Ciencias Naturales y de Industria Nacional y Extranjera*, un aporte muy notable entonces, tanto en el plano de la extensión de los conocimientos científicos como a los trabajos e informes en temas muy específicos, por ejemplo, sobre las calidades de aguas que pueden ser usadas en calderas. Desgraciadamente, como precursor en este campo de las ciencias del siglo XIX, en un país recién libertado, sin mayor respaldo en los gobiernos de esos tiempos, la publicación del *Memorial* cesó con el número doce, en noviembre de 1828, con estas palabras reiterativas de su propósito inicial: "echar la semilla aunque imperfecta de unos conocimientos que han hecho progresar a los Estados de Europa y que cultivados aquí no pueden menos que producir frutos abundantes y por este medio propender a la gloria y prosperidad de la República. . ."

Continuando con el propósito de hacer un corto resumen de la evolución económica hacia la adopción, por imitación, de nuevas tecnologías, se anota un largo período antes de que se lleven a cabo nuevos intentos de introducir formas modernas de energía.

En el entretiempo, la apertura al comercio internacional significó la continuada introducción que, obviamente, dañaban las operaciones de los obrajes, desarrollos artesanales localizados en el interior del país. Tales importaciones jugaron entonces, por largo tiempo, un rol dual, con referencia al desarrollo de la industrialización en el país. Constituyeron un poderoso estímulo para inducir a la inversión en innovaciones, en el campo textil por ejemplo. La situación de nuestra artesanía textil fue, es probable, la misma que la registrada seguramente en la industria textil francesa. Los industriales franceses sin embargo, recurrieron para defenderse al espionaje industrial, al contrabando de máquinas textiles, hasta de las "Boulton and Watt", propietarias de las licencias de Watt sobre máquinas a vapor. Solicitaron, asimismo, que se les autorizara el empleo en gran escala de niños y niñas, y aún de presidiarios, para obtener mano de obra barata.

La producción textil artesanal y doméstica peruana, dirigida a la inmediata satisfacción de las necesidades familiares, se ejerció, en especial, por mujeres, y sólo cuando las pausas invernales lo permitían, los hombres ayudaron a la producción. Tamayo Herrera afirma que existían aún obrajes en los que se elaboraban paños burdos y finos, y los chorrillos que fabricaban bayetas y jergas de calidad inferior, agregando que "había obrajes de co-

munidad, abiertos, privados, de la corona, mixtos". Este sistema de trabajo debió parecerse al que se desarrolló en muchos lugares de Europa desde los tiempos del medioevo hasta los modernos de los siglos XVII y XVIII, aunque en éstos las distintas operaciones como el hilado, el teñido, el tejido, eran realizadas en distintos ambientes de trabajo.

El desarrollo de los obrajes en el medio rural causó entonces que estas artesanías conservaran un carácter intermedio entre agricultura e industria y, quizás por ello, una promiscuidad en la mano de obra tal que hizo difícil que se especializaran obreros hábiles y diestros.

En el caso cuzqueño, se sostiene que el valor anual de la producción exportada hacia fines del siglo XVIII, para Potosí y provincias del Río de la Plata, llegó a sobrepasar los dos millones de pesos, y que ocupaba a cerca de cincuenta mil familias. Tales generalidades, desde que estadísticas de trabajo de entonces no existen, no permiten establecer, físicamente, la magnitud de tales producciones. Una simple comparación, cuantitativa, explicaría lo que fue la mecanización en Inglaterra, contra la cual todo esfuerzo de protección aduanera aparecía como insensato: entre 1701 y 1802 las importaciones de algodón crudo hechas por ese país crecieron sesenta veces, y sólo entre 1781 y 1802, más de once veces. De otro lado, la cifra de cincuenta mil las familias involucradas en los obrajes tampoco puede ser aceptada sin mayor análisis, a pesar que se trata de una información contenida en una publicación cuzqueña que data de los primeros años de la república; cincuenta mil familias significaría no menos de ciento cincuenta mil trabajadores, en un país en que la población total era apenas de un millón doscientos mil habitantes.

En cualquier caso, se comprende que los productos textiles de lana y algodón que, como dice Tamayo Herrera, llegaron de Manchester y Halifax a "precios más bajos y con calidad más uniforme que los producidos por las industrias andinas", continuaran importándose. "El comercio cuzqueño, afirma, fue la clase más favorecida con la emancipación pues era satélite de los comerciantes de la costa". Estos años fueron pues los del inicio de otra actividad de gran importancia y significación económica para el Perú, el comercio internacional. La mecanización lograda justamente en tiempos de Adam Smith y de David Ricardo, significó especialización. ¿Cuál fue causa y cuál fue consecuencia entre especialización y aumento de la productividad? Adam Smith intentó definirlo diciendo: "La más grande mejora en el poder productivo de los trabajadores y la mayor parte de la habilidad, destreza y juicio con la cual se dirige o se aplica, aparecen haber sido los efectos de la división del trabajo".

Ya se ha dicho, el progreso técnico, la mecanización, la industrialización dependen en cualquier momento, de la ciencia pura, en último término, de la ciencia aplicada y, por lo tanto, de los recursos que se dediquen a este esfuerzo. La educación, es, pues, el factor central importante. El problema para el país, casi inconscientemente enfrentado, fue el grado de aplicación de recursos para preparar las mentes de las generaciones jóvenes de entonces, que pudieron haber refrescado, con esta nueva corriente de conocimientos, la operación de transferencia y asimilación de técnicas. Tales cambios técnicos habían de tener una significación económica. El Perú, país marítimo, geográficamente colocado en posición muy alejada de los principales centros industriales, ingresó a la etapa de la mecanización por la vía de la modernización de los transportes marítimos. La introducción de nuevas técnicas, las innovaciones, fueron, y también hoy lo son, asuntos complejos que requirieron capital, que

demandaron una cierta escala económica de operación, y que, por modesta que ella fuera, tuvo que desarrollarse como un proceso gradual. Históricamente, eso fue así. El rol innovador para la etapa inicial correspondió a la marina mercante, con las operaciones de la Pacific Steam Navigation Company, creada en 1838, y con la llegada del primer barco mercante a vapor, con ruedas como elemento final de impulsión, el *Perú*, en noviembre de 1840, siendo presidente el general Gamarra, y ministro de Hacienda el general Castilla. Pero el liderazgo económico–tecnológico como demostración de posibilidad así como por su capacidad para difundirlo en el propio país, correspondió, pocos años después, a la marina de guerra, bajo el diseño de una política de modernización naval debida al propio Castilla. Historiadores de la economía peruana se han esforzado, y se esfuerzan, para encontrar el cuándo, el cómo y quiénes, en el modo Schumpeteriano, fueron los *entrepreneurs*, o sea los empresarios que, poseyendo empuje, ambición, previsión e imaginación, rompieran las barreras tradicionales, vencieran la inercia y llevaran las teorías al campo práctico. La respuesta podría ser que fue más bien el Estado, en función de las necesidades de la defensa nacional en primer término, el "empresario" peruano innovador, el que introdujo nuevas técnicas, el que demostró sus ventajas y el que inició su difusión también, a los sectores industriales, por la vía de las escuelas de artes y oficios, de creación contemporánea. Años después la acumulación de capital, el crecimiento mismo de las importaciones estimularon la introducción de nuevas técnicas de producción, pero jugando su rol dual antes mencionado, se negaron a morir una vez que se introdujeron esos nuevos procesos productivos. El capital, que es producción acumulada, fue reinvirtiéndose en un proceso que se inició en la segunda mitad de este siglo XIX, y que se interrumpió cuando la guerra del Pacífico.

Por estos mismos días se instaló también, según refiere Basadre, la primera máquina a vapor para accionar un trapiche en un ingenio azucarero del general José Rufino Echenique, importada por intermedio de la Casa Gibbs y, posteriormente, pero en fecha no precisada, entre 1839 y 1847, la prensa de vapor empleada por el diario *El Comercio*. Probablemente, el desempeño de las nuevas máquinas fue materia para que se anunciara en 1842 por los periódicos de Lima que existía una máquina similar, que estaba a disposición de los agricultores que quisieran alquilarla.

Como el movimiento regular de los barcos a vapor requirió apoyo en el puerto terminal de la línea, tales necesarios servicios, se establecieron bajo la forma de una estación de aprovisionamiento de carbón, con anexo de un taller de reparaciones. La primera fue montada en Talcahuano, probablemente en concordancia con el inicio de las operaciones pero, en 1841, Wheelwright, sobre un terreno arrendado en el Callao, instaló equipos y otras facilidades, como almacén de repuestos y talleres para reparación y reconstrucción de calderos. Su operación se hizo teniendo como jefes y contramaestres a ingenieros y técnicos británicos, siendo éstos, pues, los primeros obreros y técnicos inmigrantes calificados que, poco a poco, enseñaron a peruanos sus conocimientos y destrezas. En ese mismo año el *Chile*, gemelo del *Perú*, tuvo un accidente que, arreglado provisionalmente en el Callao, fue completado en Guayaquil, sede de astilleros famosos desde la época de la colonia, cuya decadencia iba a iniciarse con la introducción, primero de la máquina a vapor y luego del caso metálico.

Cuando inició Castilla su primer gobierno constitucional, diversas medidas dieron impulso a la preparación y formación de la base o estructura de una marina mercante moderna y nacional, ya iniciada, en verdad, unos pocos años antes, como por ejemplo con el restable-

cimiento en 1840 de la Escuela Central de Marina. Parece innecesario extenderse sobre el tema en una oportunidad como ésta, ante una audiencia como la que me honra escuchándome.

El paso decisivo, la cabeza de puente para la introducción de una tecnología moderna en el Perú, fue tomado por Castilla, no sólo por haber ordenado la construcción del primer buque de guerra, a vapor, en los astilleros Brown & Bell de Nueva York, el *Rímac*. Con visión admitió que era de definitiva importancia el establecimiento de una maestranza equipada adecuadamente, para el mantenimiento de barcos, dadas las enormes distancias que mediaban entre las aguas peruanas y los centros fabriles norteamericanos o europeos. Según deduce Denegri, el contrato con Brown & Bell debió de ser firmado en diciembre de 1845, mientras que la creación de la maestranza, que fue llamada Factoría Naval de Bellavista, según Zanutelli, había sido dispuesta por Resolución Suprema del 22 de mayo de ese mismo año, o sea, seis meses antes.

Podría también explicarse tan inmediata acción por parte de un gobierno que tan sólo pocos días antes había asumido el mando, si se concede a Echenique el haber sido convencido por su ingeniero Rumrrill de la necesidad de tener una maestranza para atender a la mecanización por primera vez en el país, de la molienda de azúcar con un accionamiento a vapor. La experiencia por ellos registrada, de algunos años, podría haber servido para que, con la intención conocida de Castilla de preparar la Marina de Guerra para que ingresara a la etapa de la máquina a vapor, se tomaran ambos pasos, siendo desde luego más fácil de ordenar el estudio y preparación de lo que, poco más tarde, fue la Factoría, que la de preparar un contrato de construcción de un buque de guerra en aquellos primeros tiempos.

Pero ¿por qué se llamó Factoría?

Según el diccionario de la lengua inglesa, *Factory* puede entenderse tanto como una acción o proceso de hacer algo, como también un edificio, o edificios, con planta para fabricación de algún producto. La idea atrás de la creación de la Factoría Naval, tanto de Echenique, como de Mendiburu, habría cumplido con esta definición, ya que ambos se expresaron entonces diciendo que era necesaria la fundición de piezas de artillería, lo que, en efecto, en los primeros años de operación lograron hacer, en bronce y en fundición gris.

En el terreno de la revolución industrial inglesa el concepto de Factoría, en aplicación en esa época, significaba lo siguiente: a) un mayor uso de capital y de máquinas, en una mayor escala de producción; b) la centralización de la producción en un solo edificio o taller; c) una mayor división del trabajo, al mismo tiempo que una diferencia mayor entre empleador y trabajador; d) una nueva disciplina en la fuerza laboral, ya que el tiempo de los trabajos mecánicos, o de fundición, no es compatible con hábitos o temperamentos muy individuales y, más bien, el obrero debe acomodarse al ritmo de la máquina.

Reparando, poniendo atención a lo que, en efecto, debió distinguir la disciplina en el trabajo en aquella factoría, en la fundición por ejemplo, con la común manera de tomar las tareas artesanales, no hay duda que con este solo concepto se podría explicar el uso de la palabra factoría.

Una factoría representó en aquella época una nueva forma de organización, una organización industrial en la que muchos de los factores de producción, escala,especialización,

capital invertido por obrero, tecnología, se unían para incrementar producción y productividad. El empresario fue entonces, como también hoy continúa siéndolo, quien, con visión económica, comprendía la existencia de oportunidades o de necesidades y diseñaba los medios para reunir, como en función operativa, mano de obra, capital y tecnología.

No habría error si se afirmara que, consciente o inconscientemente, quienes concibieron el proyecto de la Factoría Naval introdujeron por primera vez en el Perú este gran marco conceptual, disciplinario, y de acción de la empresa industrial, en general, para cualquier actividad.

¿Podría haberse introducido el esquema, la organización, para un propósito concreto, antes de este primer período constitucional de Castilla? La respuesta es negativa si se atiende a que las dos primeras décadas de la vida independiente peruana estuvieron caracterizadas por una muy alta inestabilidad política interna y hasta cuatro campañas militares contra fuerzas de países vecinos.

Pero mientras en Inglaterra, a lo largo de casi cien años de evolución y extensión de la revolución industrial, las iniciativas, las aventuras y los riesgos, fueron tomados por personas individuales o asociadas, sin necesidad de recurrir a capitales extranjeros, sin que el Estado o el Gobierno inglés interviniera ni para reducir o cancelar el inhumano tratamiento a obreros y obreras de toda edad, es decir, la revolución industrial llevada dentro del marco de una economía muy liberal, del *laissez faire*, en el Perú, esta primera iniciativa de modernizar la industria, a través de un proyecto para producción mecánica, fue llevada a cabo por el Estado. Las necesidades de la defensa nacional, a las que Castilla, con mucha razón, concedió en esos días una elevada atención, así como también, no habría razón para excluirlo, la necesidad de expandir nuestra economía por encima de la de simples niveles de subsistencia, y todo ello, en momentos en que la coyuntura económica y de caja para este nuevo gobierno se presentaba muy favorable ya que el trabajo y la venta al exterior del guano se había iniciado.

La Factoría Naval de Bellavista inició sus operaciones en 1849, contando ya con máquinas y equipos llegados en el *Rímac*. Su primer reglamento formulado en 1852, estableció sus seis secciones técnicas así como creó el sistema de enseñanza de aprendices, los cuales deberían provenir de los diversos centros de la República. En lo que se refiere a los mandos superiores y medios, totalmente de la Marina de Guerra, tempranamente, en 1846, acompañaron al capitán de fragata don Domingo Valle Riestra en su viaje y estada en Nueva York, con propósito de estudios y prácticas en las nuevas técnicas de máquinas, varios jóvenes marinos, entre los que se contaron los tenientes Ramón Valle Riestra, Carreño y Sanz Tejada, más tarde superintendentes y directores de establecimiento. La parte técnica industrial estuvo bajo la dirección de personal técnico extranjero contratado. Este personal de alto nivel que, probablemente, aceptaban el encargo por las buenas condiciones de los contratos podrían haber estado movidos también por las condiciones de trabajo en Inglaterra, en esa época victoriana. La *Factory Act*, o sea la ley de industrias, de 1850 estableció, por ejemplo, la semana de trabajo de 60 horas, concluyendo el sábado a las dos de la tarde.

La Factoría también dió albergue a la rama artillera del Ejército. Aparte de las tareas de mantenimiento, se debe recordar en primer término, que al inicio de sus actividades fabricaron cañones, por fundición, de avancarga. Posteriormente, con ocasión del conflicto con España, tomó a su cargo las más modernas piezas artilleras recién llegadas, como los

Rodman, los Dahlgren, alcanzando a modificar, en los mediados de los años 70 a algunos avancarga para convertirlos en de retrocarga. Finalmente, para la defensa de Lima, en Bellavista se fabricaron hasta dos cañones en acero, de retrocarga, sistema Selby, que dieron batalla en San Juan el 13 de enero de 1881.

Rosendo Melo, citado por Denegri, insistía en que Bellavista fue, en todo tiempo, un centro de la marina dedicado también a la enseñanza de nuevas técnicas alcanzando así a influenciar y revolucionar también la agricultura al ofrecer solución a los problemas de la mecanización.

Para todo ello será sumamente interesante conocer el desarrollo que sobre el tema, se ofrecerá en el próximo a aparecer segundo volumen de la obra de don Fernando Romero, inapreciable trabajo sobre la *Historia Marítima del Perú*.

Con referencia a las diversas fases de introducción de las técnicas de mecanización de las industrias, debe recordarse el primer intento industrial en el campo textil del algodón emprendido en 1847 por Casanova y Cagigao, el cual, por circunstancias económicas, debió suspender sus labores cinco años después.

La experiencia, empero, no debió de ser definitiva y desilusionadora en el campo textil pues por esos mismos años aparecen dos plantas textiles modernas, de hilados y telas de lana, la una en Cuzco, debida a los señores Garmendia y Nadal, la otra de los señores Terry en Urcón, provincia de Pallasca. La maquinaria francesa que fue a Cuzco llegó a Islay en 1859, en tiempos en los que, muy probablemente don Carlos López Aldana adquiría las instalaciones de Casanova y Cagigao. Cuando, en 1871, la punta de rieles del ferrocarril Callao—Oroya en construcción, había sobrepasado Vitarte, López Aldana trasladó su fábrica a esta comunidad. Basadre, al mencionar estos desarrollos de la industria textil dirá que "aparte de su significado dentro de su propio campo, Vitarte fue como un anuncio del fugaz e incipiente desarrollo industrial visible entre 1873 y 1878". Más tarde, conversando con Pablo Macera, admitirá que: "hay un industrialismo enano en Lima a partir de 1865 más o menos", agregando que "algunas fábricas, algunas industrias, ya no corren la suerte infeliz que había tenido la industria textil de Casanova", es decir, subraya, "hay una especie de preindustrialismo, un industrialismo inicial y urbano al lado de la agricultura de exportación".

Castilla inicia la construcción de ferrocarriles en el Perú, con la conexión entre Callao y Lima, culminada en marzo de 1851. Se refiere que cuando Castilla colocaba la primera piedra para esta obra y recibió el badilejo del obrero, dijo: "Este instrumento de la industria en manos de un soldado republicano es para mí de mayor importancia que el cetro del universo". A continuación, Echenique autorizó las construcciones de los FF.CC de Arica a Tacna y de Lima a Chorrillos, creo la Comisión Central de Ingenieros Civiles y contrató en Europa, entre otros ingenieros a Malinowski, más tarde el proyectista del ferrocarril central que construyera Meiggs.

La labor de Castilla en su segundo período con el concepto del rol de las máquinas en el desarrollo alcanzó a proyectarse hacia el Amazonas y el Titicaca. Dadas las condiciones geográficas en lo que al lago se refiere, se concibió la idea de adquirir y transportar, para

armar *in situ*, los componentes totales de dos barcos, aproximadamente de 200 toneladas de desplazamiento. Esta hazaña, desde el transporte de Arica al borde del lago, al astillero de Huaje, contemporáneamente establecido para el armado, tomó cerca de siete u ocho años, pues dichos componentes fueron llegando al puerto peruano a lo largo de 1863, pero los barcos estuvieron en servicio tan sólo en 1871. En el caso del río Amazonas, se construyeron también dos barcos, se trajeron a bordo de ellos los componentes de otros dos, así como los necesarios tanto para un Arsenal Naval y Astillero para armar a estos dos llegados totalmente desarmados, como para construir asimismo un dique flotante. Lo interesante es no sólo el hecho de haber llevado la máquina a vapor a la selva y al lago peruano-boliviano, y con ello introducir economía en los transportes, sino el concepto de inicio de industria con el sistema CKD tan usado hoy día en la industria mecánica mundial. Por tanto, estas unidades, ya con cierta dimensión y número, cuatro en los mismos meses, podrían considerarse como el adelanto en ochenta años, en la línea de avance técnico en el Servicio Industrial de la Marina, cuando a lo largo de los años 1942 a 1944 ella emprendiera el trabajo de rescate del intencionalmente incendiado buque motor alemán *Monserrate*, que devino en BAP *Callao*. Lo que se tuvo que hacer en esta oportunidad fue algo inmenso pues el incendio alcanzó a tomar dimensiones en proa, en máquinas y en popa en el eje de codaste, y además inutilizando completamente el sistema eléctrico para cuya reparación no se podría contar con planos, diseños y diagramas.

Volviendo a tomar el hilo de la historia de desarrollo de la mecanización paulatina y gradual de nuestra economía, iniciada a los fines de la primera mitad del siglo XIX, como ya se ha recordado, se debe destacar con igual fundamento, de decisiones trascendentes, la de los proyectos ferrocarrileros concebidos y diseñados por Malinowski, fundamentalmente, y puestos en ejecución por los gobiernos de Diez Canseco, Balta y Pardo. Otra forma de penetración y de unión del país en todo lo largo de las rutas, a parte del considerable impacto en el transporte y en las economías externas que ellos crearon y mantuvieron. José Barreda Bustamante, distinguido ingeniero civil de la primera mitad del siglo, director de trabajos en el cañón del Pato, decía que la adopción de un sistema ferrocarrilero no podía basarse en el costo de construcción o en la formación, o no, de déficits de explotación sino en su influencia directa e indirecta en el desarrollo del país. En otra oportunidad sostuvo que "sin esos ferrocarriles, el País no hubiera podido restablecerse del estado catastrófico en que le dejó la guerra con Chile, ni llegar a alcanzar el desarollo que palpamos". Haber aplicado con criterio de hoy, el concepto de costo–beneficio a proyectos semejantes, hubiera sido un absurdo técnico y económico. Fueron decisiones de coraje tomadas por peruanos en momento oportuno, cuya consecuencia y transcendencia en el desarrollo peruano, desde entonces, es aún hoy muy difícil de medir, aunque entonces, como hoy, fácil de criticar.

En el campo privado, todas estas acciones de desarrollo, que conceptos de teorías de desarrollo de economías atrasadas, podrían calificarse como de desarrollo desequilibrado, indujeron a acciones de mejoramiento e incremento de la producción y de la productividad. A fines de los años 50 se introdujo la bomba accionada por máquina a vapor en los centros de cultivo de algodón, Piura principalmente, dado el tipo de problema que para el riego oportuno le presentaban los ríos Piura y Chira. En 1862, dice Fernando Eguren, la hacienda más grande de Piura, Pabur, instaló bombas de agua y desmotadora, usando como combustible la leña del algarrobo, y poco tiempo después lo hicieron otras haciendas como Nomalá, Huapalá y Malingas en el Alto Piura, asi como Tangarará, Huangalá y Paredones en el Chira, instalaciones todas que, en 1869, alcanzó a visitar Antonio Raimondi. Agrega Eguren que en

algunas otras haciendas grandes se instalaron también desmotadoras americanas y que en 1878 Federico Hilbeck instaló otra, en Catacaos, para desmostrar el algodón producido por los campesinos de esa conocida comunidad.

Por su parte, Yépez del Castillo proporciona información estadística sobre la provincia de Trujillo para 1876, de la cual se puede extraer, como datos, la existencia entonces, de 64 calderas a vapor, 66 máquinas a vapor, 27 trapiches accionados por máquinas a vapor, 11 ruedas hidráulicas y 3 trapiches actuados por rueda hidráulica.

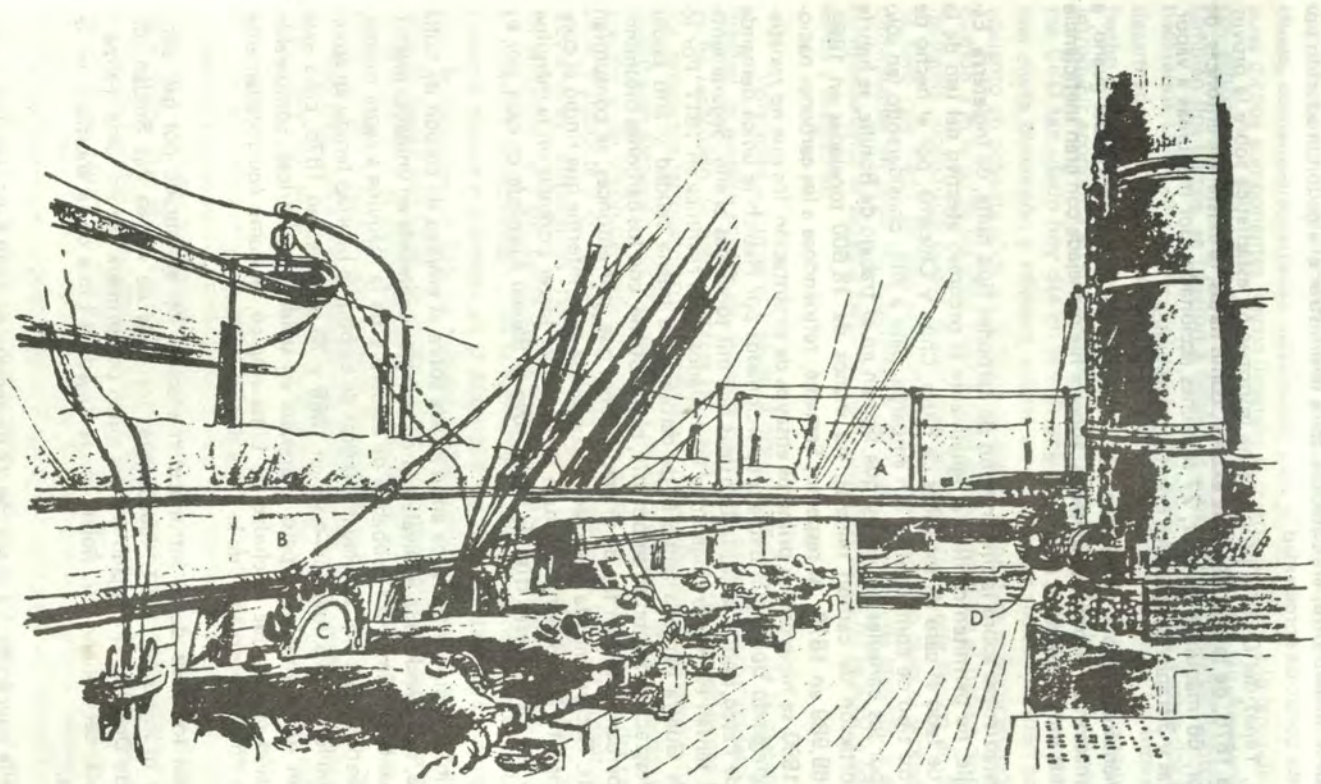
La versátil máquina a vapor entró también a trabajar en la extracción del guano, a tenor de una información de Margarita Giesecke, aunque fue manejada con gran ineficiencia por parte del personal muy numeroso, a cargo de ella.

La falta de estadísticas sobre la importación de carbones tipo hulla, de Inglaterra, Estados Unidos o Chile, no permiten configurar igualmente el progreso efectivo del uso de la máquina, dejando de lado el caso de los valles de Piura, Chira y Chicama, por el hecho de contarse allí con otro tipo de combustible. Sin embargo, pese a ello, considerando tan sólo las cifras acotadas por los cónsules ingleses y que figuran en el trabajo de Bonilla, se habría tenido, como importación de carbón mineral, no menos de 18,600 toneladas en 1869, 33,039 en 1872 y 69,989 en 1876. Al respecto, Samamé, refiriéndose a los carbones nacionales, dice que en 1860 se hicieron los primeros ensayos de explotación, los que no revistieron importancia, agregando que según datos proporcionados por Habich la única demanda procedía de Cerro de Pasco, donde se utilizaban unas dos mil toneladas al año. Seguramente que estos carbones tenían el mismo origen que los hallados por Trevithick en 1817. Por lo demás la Marina de Guerra peruana requería de carbones de buena calidad y alto poder calorífico, lo que desgraciadamente no se obtenía, ni se obtiene, con los carbones bituminosos y antracitosos peruanos, ni con los de origen chileno, que, por entonces, se consumían también en este país. Recordamos la observación contenida en el informe que rindió el contralmirante Grau respecto al problema que tuvo de no poder lograr potencia en la máquina del *Huáscar* cuando, en los primeros días de junio, tuvo al *Blanco Encalada* en caza, por su popa.

Con la poca información estadística antes citada sobre el empleo de carbón de hulla en los años 69 y 76, asumiendo una equivalencia de energía, expresada en unidades eléctricas que tome en cuenta rendimientos probables de caldero y de la máquina a vapor misma, como de 1000 kilovatios–hora por toneladas métricas de carbón, se habrían tenido en aquellos años unos 19 millones de kilovatios–hora en 1869 y 70 millones en 1876, cifra esta última de energía en forma mecánica, pero expresada en unidades eléctricas, comparable en orden de dimensión con la que la ciudad de Lima empleó, o, como equivocadamente se dice consumió, en un año, poco antes de la Segunda Guerra Mundial.

Aquellos fueron los años de la introducción efectiva del alumbrado por gas, concesión que Castilla otorgara en 1851. Igualmente, los años de Mateo Paz Soldán, de Cayetano Heredia, de Douglas, el cirujano francés quien por primera vez en Lima realizara operación de vesícula, del italiano Dr. Solari, de la llegada a Lima de la anestesia, en la expresión de Basadre.

En el plano de la educación, ya la ley del 23 de octubre de 1849 había señalado la intención de "romper la orientación técnica y humanista de la educación, ligándola al progre-



Cubierta superior o de batería en el caso de una corbeta de mediados del siglo XIX.

so de la industria . . . ". La disposición de dicha ley para dotar a todas las capitales de departamento con adecuadas escuelas de artes y oficios no llegó a ser cumplida. Fue recién en su segundo gobierno que Castilla logró que se concretara el proyecto de la Escuela para Lima, dándole como local el que fuera Colegio Real. Como se sabe, fue esta Escuela, siendo su director el general Mendiburu que, con las máquinas en ella instalada, fuera premiada en la exposición industrial de Valparaíso de 1875, por las máquinas–herramientas de su construcción que en ella exhibiera, y así mismo, donde, en 1880, se construyeran treinta cañones de retrocarga en acero de 60 mm.

Con respecto a la enseñanza superior, el Reglamento de Instrucción promulgado por Castilla en 1850 alcanzó a modificar la organización universitaria de San Marcos, al crear como nuevas facultades, las de Matemáticas, Ciencias Naturales y Filosofía y Humanidades, en la que se enseñaba Economía Política. Agrega Valcárcel que en 1855 se modificó el citado Reglamento, disponiéndose que se creara un Instituto de Ingenieros, una escuela de minería y otra de agricultura. Las intenciones y desvelos de Pedro Gálvez y, sin duda, del propio Castilla, no pudieron en estos casos verse culminados.

En la lucha por erradicar el analfabetismo y la ignorancia, la dictadura de 1866 declaró, por decreto, la obligatoriedad de la instrucción primaria, disposición fundamental sobre la que Pardo y su ministro Simeón Tejeda insistieran en 1873.

"La agricultura de la costa fue obra de gran aliento –dice Fernando Romero– que demandó un esfuerzo que puede compararse con los mayores que han tenido que desplegar los grupos humanos". Agrega, "apenas se estabilizó algo la situación política, resurgió el tradicional empuje del agricultor costeño". Durante el gobierno de Balta por ley del Congreso se autorizó efectuar estudios para ampliar la dotación de agua para el riego en el Valle del Rímac. Asi mismo se autorizaron obras para irrigación de nuevas tierras en el Departamento de Tacna, legislándose sobre la repartición de agua, como también se otorgaron préstamos para mejoramiento del riego en haciendas del valle del Santa.

Las grandes bases para el desarrollo vigoroso de la minería, científicamente orientada, se dan en 1876, al establecerse definitivamente la Escuela de Ingenieros Civiles y de Minas, bajo la dirección del ingeniero polaco, especialmente contratado para ello, Eduardo de Habich, asistiéndole profesores como Paz Soldán, Wakulsky, Kluger, José Sebastián Barranca y, posteriormente Torrico y Mesa, García Godos y José Granda. En 1880 se graduaron sus dos primeras promociones, de dos ingenieros por especialidad, Carrión, Giraldo, Remy y Valdizán. Durante la guerra, la Escuela y sus profesores siguieron proporcionando enseñanza sin recibir sueldo alguno, y los jóvenes estudiantes de minería viajaron por el país estudiando yacimientos y lugares reconocidos anteriormente, además de los que indicara Antonio Raimondi. Asi también se explica que tan pronto el país se recobrara del desastre y hacer el ejército chileno abandono del país, tanto durante el gobierno de Iglesias, como de Cáceres la tarea de reanudar la marcha y la aceleración de nuestra economía pudiera hacerse sin mayor dificultad. En otras palabras en este período anterior a la guerra, el crecimiento en valor del capital o riqueza nacional, en la agricultura, en la minería, en la industria y en servicios, acompañado por el intangible crecimiento del valor patrimonial del saber del personal técnico contribuyó a salir nuevamente, con gran fe, hacia nuevos, distintos, pero inevitablemente mejores destinos.

En 1876, pocos años antes de la guerra, apareció el trabajo de dos residentes italianos, Juan Copello y Luis Petriconi. Dejando de lado las numerosas ideas, muchas de ellas justas y lógicas —sobre la necesidad de la protección tanto a la iniciativa privada como a la producción misma, contra la competencia de similares productos de origen extranjero, otras expresiones fueron muestra de un buen criterio, formuladas simplemente como recomendaciones, muchas de ellas de difícil concreción. El estudio se aproximaba a aquel que treinta años antes preparara el economista alemán Federico List, en el que se insistía en la necesidad de la unión aduanera de los pueblos de habla alemana, el *Zoll Verein*. Así mismo, respecto a la distribución del ingreso, las tesis expuestas recuerdan a las que se conocían del economista italiano, contemporáneo de los autores del estudio, Wilfredo Pareto. Confunde entonces la interpretación que Basadre ha tenido sobre este trabajo, y que expone diciendo que es "en suma, dentro de las limitaciones de su época, un plan para industrializar el Perú". Un plan es diagnóstico, es alternativas, debe responder a los conocidos: por qué, cómo, cuándo, quiénes, un plan es cifras, tiene que ir acompañado con formas de financiamiento y con diseño de estrategias y prioridades.

De todos modos, merced a acciones debidas a iniciativas de personas o del Estado, la introducción y adopción de tecnologías modernas aparecería como en el planteamiento del profesor Hirschman, es decir, de introducción de la fórmula de aprendizaje por la práctica, de entrenamientos dentro de la industria, método de aprendizaje, por lo demás, resucitado con carácter de urgente por los diversos centros de trabajo en los Estados Unidos frente a las exigencias de la segunda guerra respecto a personal laboral. Desarrollo desequilibrado, eslabonamiento hacia atrás, creación de economías externas, establecimiento de la función de la demanda como una variable dependiente. Algunos sectores como los textiles de algodón y lana, de refinación de azúcar, de producción de algodón en rama y de caña de azúcar, pueden ser considerados, transcurridos aquellos años iniciales, como los sectores líderes en la evolución. Estos contaron, a su vez, con el apoyo de los modernizados sectores de servicio, como transportes terrestre y marítimo, banca comercial, de reparación de máquinas y, más aún, de construcción de éstas. En cambio, otros sectores, tanto en sentido económico, como en alcance geográfico, dado el relieve accidentado de este país, quedaron, tecnológicamente, como áreas atrasadas. Se cita a menudo el caso de la economía de la Alemania del siglo XIX, cuando después de alcanzada la unidad, las regiones del Este que hoy forma parte de la República Democrática de Alemania, entonces fundamentalmente agrícolas, se encontraban subdesarrolladas, en comparación con las zonas del Oeste, como Sajonia, Westfalia y del Rin.

El país se fue acostumbrando a la idea de producir para vender, a la imagen de un mercado económico de oferta y demanda de productos y de servicios y no meramente para consumir. Aquel período 1845—1879 correspondió a una época muy positiva e interesante para el Perú. José Matos Mar sostiene que a partir de 1850 el país "había logrado desp[illegible] sentimientos de lealtad a escala sudamericana, tuvo serias posibilidades de prestigio internacional, alcanzó una organización institucional competente y eficaz y contó con excelentes oportunidades económicas".

Poco a poco se va afirmando el concepto del aporte que hicieron entonces el Estado, los hombres y la producción acumulada, o capital. Se sabe en Termodinámica, que es también filosofía, que nada alcanza a ser transformado con cien por ciento de eficiencia. Carnot afirmó y demostró que el calor no podía pasar de un punto frío a otro caliente por sí mismo,

lo que implica que en todo pase realmente efectuado ha habido, inevitablemente, un gasto de trabajo.

Resumiendo, la introducción de la máquina a vapor, primero en el mar y luego en la industria y en los ferrocarriles, el cambio económico que significó necesariamente la introducción de otras máquinas destinadas a incrementar la producción y la productividad, requirieron del personal que las manejara una mayor capacidad intelectual y una más rígida disciplina en el trabajo. Las numerosas empresas que se establecieron así no pueden ser calificadas como muestras de un industrialismo enano, de un pre–industrialismo industrial. Basadre mismo inicia el tratamiento del tema de la alta coyuntura entre 1869 y 1872 admitiendo que entre 1852 y 1869 una auténtica revolución económica había estado desarrollándose "debajo de las frecuentes y nominales revoluciones políticas". En párrafos posteriores, al hacer mención del estado de la industria azucarera sostiene que la manifestación más importante de la revolución técnica "se relaciona con la introducción de la máquina a vapor", que se tradujo en menor número de necesarios brazos y animales de trabajo y en aumento de la producción y de la productividad. Esta revolución económica, acompañada con sustanciales reformas en la administración del Estado, en la enseñanza en todos los niveles, en las instituciones bancarias y de créditos, en la formación espiritual y social de las emergentes clases trabajadoras, continuó desarrollándose hasta las vísperas de la guerra. Esta, por desastrosa que fue para el país, no alcanzó sin embargo a destruir también el capital intangible acumulado, los recursos humanos preparados, necesarios para el desarrollo. Pasado el conflicto, negociada la paz, dentro de la fase que Basadre llama el segundo militarismo, se reanudó el desarrollo industrial peruano.

Un intento de exponer estas ideas a manera de corolario de la tesis expuesta y sometida humildemente a vuestro estudio y mejor saber se encontrará amparado en un trabajo reciente de dos economistas ingleses de la Universidad de Oxford.

Rosemary Thorp y Geoff Bertram inician su estudio *Industrialización en una economía abierta: el caso del Perú en el período 1890–1940* sosteniendo que:"a partir de 1890 (sin embargo) hubo en Lima una expansión vigorosa de sectores económicos no exportadores, incluyendo manufacturas, servicios públicos y finanzas". Afirman que tres rasgos particulares, a partir de esa década del 90, produjeron una combinación favorable a la industrialización. El primero de ellos se refiere al nivel de la demanda, función principal resultante de la exportación, agregando que tanto el cultivo como el procesamiento –del azúcar y del algodón– fueron del control de peruanos. Dentro de este marco, los autores citados sostienen que "además de las instalaciones de tipo industrial necesarias para procesar estos productos de exportación, ambos sectores tenían un cierto grado de articulación con el sector de bienes de producción local: en ese tiempo las fundiciones nacionales producían una importante cantidad de maquinaria, tanto para los trapiches azucareros como para la explotación minera".

Una nota al pie, haciendo referencia a una tesis del Sr. W.A. Wolinger, Universidad de Los Angeles, 1970, dice: "debe mencionarse que tanto el azúcar como la minería, así como la expansión de la red ferroviaria implicaron empresas de tipo industrial en cuanto empleo y mecanización. Esta fue una característica importante para el desarrollo de la capacidad de administración de empresas industriales".

A menos que se admita la vivencia, entonces, de autodidactas, con conocimientos y experiencias adquiridas en muy breve tiempo, la hipótesis más probable de admitir y convenir sería, justamente, la contraria de la expuesta por los estudiosos anglosajones: el mayor desarrollo de las actividades productivas en agricultura, en minería, en industrias en general, en la mecánica y la fundición fue posible aún antes del 90, como ellos lo admiten implícitamente, porque existió personal preparado, con empuje, con decisión, con ardor, para sacar al país de la postración y la ruina que, en otros aspectos, la guerra y la ocupación habían causado. Mal se puede ocultar la existencia y desempeño de este capital humano de gran valor, mal se puede sostener que fue una clase empresarial desprovista de osadía, de espíritu de riesgo, de imaginación.

Fernández Baca y Tume en un estudio sobre el complejo textil peruano refieren importantes aventuras industriales generadas por cierto, antes del año 90. Por ejemplo, que Bartolomé Boggio instaló un taller de tejidos de lana en Lima en 1889 y que un año después se asoció con Juan Manuel Peña y Mariano Ignacio Prado para formar "Santa Catalina", y que en 1892 funcionaba en Ica la Fábrica de Tejidos Ica S.A. de Andrés Malatesta.

En 1887 se legisla a favor de la implantación en el territorio nacional, del telégrafo y del teléfono. En 1888 dice Basadre había 288 aparatos conectados en Lima, magnéticos y a manizuela.

En 1884 se concede un contrato para dotar de alumbrado por electricidad a la ciudad de Lima, y el 15 de mayo de 1886 la Plaza de Armas y algunas calles estuvieron alumbradas con lámparas de arco que proporcionaban una luz muy intensa y muy blanca. Nueve años más tarde, en 1895, una asociación con Tejidos Santa Catalina, para utilizar mejor el aprovechamiento hidráulico sobre el llamado río Huatica, así como con las primeras turbinas a vapor, permitió formar la Empresa Eléctrica de Santa Rosa, para ser seguida, por la que vivió hasta no hace mucho, las Empresas Eléctricas Asociadas.

Tal fue la inicial historia de la electrificación en Lima, seguida por la de Arequipa en 1901, de Trujillo en 1905, etc.

Toda esta exposición, que cruza los años trágicos de la guerra del 79, tiene el propósito de demostrar que el desarrollo industrial peruano se inició, prácticamente, dentro del concepto de iniciación de un proceso de mecanización, con algo más que un *quantum* empresarial por parte del Estado, en la erección de la Factoría Naval de Bellavista, en la incorporación al servicio del primer buque de guerra a vapor que navegara en estas aguas del Pacífico Sur, por años, y con los servicios de tierra asegurados. Además, que dicho proceso tomó prontamente la forma de una función continua, a pesar de las guerras con España y con Chile, y que a lo largo de toda la historia del país en el siglo pasado, el elemento que aseguró la continuidad de la función fue el hombre educado y preparado técnicamente.

Sí, debió ser toda una época de visibles grandes transformaciones, en la que los hechos, y sus resultados, permiten medir a los hombres.

Sí, se puede recordar y repetir entonces, las palabras con las que Charles Dickens inició su *Historia de dos ciudades*; " Fue el mejor de los tiempos, fue el peor de los tiempos, fue

la era de la sabiduría, fue la era de la tontería, fue la época de las creencias, fue la época de la incredulidad, fue la estación de la luz, fue la estación de la oscuridad, fue la primavera de la esperanza, fue el invierno de la desesperación. .

Discurso del Capitán de Fragata Juan M.Castro Hart

Con la modestia propia de los hombres superiores, el señor ingeniero Jorge Grieve Madge se pregunta por las razones que han motivado su incorporación a nuestra casa. Séame permitido manifestarle, cumpliendo honroso encargo del señor Presidente del Instituto de Estudios Histórico–Marítimos del Perú, que tal evento es un derecho natural, porque le asisten los merecimientos del saber, de la virtud ciudadana y de la identidad con el destino histórico de la Patria, de cuya forja contemporánea es representante esclarecido.

Sus títulos personales, profesionales, académicos, institucionales y de hombre público son tantos, que es grato reconocer nuestra admiración y respeto por una existencia tan nutrida de realizaciones excepcionales. En efecto, fue ayudante en la Cátedra de los cursos de Electrotecnia y de Hidráulica Teórica en la Escuela de Ingeniería de la Universidad de Chile; ayudante en la Cátedra de Astronomía y Geodesia en la Escuela de Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica; catedrático del curso de Organos de Máquinas en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, en su Facultad de Química; profesor de los Cursos de Diseño de Máquinas en la Universidad Nacional de Ingeniería de Lima, y también Decano de su Facultad de Ingeniería Mecánica y Eléctrica.

De sus actividades en la vida pública cabe mencionar los cargos de Director General de Industrias y de Industrias y Electricidad, así como de Ministro de Estado en el Despacho de Fomento y Obras Públicas y su condición de Miembro de Nómina de los Nueve en el Programa de la Alianza para el Progreso de la O.E.A.

De sus merecimientos y autoridad profesionales nos dicen su condición de Presidente de la Asociación Electrotécnica Peruana, Presidente de la Sociedad de Ingenieros del Perú y de la Asociación de Plantas de la Industria Automotriz, para luego ser designado su Presidente Honorario.

Poseedor de un afinado sentido de la especialidad profesional, es miembro de la Sociedad de Ingenieros del Perú; de la Asociación Electrotécnica Peruana; del Instituto Peruano de Ingenieros Mecánicos y de The American Society of Mechanical Engineers de New York.

Hombre de singular coherencia en nuestro medio, su prédica principista se manifiesta y robustece en su actividad profesional, iniciada en 1939 como Ingeniero en la Representación Brown Boveri en el Perú. Posteriormente, se desempeñó como Ingeniero Asesor del Banco Central de Reserva del Perú en la Casa Nacional de Moneda; fue Ingeniero Jefe de la División Caterpillar en Enrique Ferreyros y Cía; también fue Gerente General y posteriormente Vicepresidente Ejecutivo de Motor Perú S.A., empresa productora de vehículos automóviles Volkswagen y Mercedes Benz, y desde hace años a la fecha, es Presidente Ejecutivo y Presidente del Directorio de Motores Diesel Andinos S.A.

Como es natural, a vida tan fecunda le corresponden el reconocimiento y distinciones honoríficas. Es así como ostenta las insignias de las Palmas Académicas del Ministerio de Educación de la República Francesa; de miembro de la orden del Imperio Británico en el Grado CBE; de miembro de la Orden del Sol en el Grado de Gran Oficial, amén de las distinciones máximas que otorgan los Gobiernos de Italia, República Federal Alemana, Chile y Bolivia, a lo que debemos añadir el Premio IPAE 1982 y la Condecoración de la Orden del Mérito Industrial, otorgado por el Ministerio de Industria, Turismo e Integración del Perú.

Autor de numerosos trabajos sobre temas técnicos y económicos, el año 1983 entregó a la comunidad de lectores especializados su valioso libro intitulado *Historia de la Artillería y de la Marina de Guerra en la Contienda en 1879*, en el que da a conocer aspectos poco o mal conocidos del armamento usado por las fuerzas peruanas en ese aciago conflicto. En dicho estudio, tal como se anota en una de sus solapas, el ingeniero Grieve Madge analiza en detalle la situación y estado, así como la calidad del armamento con el que se contó en el país al entrar al conflicto, demostrando que muchas de las versiones históricas que sobre este tema de la guerra del 79 se tienen, adolecen de errores inexplicablemente arrastrados desde esos días e, inexplicablemente también, mantenidos y repetidos hoy.

Quien vive de la manera que le es propia al ingeniero Grieve Madge, no es, no puede ser extraño a las más nobles aspiraciones y preocupaciones del hombre de todos los tiempos; tal es la justificación plena de la existencia, cuando se entiende a ésta como un compromiso y magisterio de trabajo.

Seguidor consecuente de Spencer, de Dewey y de Julian Huxley, el ingeniero Grieve Madge nos muestra el derrotero que conduce a la libertad plena del hombre, la que empieza y termina en las coordenadas del trabajo creador, acercándonos a la concreción libertaria de la satisfacción de las necesidades primarias y superiores que alientan en la condición humana. Su discurso de incorporación está nutrido de constataciones históricas de gran importancia para un buen entendimiento del proceso social, político e institucional peruanos. Desprovisto de prejuicios y asistido por una impecable objetividad analítica, derriba sin esfuerzo las leyendas negras y doradas, tan comunes entre nosotros cuando de examinar el pasado se trata. Ni ángel ni demonio, nos presenta al hombre peruano tal como es, en toda su compleja variedad, tan afín a su escenario geográfico, en el que la altitud se expresa como una fuerza de signo excepcionalmente importante. Y, como no podía ser de otra manera, a la variedad social, étnica, cultural y económica, el ingeniero Grieve Madge nos recuerda y muestra una experiencia institucional —sea ésta política, económica o militar—, igualmente variada y aún contradictoria. Pero la meta siempre es la misma: la búsqueda de nuestra identidad en las raíces de la verdad, por sobre todas las cosas; y como la verdad no es una respuesta a las preferencias —cualquiera sea su naturaleza o carácter—, vivir en el empeño de encontrarla significa, en principio, una generosa cuota de coraje ético.

Ciudadano esclarecido, el ejercicio ético es en el ingeniero Grieve Madge, su signo vital más característico, su viga principal. Por ello, sus éxitos personales o profesionales tienen el valor social de una lección de suma calidad en nuestros días, ahora que los valores admitidos o deseados, parecen ser, cada vez, más una abstracción metafísica en vez del ejercicio de una norma.

Generoso, pero objetivo, el ingeniero Grieve Madge nos ha conducido por la ruta que

explica el porque del título de su discurso: *El Rol de la Marina de Guerra del Perú en la Introducción de las Técnicas Mecánicas Modernas a lo largo del Siglo XIX*, al hacerlo, nos fuerza hacia la voluntad de la previsión, de la disciplina, de la perseverancia, del conocimiento y, en fin, hacia el quehacer conscientemente objetivo.

Admito haberme alejado de las formalidades propias de un acontecimiento como el que nos reúne. Soy consciente de molestar la natural modestia del ingeniero Grieve, pero su presencia y su palabra estimulan a añadir algunas reflexiones que fluyen de su disertación.

En nuestros días, nadie puede ignorar que el entorno mundial y peruano es sombrío; ya no es posible consolarse en las esquinas de la distancia geográfica; tampoco es posible refugiarse en los dogmas de la verdad personal o de grupo; han llegado a su fin las ínsulas Baratarias. No es posible entonces, seguir parcelando la vida en predios, no se puede seguir consintiendo que la improvisación supla a la previsión, admitamos que la condición humana y la veneración de la vida, son categorías superiores a cualquier ley de mercado; démosle entonces aliento a las potencias del futuro, en vez de reclamar que nos dejen ser viejos, tal como lo ha hecho a lo largo de su vida el ingeniero Grieve Madge y lo viene haciendo con modestia y tesón el Instituto de Estudios Histórico–Marítimos del Perú.

El ingeniero Grieve Madge nos ha recordado, con el énfasis de la prueba histórica, que la Marina de Guerra del Perú es una fuente de reservas morales, porque la obra de la Institución no es producto de la casualidad, ni de la improvisación. Es, más bien, producto del trabajo creador asumido como responsabilidad histórica, como forma de liberación y realización humana. Al pensar en la Marina, también nos recuerda el ingeniero Grive Madge, la importancia de la responsabilidad que conlleva cualquier forma de fuerza o de poder, cuyo sustento de legitimidad es el comportamiento ético, de servicio y respeto a la voluntad de los más sobre los menos y de la protección de los menos cuando padezcan riesgo su integridad o su dignidad. En ello, buenas pruebas ha dado la Institución a lo largo de la historia, cuando la relación de los sucesos públicos y políticos se sustentan y encuentran amparo en una tradición generosa, puesta en práctica con coherencia.

Dice nuestro recordado amigo Hermann Buse en el libro *El Uso del Mar y su Influencia en el Desarrollo Nacional*, y en concordancia con lo que hoy nos ha dicho el ingeniero Grieve Madge, que todo el problema radica en el hombre para lograr una talasocracia verdadera, cualquiera sean los alcances que pretenda, incluidos por supuesto, los de tecnología que esta noche nos han sido recordados.

Señor ingeniero Jorge Grieve Madge: en nombre del Instituto de Estudios Histórico–Marítimos del Perú, os doy la bienvenida como su Miembro de Número, en reconocimiento de vuestras virtudes y merecimientos de hombre esclarecido.



Contralmirante Lizardo Montero, Marino Ilustre, General en Jefe del Ejército del Sur y Primer Vicepresidente del Perú, encargado del Poder Ejecutivo *

Vicealmirante A.P. (R)
RAFAEL DURAN REY

Considero que se me discierne un alto honor al haber sido invitado para incorporarme como Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico–Marítimos del Perú, institución que en los once años que tiene de creada goza de un sólido prestigio por la labor que realiza y la calidad del elemento humano que la conforma. Por ello es que recibí con la mayor satisfacción la carta de su Presidente el señor almirante don Federico Salmón de la Jara, en la que me comunicaba el acuerdo de Asamblea General Extraordinaria para admitirme como Miembro de Número, decisión que agradezco vivamente.

El tema elegido para la presente ceremonia es *Contralmirante Lizardo Montero, marino ilustre, general en jefe del ejército del sur y primer vicepresidente del Perú, encargado del Poder Ejecutivo*. Lo he escogido porque el personaje es apasionante y porque estimo que la historia no le ha hecho debida justicia y no ha honrado como se merece, su vida agitada, tumultuosa y siempre al servicio de su institución y del Perú.

Lizardo Montero Flores nació en Ayabaca, departamento de Piura, el 27 de mayo de 1832, hijo del doctor José Casimiro Montero del Aguila y de la señora doña Gregoria Flores Izaga. Cursó los primeros estudios en su ciudad natal continuándolos en Quito. Viajó del Ecuador al Callao a bordo del *Rímac* y fue entonces cuando,habiendo tenido contacto con distinguidos oficiales de Marina, se reveló su decidida vocación por el mar. En 1851 ingresó al Colegio Naval Militar de Lima. Recibió el grado de guardiamarina el 27 de marzo del siguiente año, y fue nombrado el 15 de enero de 1853 a la fragata de guerra *Mercedes*. El 10 de agosto del mismo año fue trasladado a la fragata *Amazonas*. Ascendió a alférez de fragata el 25 de marzo de 1854 y por este motivo regresó a la fragata *Mercedes*. A los pocos días dicha fragata zozobró a la altura de las costas de Casma y el flamante oficial dio muestras de serenidad e intrepidez frente al peligro, logrando escapar con vida de esta horrible tragedia. Embarcado en el vapor *Ucayali* permaneció allí hasta enero de 1855, cuando la revolución de Castilla contra Echenique. Casi todo el personal de la Armada, incluido Montero, permaneció fiel a Echenique, por lo que Castilla, inmediatamente después del triunfo de La Palma, en cuya batalla tomó parte la Escuadra cubriendo el flanco izquierdo del ejército de Echenique desde la bahía de Chorrillos, puso en receso a 46 jefes y oficiales de Marina. Montero quedó poco más de un mes sin colocación hasta que se le nombró al vapor *Rímac*. Estuvo también Montero en el naufragio de éste cerca de Punta Parada el 1o. de marzo de 1855. El buque iba al mando del capitán de corbeta Carlos Castro, en viaje del Callao a Islay, conduciendo licenciados del Ejército. El alférez Montero se prodigó dirigiendo el salvamento de los pasajeros y la tripulación. Ganó tierra a nado y atravesó desiertos a pie en busca de ayuda para los náufragos. Seguidamente fue nombrado al Colegio Naval

*Discurso leído en el acto académico celebrado el 30 de noviembre de 1984

Militar. Pese a su juventud y sólo ostentar el grado de alférez de fragata, en el libro copiador de oficios de la Dirección, se consigna lo siguiente: "Lima, 15 de Marzo de 1856, El Coronel Director J. Jara Almonte certifica la subordinación y delicadeza con que se conduce en el Colegio el Alférez de Fragata don Lizardo Montero Flores. Aprovechado en la Trigonometría Esférica cuyo profesor titular el Teniente Coronel Asencios hace más de un mes se halla enfermo, él es quien la enseña con notable utilidad, haciéndose acreedor en todos sentidos a la estimación de sus jefes. En mérito de conducta tan digna cumplo con el deber de manifestar su consagración como profesor".

El 18 de junio de 1856 se le nombró a la fragata *Apurímac*, buque mayor de la escuadra, ascendiendo a teniente 2o. el 15 de octubre de ese año. Al mes siguiente estalló la revolución del general Manuel Ignacio de Vivanco contra Castilla, explotando el descontento que habían ocasionado algunas reformas dictadas como Presidente Provisorio de la República; esta causa fue abrazada por la mayoría del país. El *Apurímac* se encontraba en Arica, el *Loa* y el *Tumbes* estaban también en el sur, y Montero se pronunció a favor de la revolución de Vivanco sublevando el *Apurímac*, cuyo mando le encomendó Vivanco. Seguidamente sublevó al resto de los buques de la escuadra, excepto al *Ucayali*. Montero dirigió los sangrientos combates que se libraron cuerpo a cuerpo en las calles de Arica y del Callao, victorioso en el primero e infortunado en el segundo. Junto a él peleó bravamente su amigo, compañero y paisano, el alférez de fragata Miguel Grau Seminario, quien era también de la dotación del *Apurímac*. Leal con sus principios e ideales y pese a la respetuosa admiración que sentía por Castilla, Montero rechazó la oferta de 500,000 pesos a cambio de su adhesión al Gobierno. En esa ocasión, exhibió Montero, clavada en uno de los palos de la nave que comandaba, la carta en la que a nombre del gobierno, le prometían dicha cantidad si rendía la escuadra.

Fracasada la revolución de Vivanco, Montero junto con otros destacados marinos como Grau, Reyes, Pimentel y Astete, fueron separados del servicio el 24 de marzo de 1858. Se le desterró a Chile. De Chile pasó a Europa, donde permaneció hasta el término del segundo gobierno de Castilla.

Al regresar al Perú, fue llamado al servicio el 19 de febrero de 1864 con el grado de teniente 1o. y dos meses más tarde fue ascendido a capitán de corbeta dándosele el mando del vapor *Lerzundi*.

Gobernando el Perú el general Juan Antonio Pezet, se produjo un grave conflicto con España y para zanjar las dificultades surgidas, se firmó el Tratado Vivanco–Pareja, el cual fue considerado por la ciudadanía como lesivo al honor nacional. Se levantó en armas en Arequipa, el 26 de febrero de 1865, el coronel Mariano Ignacio Prado, tomando como bandera la "reivindicación del honor nacional" y el "rechazo del Tratado Vivanco–Pareja".

El comandante Lizardo Montero secundó este movimiento zarpando con el buque de su mando, el vapor *Lerzundi*, de Islay a Arica donde sublevó al *Tumbes*, embarcó en ambos buques las tropas de Tacna y regresó a Islay, donde las desembarcó enviándolas a Arequipa.

Mientras esto sucedía, la tripulación de la fragata *Amazonas*, surta en Arica, se sublevó y se adhirió a la revolución poniéndose a órdenes de Montero. La corbeta *América* que se

encontraba en Pisco también se plegó a la revolución. No mucho tiempo después, en mayo de 1865, la corbeta *Unión* comandada por Miguel Grau, arribó a Valparaíso procedente de Francia donde había sido adquirida. Informado del movimiento, Grau también decidió pronunciarse a favor de la revolución.

De este modo la escuadra al mando de Montero prácticamente se puso al lado de Prado, ascendiéndosele a capitán de navío el 8 de agosto de 1865. Triunfante la revolución restauradora de Prado, Montero fue nombrado Comandante General de la Marina. Viajó posteriormente a los Estados Unidos para contratar la adquisición de material naval. Regresó al Perú en momentos de gran efervescencia por el conflicto bélico a las puertas, siendo nombrado Comandante General de la Escuadra. Izó su insignia en el *Tumbes*, y tuvo bajo su mando a los monitores *Loa* y *Victoria* y los vapores *Sachaca* y *Colón*, con los cuales participó en el combate del 2 de Mayo de 1866, estacionando sus buques cerca del muelle, delante del espacio poblado del Callao, donde no había baterías y por lo tanto, en el centro de la línea de defensa. En tan memorable acción, en la cual se afirmó el patriotismo y el amor a la independencia, Montero fue calificado por el poeta Teobaldo Elías Corpancho como "el paladín del valor y la hidalguía en la gesta inmortal del Dos de Mayo".

Cuando la escuadra española abandonó la bahía del Callao, el buque insignia de Montero la siguió en observación por algunas millas hasta que ésta se perdió en el horizonte en dirección al poniente.

En junio de 1866 Montero fue nombrado Comandante General de la División Naval de Operaciones del Sur y comandante del *Huáscar*, buque de reciente adquisición en Inglaterra y que se encontraba en Valparaíso con la *Independencia*, la *América* y la *Unión*, formando parte de la Escuadra Aliada con las unidades chilenas *Esmeralda*, *Covadonga* y *Maipú*; bajo las órdenes del vicealmirante Blanco Encalada, por encontrarse en aguas chilenas, en previsión de que la escuadra española, al retirarse del Callao, pudiera efectuar alguna represalia contra puertos de esa nación.

Es entonces cuando se produjo el incidente Tucker. Por el entusiasmo que produjeron las brillantes jornadas de Abtao y del 2 de Mayo, el gobierno del Perú proyectó enviar una expedición a las Filipinas y para el efecto contrató para mandarla al capitán de navío retirado de la Marina de los Estados Unidos John Tucker, dándole el grado de contralmirante. Esta noticia desagradó a Montero a quien se excluía del mando. Los demás comandantes de unidad, Miguel Grau, Aurelio García y García y Manuel Ferreyros hicieron causa común con él y al recibir la orden respondieron que cumplirían con lo que se les ordenaba, pero solicitaban su separación del servicio, pues no estaban dispuestos a someterse a un jefe extranjero, habiendo jefes capaces en la Marina peruana. Esta medida imprudente del presidente Prado, ocasionó también desconcierto, estupor e indignación en el resto de la oficialidad de la Armada, pues no estaba en juego la seguridad del país. Lo que estaba en juego por dicho nombramiento era la idoneidad y capacidad profesional de los marinos peruanos para cumplir una operación estrictamente castrense. El gobierno procedió a aceptar las renuncias de más de 20 jefes y oficiales, a reemplazar a los renunciantes y a repatriarlos, sometiéndolos a juicio por los delitos de "insubordinación, deserción y traición", e internándolos en la isla de San Lorenzo. El juicio duró varios meses, siendo absueltos en febrero de 1867, por el Consejo de Guerra presidido por el general La Fuente. El hecho tuvo mucha resonancia y contribuyó más al descrédito del Gobierno que de los marinos.

En los años que siguen, la actividad del comandante Montero transcurre prestando servicios en su institución, pero ligado a los personajes políticos del naciente Partido Civil. Fue valeroso y decidido antagonista del gobierno del coronel José Balta, habiendo sido perseguido por la política represiva de su ministro coronel Tomás Gutiérrez. Gran amigo de don Manuel Pardo, fue Montero el que hizo la proposición para presentar formalmente la candidatura de Pardo a la Presidencia de la República en asamblea del Partido Civil efectuada en abril de 1871. En las elecciones generales del año 1872 resultó elegido Presidente de la República Manuel Pardo y Lizardo Montero senador por el departamento de Piura. Poco antes de la trasmisión del mando se produjo la revolución de los coroneles y hermanos Gutiérrez que no aceptaban el advenimiento de un gobierno civil. La Marina de Guerra rechazó este pronunciamiento y se hizo a la mar. Montero desde el Parlamento, aunque clausurado violentamente por las fuerzas insurgentes, secundó la protesta de los jefes y oficiales embarcados en los buques de la escuadra. Restablecido el orden, Montero fue uno de los primeros, en unión de otros connotados líderes del Partido Civil, en ingresar al Palacio de Gobierno para dar la bienvenida al flamante Presidente de la República.

A fines de 1874 estalló una revolución en el sur del país encabezada por Nicolás de Piérola. El Presidente Pardo solicitó el permiso del Congreso para trasladarse al sur y sofocar la revuelta. El Congreso autorizó al Presidente a abandonar Lima embarcándose en el Callao el 17 de noviembre acompañado por el general Buendía, del capitán de navío Montero y del coronel Velarde. El padre Rubén Vargas Ugarte S. J. en su *Historia General del Perú*, reseña lo siguiente: "El 6 de Diciembre llegó al campamento de Charsagua don Manuel Pardo y al punto dio orden que se activase el movimiento que había de rodear al enemigo, cabiéndoles a las fuerzas de Montero la parte más alta, desde la cual se dominaba la quebrada. El día 7 comenzó el combate y aunque con dificultades las tropas leales llegaron muy cerca de las trincheras enemigas, las cuales pudieron ser barridas a tiros de cañón. Aquel día los leales tuvieron 10 muertos y unos 25 ó 30 heridos, los más sin gravedad. Comandaba a los facciosos el General Andrés Segura, el cual había sabido aprovechar las ventajas de su posición. Sin embargo, al reanudarse el combate el día 8 de diciembre, las fuerzas de Pardo obligaron a los rebeldes a rendirse y sólo unos cuantos alcanzaron a huir en compañía de Piérola. En una posición más elevada, en donde también se habían fortificado los pierolistas, el Comandante Lizardo Montero doblegó su resistencia de manera que del ejército rebelde apenas quedaban restos. Abandonaron las armas y pertrechos que conducían y dieron a las fuerzas leales un triunfo decisivo".

El Congreso, a propuesta del Ejecutivo, ascendió a Montero al grado de contralmirante con fecha 3 de marzo de 1875.

Este año fue muy significativo en la actividad política del Contralmirante Montero. Se acercaba el momento de renovación de los poderes públicos. Dentro del Partido Civil mencionábanse algunos nombres como posibles candidatos a la presidencia, entre ellos los del contralmirante Montero, Francisco Rosas, José de la Riva–Agüero y José Antonio García y García. Montero tenía fama de inteligente, resuelto y enérgico.

El 30 de marzo del indicado año una concentración política del Partido Civil presidida por Adolfo King en el Callao lanzó la candidatura de Lizardo Montero a la Presidencia de la República. Montero anunció allí su programa sintetizado en: respeto a la Constitución y las leyes, sentido liberal avanzado en armonía con las conveniencias sociales, protección a

la educación pública, rígida economía y severa probidad en la administración de los caudales públicos y moralidad administrativa.

La oficialidad de la Armada apoyó esta candidatura y en el agasajo de adhesión que le ofreció, Montero manifestó en su discurso, entre otros conceptos lo siguiente: "Más que un pomposo programa, que muchos han escrito y muy pocos cumplido, os ofrezco mi pasado como la segura prenda de que no defraudaré vuestras esperanzas, en el caso de que "vuestra voluntad salga triunfante de las urnas electorales".

El domingo 12 de julio, Montero encabezó dos concentraciones, una en Lima y la otra en el Callao. En éstas, resaltó la presencia de la juventud, obreros y artesanos. La de Lima se realizó en la Plaza de Armas, fue numerosa y compacta, dirigiéndose después hacia la Plaza de Acho, donde el candidato pronunció un vibrante discurso. Refiriéndose a estas manifestaciones políticas el diario *La Opinión Nacional* el día 14 decía: "La reunión Monterista del domingo ha sido una verdadera sorpresa, agradable para muchos e inesperada para todos. Esa candidatura que se miraba con cierta indiferencia y a la que se creía sólo un propósito de amistosa intimidad, se ha exhibido con fuerza y con número".

Un grupo de amigos del general Mariano Ignacio Prado, quien por entonces se hallaba en el extranjero y no pertenecía al Partido Civil, lanzó su candidatura teniendo en cuenta sus antecedentes de ser el vencedor del 2 de Mayo. Además no era una figura nueva en política. Esta situación puso en dilema al Presidente Pardo, quien también hubiera preferido que el sucesor fuera don Simeón Tejeda o Reinaldo Chacaltana, pero ambos fallecieron antes de las elecciones. Pardo se decidió por patrocinar la candidatura de Prado, asimismo los conservadores que no constituían un partido sino más bien una tendencia, al igual que sus diarios *La Sociedad* y *La Patria*, se opusieron a Montero, que tenía fama de liberal.

Se llevaron a cabo las elecciones, resultó ganador Prado y en consecuencia asumió la primera magistratura del país el 2 de agosto de 1876. No obstante esta derrota, Montero continuó políticamente en primer plano. Combatió tenazmente al régimen de Prado, en coordinación con su compañero de institución y de partido político, el capitán de navío Aurelio García y García. Para el gobierno la actividad de Montero era una constante pesadilla de la cual tenían que sacudirse apelando a la prisión o a la deportación. Es que Montero, con su innegable carisma, arrastraba a la juventud universitaria, al sector combativo del civilismo, al gremio de fleteros del Callao, a algunos medios de información y a distinguidos miembros de la Marina.

En las elecciones para senadores y diputados de setiembre de 1877, la victoria del Partido Civil fue abrumadora, Lizardo Montero fue nuevamente elegido senador por Piura. Como hecho más significativo de este período parlamentario cabe mencionar la "Agitación Plebiscitaria" atizada por muchas autoridades políticas y sin duda por los candidatos a parlamentarios que no fueron elegidos, preparando el camino para una acción plebiscitaria contra el Congreso. Fue en el senado donde este movimiento alcanzó el más enérgico rechazo. El senador Lizardo Montero fue el más decidido defensor de los fueros del Congreso e interpeló al ministro de Gobierno Fernando Palacios. El 23 de agosto de 1878 se aprobó una resolución de dicho cuerpo legislativo desaprobando la política seguida por el ministro. El oficio de Palacios, que rechazaba los fundamentos del voto del Senado, ahondó la divergencia producida. Este oficio pasó a estudio de una comisión, la que emitió dictamen sosteniendo que el acuerdo del Senado no debía ser alterado y consideró que la actitud del ministro

conducía a la eliminación del Poder Legislativo y declaró que sus doctrinas eran "disociadoras e inconstitucionales". Como consecuencia el ministro Palacios renunció.

Al estallar la guerra con Chile, un grupo de 45 prominentes ciudadanos convocó al pueblo a un gran mitin para el domingo 6 de abril, a mediodía, en la Plaza de Armas. En la hoja volante de la convocatoria, que se repartió profusamente por todos los ámbitos de la ciudad, encabezó la lista de los que la suscribieron el contralmirante Lizardo Montero quien también en dicha ocasión usó de la palabra teniendo como tribuna el balcón del Palacio Municipal.

Montero dejó sus actividades como Senador, para asumir las funciones de Jefe Superior de las Fuerzas y Baterías de Arica, para lo cual viajó desde el Callao en el *Talismán* el 10 de abril, cargado de armas, víveres y cañones de grueso calibre destinados a los trabajos de fortificación que él dirigiría. En ese puesto permaneció durante toda la campaña marítima, sirviendo Arica como cuartel general al Supremo Director de la Guerra el general Mariano Ignacio Prado.

El 25 de noviembre de 1879, el Director Supremo de la Guerra regresó de Arica a Lima y nombró a Lizardo Montero Jefe Superior, Político y Militar de los Departamentos del Sur de la República. Como constitucionalmente el período presidencial de Prado debía terminar en 1880 y dada la capacidad profesional de Montero y las simpatías que despertaba, diversos personajes comenzaron a tentarlo para la Presidencia de la República. Esto se colige de una carta que le dirige el general La Puerta, desde Lima, el 13 de junio de 1879 en la que anima a Montero a moverse en el sur "a fin de que el prestigio que le dé a Ud. un hecho de armas, unido a las simpatías que tiene Ud. lo coloque en posición de salvarnos del cataclismo, que nos amenaza tanto en la lucha que sostenemos como en nuestras cuestiones internas".

Pocos días después de salir del país el Presidente Prado, se impone la revolución de Nicolás de Piérola. Este se proclama Jefe Supremo de la República el 23 de diciembre. El Ejército, la Marina y la ciudadanía se resignaron a aceptar al dictador, ante la necesidad de reconcentrar todo el poder en una sola mano, en vista de encontrarse el país en guerra y cuando ya el enemigo ocupaba el departamento de Tarapacá. La salida de Prado del Perú y la revolución de Piérola agudizaron el malestar político y reavivaron la expectativa hacia Montero como su legítimo sucesor. En carta dirigida por el doctor Mariano Alvarez a Montero el 31 de diciembre de ese año, se lee entre otros conceptos: "El nombre de Ud. se hace aquí cada día más aceptable, no sólo porque los actos de Ud., que ha revelado la prensa, han sido del agrado universal, sino porque las facultades omnímodas y sus consecuencias lo señalan a Ud. como la persona destinada a restablecer el imperio de la Constitución y las leyes, mucho más si triunfa Ud. con su ejército de los enemigos. Pero Piérola, que no puede dejar de conocer que si Ud. triunfa de los enemigos, su poder desaparecerá en el instante hará todo lo posible por privar a Ud. de los medios de acción y retardará, por lo mismo, la guerra cuanto pueda, con gran riesgo de la causa nacional. Quiera Dios que me equivoque. Desgraciado país en que hasta el honor nacional se sacrifica a los intereses y ambiciones personales. La conducta de Ud. es hoy reconocida y aplaudida por todos. . . Las circunstancias lo han elevado a Ud. a una posición culminante. Está Ud. a la cabeza de un ejército que lo ha formado Ud. en gran parte y por lo tanto lo conoce, en donde tiene Ud. crédito, estimación y simpatías, que por lo mismo sabrá Ud. manejar y dirijir mejor que otro alguno; conoce Ud. el territorio en que ha de moverse y los medios de conducirlo; pero por que Ud. no sea quien conduzca a ese ejército a una victoria segura, se le han puesto y pondrán todas las trabas po-

sibles, no obstante su nombramiento de General en Jefe. Tales son mis temores. Repito, Dios quiera que me equivoque".

El doctor Alvarez había sido Secretario de Estado de la administración Prado y ejercía influencia en los movimientos políticos. Sus apreciaciones sobre los hombres y sucesos eran una fuente autorizada de informaciones. Vivía en contacto con los círculos políticos y tomaba parte activa en el desarrollo de los acontecimientos.

Criterio similar se encuentra en la carta que con fecha 19 de febrero de 1880 le envía Luis Carranza al contralmirante Montero haciéndole ver que el país entero tiene puesta su esperanza en el Ejército del Sur. "Un triunfo de Ud. sobre los chilenos, resolvería un gran problema interior en 24 horas, pues su victoria en poco retardaría la caída de la dictadura". Este epistolario demuestra que los políticos buscaron al caudillo y no fue Lizardo Montero el hombre que conspiró encontrándose la patria en peligro. Su respuesta fue: no debilitar el frente interno ahondando la crisis política.

Piérola al tomar el mando le envió el siguiente telegrama al contralmirante Montero, su enemigo político: "Señor Contralmirante Lizardo Montero. Arica. Por el voto espontáneo de los pueblos de Lima y Callao y con la adhesión completa del ejército, he sido proclamado Jefe Supremo de la República. Me congratulo en comunicarlo a Ud. y le estrecha la mano su afectísimo Piérola". La respuesta de Montero a este telegrama fue: "Este departamento y el ejército seguirán llenando su deber y aceptan el hecho a que se refiere V.E. Montero".

El padre Rubén Vargas Ugarte S.J. en su citada *Historia del Perú* y refiriéndose a esta respuesta comenta: "La actitud de Montero no pudo ser más noble y digna de encomio. Tenía delante de los ojos el hecho de la deposición de Daza y esta circunstancia, que en otro cualquiera habría sido un motivo más para arrogarse la suprema autoridad, porque al Presidente de Bolivia le correspondía el mando supremo del ejército aliado, para Montero no significó otra cosa sino un motivo más para afianzar la alianza y mantener la unión ante el enemigo".

El país esperaba que el nuevo Jefe Supremo centrara su principal atención en el único objeto que entonces preocupaba al Perú; la guerra con Chile y que, dejando de lado cuestiones menudas de política interna, continuara satisfaciendo las necesidades y aumentando los efectivos del Ejército del Sur. Desgraciadamente no procedió así sino que dividió el Ejército del Sur en el Primer y Segundo Ejército, dejando al contralmirante Montero al mando del primero acantonado en Tacna y Arica. De Moquegua al norte, con sede en Arequipa, formó el segundo, cuyo mando encomendó sucesivamente al general Beingolea y después al coronel Leiva, ambos adictos a su persona. Además lo privó del mando político y militar de las provincias del sur, con lo cual le quitó la unidad de mando, cercenando su autoridad. Con fecha 31 de enero de 1880, dictó un Decreto bajo el pretexto de dar una nueva organización al ejército, pero que estaba dirigido a formar un ejército que le fuera adicto, sustituyendo a oficiales veteranos y valientes por otros sin experiencia. Parecía que todo estaba dirigido a obligarlo a presentar su renuncia. De esta manera frustró el plan del activo ministro de Guerra del gobierno de Prado, general La Cotera, que estaba preparando en diciembre de 1879, antes de la revolución de Piérola, dos fuertes divisiones de refuerzo para el ejército de Montero, que había movilizado y concentrado una división de 15,000 a 16,000 hombres en Lima y la otra de 4,000 a 5,000 hombres en Arequipa, con su correspondiente equipo y

armamento; de este modo el ejército de la alianza se hubiera doblado, con lo que habría sido lo suficientemente fuerte, no sólo para rechazar en mayo de 1880 el ataque del ejército chileno, sino también para iniciar acciones ofensivas sobre él antes que llegase a Tacna, lo que el contralmirante no pudo llevar a cabo, debido a la inferioridad en que lo colocaron las disposiciones del Jefe Supremo, pues estas divisiones no fueron enviadas a órdenes de Montero.

Cuando el contralmirante Montero recibió el Decreto mencionado, lo objetó con respeto, firmeza y claridad. En comunicación dirigida al Secretario de Estado en el despacho de Guerra, afirmó:

> "El decreto de organización que US. me trascribe es tan funestamente peligroso llevarlo hoy a cumplido efecto, que a la verdad agradecería a S.E. el Jefe supremo que, en atención a mi desprendimiento militar, al interés patriótico que me domina y a los servicios que vengo prestando con no escasa resignación desde que se declaró la guerra, se me librase de una responsabilidad tan inmensa ante el país y la posteridad, que no serían bastantes las posteriores glorias y la vida inmaculada del hombre que las adquiriese, para reparar los males que sobrevendrían a la República y a la alianza, si se reorganizase el ejército de vanguardia alterando su personal, en momentos en que ya se encuentra al frente del enemigo. Hay aún otra alta consideración que en conclusión haré valer ante el supremo Gobierno para que reconsidere el decreto de fecha 31 de enero. Muchos de los jefes que comandan cuerpos y divisiones, o que se hallan en otras colocaciones de más o menos importancia, han adquirido legítima y denodadamente esos puestos, unos en los campos de batalla y otros en medio de los sinsabores y privaciones del servicio de campaña. ¿Sería justo premio para estos dignos servidores de la nación y noble ejemplo para el ejército, que ahora se les relevase de los mandos?. . .
>
> ¿Puede ser legítimamente admisible que batallones que han conquistado su nombre en gloriosas funciones de armas, y ya como premio o ya como estímulo se ha perpetuado el recuerdo de la victoria, dándoles el nombre del lugar donde lo obtuvieron, pasen a ser refundidos en cuerpos nuevamente creados y sin tradición?. Pues bien, señor Secretario, esto sucederá con el nuevo plan de reorganización, porque muchos de los cuerpos existentes perderán su nombre en la refundición que se intenta efectuar.
> Y si a este cúmulo de circunstancias, a cual más atendible y seria, se agrega la confusión que va a producir la variedad de armamentos que resultará en los nuevos cuerpos, al formar uno, de dos o tres que tienen distinto sistema de rifle y su peculiar enseñanza. Si a todo esto, por último, se agregan las consiguientes dificultades con que se tropezará indudablemente para que el soldado conozca a sus nuevos jefes y éstos a sus nuevos subordinados, o lo que es lo mismo, para armonizar las costumbres, los caracteres y los lazos de unión y respetuosa confianza que deben reinar entre unos y otros; entonces, señor Secretario, el desquiciamiento general del ejército no podrá evitarlo poder ni influencia alguna, por más que las ventajas de la reorganización hayan halagado las esperanzas del supremo gobierno . . .
>
> En guardia, pues, el porvenir, de la situación del ejército de vanguardia y de mi responsabilidad ante el país y el supremo gobierno, reitero a US. el convencimiento de cuanto dejo expuesto, esperando que en mis observaciones no se vea otra cosa que el justo pedido de la reconsideración de un decreto que entraña la más tremenda responsabilidad, así para quien lo dicta como para quien por desgracia llegara a ejecutarlo".

El contralmirante Montero al escribir este oficio puso en evidencia su patriotismo reflejando el dolor y la previsión con que veía el desarrollo de la guerra. No podía sufrir en silencio, ni ser ciego instrumento de la destrucción del único verdadero ejército que tenía el

país para defender su territorio. No fue escuchado, pero consciente de su responsabilidad siguió al mando de sus reducidas tropas, dando pruebas una vez más de su entereza moral, pues desde el principio de la guerra había aceptado mandos ajenos a su elevado grado militar y ahora admitir la reducción de sus efectivos y de toda la autoridad con que había sido investido.

Esta nueva organización no podía dar ningún buen resultado con las disposiciones que se pusieron en práctica. En cambio se maltrataba bastante el orden y la disciplina de los ejércitos del sur, cumpliéndose así fatalmente los vaticinios de Montero.

En la batalla de Tacna o del Alto de la Alianza, librada el 26 de mayo de 1880, el mando del Ejército Aliado lo ejerció el general don Narciso Campero, Presidente de Bolivia, de acuerdo con el pacto celebrado en Lima el 5 de mayo del año anterior, según el cual el mando en jefe del ejército aliado correspondería al Presidente de la República que se hallare presente en el teatro de operaciones. Al contralmirante Lizardo Montero, General en Jefe del Primer Ejército del Sur del Perú, le tocó el mando del ala derecha de la primera línea. El resultado, bien lo sabemos, fue adverso para las tropas aliadas. El siguiente párrafo del parte oficial del almirante Montero al Secretario de Guerra, sintetiza la acción: "La necesidad de atender a la defensa de Arica, sólo permitió presentar 8,000 combatientes de nuestra parte; los enemigos eran 20,000 y ante tan inmensa superioridad numérica, todo el denuedo de nuestras tropas, se hizo tan poco eficaz para el triunfo, como el viril entusiasmo desarrollado en tan supremos instantes por todos los ciudadanos de la heroica Tacna".

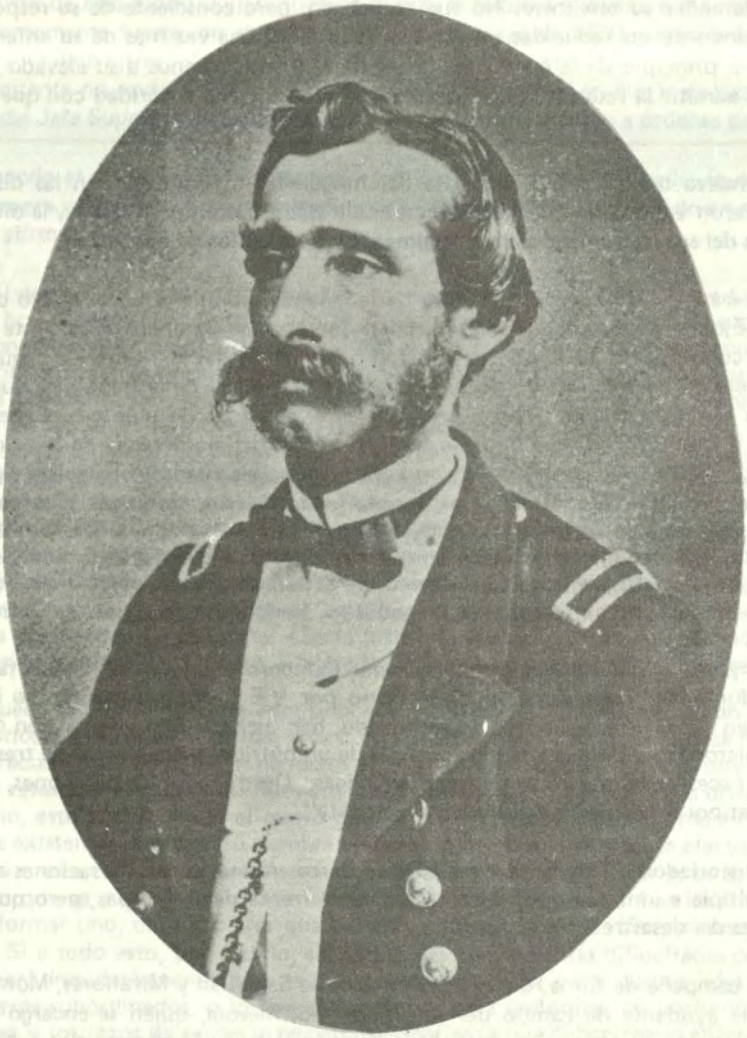
En el parte oficial de Montero al general Campero leemos: "El comportamiento de las tropas durante la lucha ha sido presenciado por V.E. por cuya razón creo innecesario detenerme en detalles. Las fuerzas de mi mando, han luchado con valor y con denuedo; y si al fin cedieron la victoria al enemigo después de un nutrido fuego de más de tres horas, fue solo por el excesivo número de las tropas enemigas. Destrozados los batallones, era imposible continuar por más tiempo el sangriento combate".

Los historiadores Tomás Caivano y Diego Barros Arana, en sus narraciones manifiestan la labor múltiple e inmensa que realizó Montero al frente de sus tropas, pero que no consiguió salvarlas del desastre inminente.

En la campaña de Lima, durante las batallas de San Juan y Miraflores, Montero estuvo como simple ayudante de campo del Jefe Supremo, Piérola, quien se encargó del planeamiento y ejecución de las operaciones. El historiador Vicuña Mackenna al reseñar estas acciones dice:

> "Si en vez de Piérola, que nunca fue militar en su vida, se hubiese hallado a la cabeza del ejército peruano el Contralmirante Montero, al cual roía interiormente la rabia de su impotencia en el inútil puesto de ayudante, o cualquier otro general o coronel, de los muchos que se hallaban condenados a la inacción por el dictador o si por lo menos hubiese éste escuchado uno solo de sus consejos, evidentemente, el sol hubiera iluminado, en su ocaso una espléndida victoria de las armas peruanas".

Al producirse la ocupación de Lima, Piérola se trasladó a la hacienda Chocas, en el valle de Canta, conservando su título de Jefe Supremo y nombró tres jefes políticos y militares, al contralmirante Lizardo Montero en el norte con sede en Cajamarca, al general



Contralmirante Lizardo Montero, esclarecido oficial de marina y político.

Andrés Avelino Cáceres en el centro y a Pedro A. del Solar en el sur con sede en Arequipa. Una junta de notables de Lima y Callao, de más de 150 ciudadanos, deliberaron sobre la situación política en que se encontraba el Perú y decidieron el 22 de febrero de 1881 constituir un gobierno provisorio, unipersonal, sujeto a la Constitución de 1860, con facultades para celebrar un armisticio con Chile y con amplias facilidades en materia de hacienda. Resultó elegido, por amplio margen, para presidir este gobierno el doctor Francisco García Calderón el que formó el gobierno también llamado de la Magdalena, por residir en el pueblo de dicho nombre.

García Calderón, en sus difíciles relaciones con las autoridades chilenas y previendo las amenazas que se cernían sobre su gobierno convocó a la Asamblea, la que usualmente se reunía en la Escuela de Clases del Ejército en Chorrillos, pero esta vez lo hizo en su casa de la calle de la Amargura y en esta reunión expuso la necesidad de nombrar un vicepresidente que le sustituyera en el caso de que Chile lo obligara a alejarse del Perú y sugirió el nombre del contralmirante Lizardo Montero, como el más idóneo para desempeñar este cargo, en vista de "sus calidades humanas y prestigio profesional". La Asamblea aprobó la propuesta, Montero aceptó y juró el cargo ante la Corte Superior de Cajamarca.

En octubre de 1881 las guarniciones de Arequipa y Cajamarca desconocieron el gobierno de Piérola y aceptaron el de García Calderón y Montero. Un mes y días después hizo lo propio el general Cáceres, Jefe Político y Militar del Centro, de tal manera que a Piérola no le quedó otro recurso que renunciar desde Tarma, y se dirigió a Europa.

Cuando el 6 de noviembre de 1881 el Presidente García Calderón fue tomado preso por orden de Lynch y extrañado a Chile, a bordo del *Cochrane*, el contralmirante Montero se hizo cargo del Poder Ejecutivo.

Al asumir el mando lanzó una Proclama, cuyos párrafos principales dicen:

¡Compatriotas!

Un suceso de extraordinaria gravedad, sin precedente en la historia de los pueblos civilizados; un rudo y escandaloso atentado cometido por la ofuscación del implacable enemigo de la autonomía del Perú; una degradante violación del derecho de gentes dejó al país momentáneamente sin gobierno por la captura a mansalva perpetrada en la personal del Excmo. señor doctor don Francisco García Calderón, Presidente de la República y de su Ministro de Relaciones Exteriores, extrañándolo de su propio territorio con vergonzoso abuso de la fuerza.

El patriotismo y austero respeto que profeso a las resoluciones del Poder Legislativo que representa la soberanía de la nación, me llaman a ejercer el mando supremo de la República y consagrada como tengo a la patria toda mi individualidad, me resigno a sobrellevar la inmensa carga de regir sus destinos. Por mi parte exijo, con el derecho que vosotros mismos me habéis otorgado, unión franca e indisoluble, verdadera comunidad nacional, moralidad social y política, y virtudes cívicas de todo género, que son los elementos constitutivos de la vitalidad de los pueblos que aspiran a su grandeza y perfeccionamiento.

Preparados, conservando toda vuestra serenidad, para resistir a los nuevos embates del enemigo, que, afortunado en los campos de batalla e impotente en el terreno de los princi-

pios, se ha lanzado al camino de las aberraciones sociales y da pasos que indudablemente le atraerán el severo fallo de las naciones cultas. En esa nueva situación y en cuantas el desarrollo de los sucesos prepare para repetir las pruebas de nuestro patriotismo, espero que seréis firmes e inexorables, como protesta vuestro conciudadano.

Lizardo Montero.
Cajamarca, Noviembre 15 de 1881.

Montero tuvo la sede de su gobierno en esta ciudad norteña hasta el mes de febrero de 1882 en que se trasladó a Huaraz, teniendo en consideración la conveniencia de que el gobierno estuviese más cerca de Lima, cuando las gestiones de los embajadores de los Estados Unidos, señores Hurlbut y Trescot, dejaron entrever la posibilidad de celebrar un tratado de paz.

El Congreso de Chorrillos había autorizado la celebración de la paz salvando la integridad del territorio, conforme a la Constitución de 1860. Montero tenía fe en la mediación de los Estados Unidos de América y agotó toda clase de esfuerzos para celebrar la paz, y aún cuando su autoridad era reconocida en toda la República, el gobierno de Chile se negó a entrar en negociaciones, porque todavía le convenía continuar la ocupación del Perú y llevar sus depredaciones a los departamentos del interior. Posteriormente y debido a la actuación adversa e imprudente del embajador de los Estados Unidos, señor Logan, y las declaraciones del Presidente Arthur en su mensaje al último Congreso Federal, de que "Estados Unidos no puede hacer más de lo que ha hecho por los aliados", hicieron adquirir a Montero el doloroso convencimiento del fracaso de la mediación de este país. En agosto del mismo año Montero trasladó la sede de su gobierno a Arequipa. Mientras tanto el Presidente García Calderón en el exilio, hacía gestiones perseverantes y solícitas, para concluir un tratado con Chile, pero sin poder llegar a un resultado satisfactorio.

Ante el fracaso de las diversas gestiones de paz mencionadas, Montero se dedicó a reorganizar el ejército del sur y a alistarlo nuevamente en campaña con energía, decisión y entusiasmo y por conveniencias de mantener e incrementar la alianza con Bolivia, se dirigió a La Paz en noviembre de 1882; a su regreso comunicó al país el resultado de su viaje mediante una proclama en uno de cuyos párrafos se lee: "No es posible que os revele todos los hechos y esperanzas que se relacionan con la situación de ambos países; hallándonos al frente del enemigo, la más prudente reserva aconseja silenciarlos. Básteme deciros que en el noble suelo boliviano he encontrado franca y benévola acogida, que todos los objetos que decidieron mi viaje han sido fraternalmente tratados y satisfactoriamente concluídos; y que los vínculos de mancomunidad y unión son cada día más estrechos entre las dos repúblicas aliadas".

En gesto gallardo que lo enaltece Montero se ofrece para reemplazar a García Calderón en su prisión de Chile, dirigiéndole una carta fechada el 15 de febrero de 1883, en que entre otras cosas le manifiesta: "Si Ud. le dijera al gobierno de Chile: "Necesito ir al Perú con el objeto de estudiar el estado de la opinión pública e inquirir todo lo que pueda hacer en favor de la paz, dando como garantía la persona del Contralmirante Montero, actual presidente de mi país, quien quedaría sujeto a responsabilidad, como prisionero de guerra, mientras yo estudio la situación", tengo la seguridad que adoptaría este nuevo camino que Ud. le presentara. Comprometo solemnemente mi palabra para cumplir con fidelidad lo que Ud. acuerde

con el gobierno de Chile sobre el asunto que motiva esta carta. Identifiquémonos en el propósito de salvar al Perú, que los hombres de corazón nos harán justicia".

Este gesto fue debidamente agradecido por el Presidente García Calderón, pero declinó secundarlo.

El Presidente Montero convocó, en el mes de octubre de 1882, a un Congreso en Arequipa, el cual sesionó entre abril y julio de 1883. En la ceremonia de instalación del Congreso leyó un conceptuoso mensaje, dando cuenta de las actividades de los diversos ramos de la administración pública, a partir de la fecha, en que se encargó del Poder Ejecutivo en la ciudad de Cajamarca. Al terminar, exhortó a los Legisladores con las siguientes palabras: "Cuando conozcáis los documentos secretos que forman el complemento de este mensaje, tendréis suficientes datos para apreciar la situación de la República. Estudiadla con elevado interés, acallando los impulsos del corazón y siguiendo las inspiraciones de la reflexión más fría. En la tremenda crisis que atraviesa el país, debéis consagrar vuestra atención preferente a la cuestión internacional y a los más urgentes de política interna, posponiendo para días menos aciagos las medidas secundarias y descargando de vuestros debates aquellos asuntos de importancia meramente personal. Si en el cumplimiento de vuestra augusta misión, encontráseis que mi presencia en el poder es un obstáculo para la salvación de la República, prescindid de mí. Vuestra decisión será acatada. Desde el principio de la guerra me he olvidado de mí mismo, para consagrarme al servicio de la patria; en los tiempos bonancibles ocupé honrosos puestos y aun aspiré al primero de la República; pero cuando el enemigo holló nuestro suelo no tuve en cuenta mi persona, mis aspiraciones, ni mi alto puesto militar y fui a cumplir mi deber en el ínfimo puesto que me señaló el gobierno. Desde entonces hasta hoy, no es menor la serie de mis sufrimientos, que la de mis esfuerzos; pero ¿qué es todo esto, honorables representantes, cuando la patria oprimida, se encuentra herida de muerte y espera su salvación del esfuerzo de sus hijos? Legisladores: Habéis acudido presurosos al llamamiento que os hice sin que las distancias, la falta de recursos ni los austeros deberes que tenéis que cumplir, os hayan arredrado. La Patria no olvidará los servicios que le prestáis en sus días de mayor angustia. ¡Que Dios os inspire en vuestras deliberaciones para bien del Perú!"

Este Congreso de Arequipa ratificó a García Calderón y a Montero como Presidente y primer Vicepresidente de la República respectivamente y designó a Cáceres como segundo Vicepresidente.

Tal era la situación, a mediados de 1883, pero las vacilaciones de Chile obedecían a otras causas, unas, tal vez de origen interno y otras, nacidas de la voluntad del país del sur de obtener la mayor suma de ventajas posibles del conflicto. En otras palabras, Chile no se movería a tratar sino con quien incondicionalmente aceptase las condiciones que quería imponer. Es así como surge el general Miguel Iglesias en el norte, que entra en tratos con Chile y como no era posible firmar la paz mientras existiera en el Perú otro gobierno, que podía dar por nulo poco después, lo estipulado en los tratados, el Presidente Santa María de Chile decidió ocupar Arequipa, porque producido el desastre de Huamachuco el 10 de julio, sólo quedaban las fuerzas que comandaba el general César Canevaro, que perteneciera al Segundo Ejército del Sur, llamado ulteriormente Ejército de Arequipa, como las últimas fuerzas de línea peruanas organizadas.

Las fuerzas chilenas se concentraron en Moquegua, en la primera semana de octubre de 1883. Las provenientes de Tacna que estaban a órdenes del coronel Velásquez y la que se despachó por mar desde el Callao a Ilo a órdenes del coronel Del Canto.

El comando peruano al tomar conocimiento de la presencia de las fuerzas chilenas en Moquegua, dispuso la defensa en las cuestas de Huasacachi y Jamata, cuyas alturas dominantes cerraban el paso al enemigo que viniera del sur. El enemigo había tomado el camino de Omate a Puquina y en una noche lograron dominar la altura de Huasacachi y obligaron a las fuerzas peruanas a retirarse el 23 de octubre, al paso de Chacahuayo, cerca de Puquina, pero de hecho continuaron su retirada hasta Arequipa. Al conocerse en esta ciudad que las fuerzas invasoras habían burlado la fuerte posición de Huasacachi, los habitantes se consideraron perdidos y la Municipalidad pidió a Montero que evitara de todos modos un combate en las calles. Las dificultades para la defensa aumentaron con la sublevación de algunos batallones de la Guardia Nacional de Arequipa, que pedían, unos que burlada la posición de Huasacachi ya no se combatiera; otros, que el combate no se realizara en las calles; y los demás, que se efectuara una retirada al interior para tomar mayor espacio y recobrar un dispositivo favorable. De esta última idea participaron los jefes del Ejército y así lo dispusieron; pero los guardias nacionales no aceptaron salir de su provincia, ni quisieron tampoco entregar las armas. Algunos batallones de la Guardia Nacional, indisciplinados, se dispersaron y ganaron sus hogares; otros se lanzaron a la calle haciendo fuego sin motivo alguno y protestando de la retirada resuelta por el Gobierno, que ellos mismos habían pedido. Montero trató de restablecer la disciplina en las tropas, tratando de apaciguarlos y animarlos y resistir al enemigo y cuando parecía que en las filas reinaba ya el convencimiento de volver al orden, Montero que se alejaba en dirección a otro cuartel fue despedido con descargas cerradas por la espalda que causaron víctimas en su séquito. En tanto, el Ejército de Línea, que regresaba a la ciudad, los soldados contagiados por lo que sucedía en las filas de los guardias nacionales y por subterránea propaganda política, abandonaron sus unidades en gran parte y contribuyeron a aumentar el desorden y la confusión. Viéndose impotente Montero y habiendo agotado todos sus esfuerzos y con su vida en peligro, se retiró de Arequipa en la noche del 26 de octubre, a caballo hacia Chiguata y de allí a Santa Lucía donde tomó el tren que lo condujo a Puno.

Restablecida la paz con Chile, Montero se retiró de la política hasta el año 1890 que fue nuevamente elegido Senador por Piura en el período 1890–1894.

Luego fue vocal del Consejo Supremo de Guerra y Marina, ejerció la presidencia de la Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria hasta en seis oportunidades.

El contralmirante Montero contrajo matrimonio con doña Rosa Elías de la Quintana, hija de don Domingo Elías y de doña Isabel de la Quintana y Pedemonte. No dejó descendencia. Hoy tenemos el agrado que nos acompañen en esta ceremonia familiares del almirante Montero, tanto los que llevan su apellido paterno, como el materno Flores. Asimismo, nos es grato contar con la presencia del comandante del B.A.P. *Montero*, C. de N. Jorge Hesse y oficiales de la dotación de dicha moderna unidad de nuestra Armada. A todos ellos les agradecemos su concurrencia que ha dado realce a esta ceremonia.

El Congreso de Bolivia, a propuesta del Presidente de la República, general Narciso



El Contralmirante Lizardo Montero, luce en esta fotografía conocida como los "cuatro Ases de la Marina", en compañía de ilustres combatientes de la Guerra del Pacífico.

Campero le confirió el grado de general de división del ejército boliviano, en noviembre de 1882, en cuyos considerandos de la ley respectiva se expresa: "El Excmo. señor Contralmirante Lizardo Montero, distinguido Jefe de la Armada y del Ejército del Perú, ha consagrado su espada a la causa de la Alianza, haciéndose digno de la consideración nacional por su valerosa conducta en la batalla de Tacna a la que concurrió como General en Jefe del ejército del Perú".

El contralmirante Montero falleció en Lima en su domicilio del Paseo Colón el 5 de febrero de 1905 a los 72 años de edad y 43 años, 7 meses y 9 días de servicios prestados al país.

El féretro fue trasladado de la casa mortuoria al local del Estado Mayor, donde desfiló el pueblo acongojado. En su sepelio se le rindió sólo honores de Ministro de Estado, a él, que había desempeñado la Presidencia de la República durante dos años y único marino que ha ejercido tan elevado cargo. En el cementerio usaron de la palabra el general César Canevaro y el capitán de navío Toribio Raygada, quien expresó: "La Marina peruana pierde, pues, a uno de sus esclarecidos representantes y, guardando en la memoria sus hechos, no olvidará jamás que sobre la cubierta de sus buques se alzó uno de los más valerosos oficiales que glorificaron su bandera".

Sus restos reposan en el cementerio Presbítero Maestro en el cuartel " San Andrés", nicho C–3.

Al recordar hoy al marino ilustre y al político que sirvió lealmente al país en las horas más duras de su existencia creemos que sería de toda justicia que sus restos sean trasladados a la Cripta de los Héroes. La inscripción en el frontis de dicha Cripta dice: "La Nación a sus defensores en la guerra de 1879". El hecho de que el contralmirante Montero no muriera en el campo de batalla, no invalida su valerosa conducta en la batalla del Alto de la Alianza en la que se desempeñó como General en Jefe del Ejército del Perú. Cabe repetir las palabras que él mismo escribió en la carta a García Calderón: "Ojalá los hombres de corazón le hagan justicia".

Para terminar deseo expresar mi agradecimiento a los ilustres Miembros de Número de este Instituto señores almirantes Luis Ernesto Vargas Caballero, Alberto Indacochea Queirolo y José Carcelén Basurto, reverendo padre Armando Nieto Vélez S.J., capitán de navío José Valdizán Gamio y capitanes de fragata Juan Manuel Castro Hart y Luis Felipe Villena Gutiérrez por su amabilidad y reconocida amistad al haberme propuesto ante la Junta Directiva para mi incorporación como Miembro de Número. Asimismo, al reverendo padre Armando Nieto por sus indicaciones y consejos en la confección de este trabajo y al Dr. Raúl Palacios Rodríguez por la revisión de la versión final.

Discurso del Rvdo. Padre Armando Nieto Vélez S.J.

El Instituto de Estudios Histórico–Marítimos del Perú acoge entre sus Miembros de Número al vicealmirante Rafael Durán Rey, distinguido oficial de nuestra Marina de Guerra, quien viene colaborando desde hace varios años con sencillez, competencia y asiduidad en las tareas de nuestra corporación y a quien me toca dar hoy la más cordial bienvenida, secundando un grato encargo de la Presidencia, que me complazco en agradecer.

Dentro de los proyectos esbozados por la Junta Directiva para otorgar amplitud y continuidad a la *Historia Marítima del Perú* se halla la realización de la Cuarta Parte, que abarcará el proceso histórico–naval de la época contemporánea. Con el fin de coordinar estos trabajos se designó –en 1981– al vicealmirante Durán, y debo decir que no nos equivocamos en la elección. A su brillante carrera como oficial une altas calidades profesionales y humanas, y el deseo de ofrecer su cooperación a un empeño colectivo que congrega ejemplarmente a civiles y antiguos jefes de la Marina de Guerra. Nos asocia el común amor por el Perú, el aprecio a la Marina y a su historia, y la convicción de que sin un serio cultivo y difusión de esta disciplina es imposible a la larga sustentar sólidamente la identidad nacional.

El vicealmirante Durán Rey egresó de la Escuela Naval como alférez de fragata en 1942, y siguió estudios de postgrado en Illinois y California. Integró las primeras dotaciones que trajeron al Perú la fragata *Ferré*, el destructor–escolta *Aguirre*, el petrolero *Sechura* y el crucero *Almirante Grau*. Ha prestado servicios en esas unidades, en los destructores *Guise*, *Villar* y *Rodríguez*.

Ha ejercido el cargo de comandante del destructor–escolta *Rodríguez*, de la flotilla de la Fuerza Fluvial del Amazonas, del transporte *Ilo*, de la flotilla de destructores y de la división de cruceros. Asimismo desempeñó cargos en la Escuela Naval de La Punta, en el Estado Mayor de la Escuadra y de la Marina. Fue Agregado Naval en nuestra Embajada en Washington y Decano de la Asociación de Agregados Navales en esa capital. Foja de servicios, simple en su escueta lectura, pero que comprende 35 años de servicios a la Nación y da idea de la vasta experiencia reunida por el vicealmirante Durán y puesta a disposición del Instituto aun antes de que acordásemos incorporarlo a nuestra nómina de Miembros de Número.

Nuestro nuevo consocio ha escogido como tema de su discurso la vida naval y política del contralmirante Lizardo Montero Flores, el único marino de nuestra historia republicana que llegó a ejercer la jefatura del Estado. Ha bosquejado el recipiendario en apretada síntesis la biografía apasionante de aquel oficial piurano que se movía con igual desenvoltura entre las jarcias y cubiertas de los barcos de guerra que entre los bastidores del tumultuoso escenario político.

La figura del contralmirante Montero suscitó en vida ardorosas discusiones, como es propio de un personaje inserto en la historia de nuestras pasiones políticas; y aun hoy, su participación en la guerra del 79 es todavía centro de controversias, como pudimos apreciarlo hace un año, al cumplirse un siglo del término del gobierno de Arequipa.

El vicealmirante Durán revive con altura y ecuanimidad aquellas circunstancias dolorosas

y terribles, y cuyas últimas causas y motivaciones probablemente jamás llegarán a ser esclarecidas a plena satisfacción del historiador.

Al igual que Miguel Grau, Camilo Carrillo, Aurelio García y García y otros eximios marinos, Montero militó activamente en el recién fundado Partido Civil de don Manuel Pardo. Como recuerda el vicealmirante Durán, era Montero un líder nato, respetado como caudillo carismático de la juventud.

Ocupada Lima por el ejército de Baquedano, Francisco García Calderón previó que su decidido propósito de hacer la paz sin cesión territorial encontraría el rechazo del gobierno de Chile. Propuso entonces que, en caso de vacancia de la jefatura del gobierno, debería nombrarse al contralmirante Montero por la alta clase que investía en la Marina, por el prestigio de que gozaba y por dominar todavía con las armas una parte de la zona norte del Perú.

El 6 de noviembre de 1881 fue apresado García Calderón y remitido a Chile. En la proclama de despedida a los peruanos, cuyos términos de serena dignidad merecen recordarse, expresó refiriéndose a Montero: "Robusteced con vuestra unión la autoridad del Vicepresidente, y no olvidéis jamás que en la unión está la fuerza y que sólo es libre el pueblo que quiere y sabe serlo".

Lizardo Montero asumió el mando el 15 de noviembre de 1881 en Cajamarca. Luego instaló su precario gobierno en Huaraz y más tarde —en setiembre de 1882— lo trasladó a Arequipa declarada "capital de la República". Tampoco Montero transigió con una paz que significase la entrega a Chile de Tacna y Arica, y en esto coincidía con García Calderón, que soportaba en el exilio las impertinentes presiones de Cornelius Logan, el ministro norteamericano que quería forzarlo a entregar Tacna y Arica aduciendo la peregrina razón de que esas tierras "no tenían ningún valor intrínseco, sólo pequeñas posibilidades agrícolas y no eran ni siquiera importantes para el Perú como punto militar en la protección de su territorio". El parecer de Montero y sus ministros de Arequipa frente a la insólita propuesta de Logan es terminante:"Ninguna de las personas que hoy lo forman (se refiere al gobierno provisional) está dispuesta a conceder Tacna y Arica ni aun a título de venta como se propone".

Tuvo también Montero otra nota de patriótica entereza que el recipiendario ha evocado en su discurso. Se ofreció a permanecer como prisionero de guerra a cambio de que se dejara venir al Perú a García Calderón para sondear el estado de la opinión pública del país e inquirir todo lo que pudiese hacerse en favor de una paz digna y decorosa.

Pero en esas fechas el gobierno chileno, ya en negociaciones con Miguel Iglesias, desestimaba cualquier entendimiento con el gobierno de Arequipa.

A través del discurso del vicealmirante Durán podemos confirmar la hondura de la crisis que significó la guerra del 79 para el Perú. Esta crisis suscitó en peruanos, cuyo patriotismo por otra parte no puede ponerse en duda, imágenes diversas sobre el camino que debía recorrer el país para salir de tan difíciles trances. Muchos quedaron marcados por la perplejidad, el recelo y la desconfianza recíproca. No podemos seguir blandiendo hoy como respuesta la sanción de la amarga crítica o del impiadoso dicterio. Permitamos, más bien, tal como esta noche lo ha efectuado el ponderado criterio del vicealmirante Durán —y que cuadra con

su estilo humano– que la historia ejerza su severa función docente.

Al recibir, pues, al vicealmirante Rafael Durán Rey en calidad de Miembro de Número, lo felicitamos sinceramente y nos complacemos de que haya ingresado en nuestra Casa por el consenso de quienes vemos en él un colega de pleno derecho.

Discurso del Dr. Juan Miguel Bákula Patiño

He recibido el honroso encargo, cumpliendo una larga tradición académica, que también es norma en nuestro Instituto, de dar respuesta al discurso que, con motivo de su incorporación, ha pronunciado el nuevo miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Quiero dejar constancia expresa de la complacencia con la que este Centro recibe al contralmirante AP Ramón Arróspide Mejía, por cuanto a su brillante carrera profesional como hombre de mar, agrega las ejecutorias del empresario, después de haber dado muestras de su capacidad en la actividad pública, desempeñando funciones de responsabilidad como la de ministro de Estado. La contribución que acabamos de escuchar representa una nueva faceta de su personalidad, al poner en evidencia sus dotes de investigador y de hombre de estudio, como títulos suficientes para recibir esta investidura.

En efecto, su temprana vocación de marino, lo llevó a ingresar a la Escuela Naval, como aspirante a cadete, tan sólo a los 14 años; egresa como alférez de fragata en 1942, y sigue cumpliendo un esforzado periplo profesional en el que, dentro de su especialidad de submarinista, le corresponde el comando de diversas unidades de ese tipo, de comandante de la flotilla de submarinos y de director de la Escuela de dicha especialidad. Aparte de esta importante característica profesional, ha desempeñado comandos en superficie; y en el otro horizonte de nuestra presencia naval, ha ejercido el comando de la Base Naval de Nanay, la jefatura del Estado Mayor de la Fuerza Fluvial del Amazonas, y el Comando de la flotilla de cañoneras. Llegó a estas situaciones de responsabilidad, enriquecido por el conocimiento de diversos cursos avanzados, seguidos en el Perú y en el extranjero.

Como una consecuencia de su posición como marino, las circunstancias condujeron al contralmirante Arróspide a la función pública y le cupo desempeñar el cargo de ministro de Vivienda y Construcción, cuya gestión estuvo marcada por valiosas iniciativas y, muy en particular, por un indoblegable sentido de responsabilidad y de eficiencia. Corresponde a este momento su desempeño como vice presidente del Banco de la Vivienda del Perú y más tarde, la presidencia del mismo y su participación en el comité de coordinación de la Banca de Fomento.

Alejado de la vida profesional, a cuya etapa pone término con ejemplar dignidad, su capacidad y su dinamismo lo llevan a la empresa privada; y son varias e importantes las

---

NOTA No se publica el trabajo de incorporación del contralmirante A.P. (r) Ramón Arróspide Mejía: *Estudio Geopolítico Histórico de la Influencia del Istmo de Panamá en el Perú*, por haberse editado independientemente.

compañías que cuentan con su asesoramiento o con su competencia ejecutiva. Sin embargo, en todos estos años, tan diversas actividades no significaron posponer la reflexión, el estudio, y la preocupación por los problemas marítimos y por otros importantes intereses vinculados al Perú. Ahora, nos ofrece un nuevo fruto de su inquietud al presentar un importante estudio sobre *La influencia geopolítica e histórica de Panamá en el desarrollo del Perú*.

Aparte de los elementos sustantivos de este estudio, hay una circunstancia de oportunidad que me permito recoger, no obstante que ha sido subrayada por el contralmirante Arróspide en sus palabras iniciales. Me refiero a la reciente creación de la Comisión de Estudios Estratégico Marítimos, como elemento de acción académica del Instituto de Estudios Histórico–Marítimos. En este caso, el profundo sentido de la palabra estrategia se pone de manifiesto, ya que trasunta un interés y una necesidad de llevar hacia el mar, mejor dicho a la totalidad del espacio oceánico, la preocupación del Perú, de sus instituciones, y de sus hombres, ya que sus problemas comprometen e interesan a la nación como un todo.

El tema que se ha ofrecido a nuestra consideración ordena, resume y subraya diversos elementos que constituyen una realidad geográfica, histórica, económica y política inseparable de la vida del Perú. Más aún, si nos concretamos a los dos términos esenciales de la ecuación, o sea a los términos de la relación Panamá – Perú, podemos percatarnos cómo, desde el punto de vista del Perú, a partir del instante en que, como realidad humana, nuestra nación se inserta en el concierto occidental, se da inicio a un fenómeno dinámico que es la búsqueda de la comunicación entre aquella unidad que surge y esta compleja realidad cultural, económica y política preexistente.

Lo que en un primer momento se presenta como un interrogante, o sea la manera o la vía de llegar, más tarde se expresa con una sensación de asombro ante lo inconmensurable de las distancias; y se abre paso una noción de lejanía que es indispensable vencer. No en vano un viejo adagio español marcaba, con el acento de la sabiduría popular, que el Perú se encontraba en el punto final de las líneas de navegación y en el extremo del mundo conocido. "Más lejos que Lima..." repetía el dicho cuando se quería ponderar algo que resultaba inalcanzable.

Por eso es que, simultáneamente con la conciencia de que el Perú debe comunicarse con el mundo, es que el istmo adquiere importancia; y cuanto más intenso es este requerimiento, más cierta es la trascendencia de Panamá que, desde entonces, mucho más que una mera expresión geográfica, es la puerta de ingreso al recinto universal.

Desde el punto de vista de Panamá, el enfoque es diferente porque allí el elemento característico está referido a la situación o sea el aspecto relacional que caracteriza a la geografía. En este sentido, es interesante anotar que, de lo que se trata, es de considerar a la geografía no sólo como descripción de espacios o de porciones de la superficie terrestre, sino recordando que cada uno de ellos sólo adquiere importancia o vigencia en función de un agregado dado por el hombre, que es el valor que éste le asigna. Por esto hablamos del aspecto relacional; porque es este valor el que da dinamismo a aquellos elementos inertes, permitiendo constatar que esos valores están sujetos a cambios impuestos por las circunstancias propias de cada época, como resultado del desarrollo de los conocimientos y del progreso de las ciencias y de las técnicas.

Todos sabemos que el istmo es importante porque constituye un punto al que convergen rutas muy caudalosas de comunicación, que se anudan entre sí para constituir un núcleo determinante, para el comercio, los intercambios y la navegación. En consecuencia, la relación que nos interesa subrayar es la que existe entre un espacio cuyo pueblo necesita comunicarse – el Perú – y el punto de encuentro al que tiene que llegar para hacer posible ese intercambio – Panamá –. En el trabajo que acabamos de escuchar, hemos podido distinguir la presentación de esta realidad, el análisis de sus elementos y la evolución de las circunstancias. Por eso, tanto la exposición como las conclusiones contienen una extraordinaria riqueza conceptual que suscita un conjunto de reflexiones, que dan a dicho discurso su extraordinario mérito.

Usando criterio histórico, se nos ha expuesto, con precisión lógica, cómo el Perú, desde el instante en que comienzan a escribirse sus anales se vincula a Panamá, porque su nombre legendario se escucha por primera vez entre los españoles llegados a las costas de Darién, aun antes de que su eco hubiera resonado en tierra peruana; y porque el renombre de sus riquezas está presente en el ánimo de quienes firman la partida de nacimiento del futuro virreinato de Nueva Castilla, en aquel pacto según el cual "Pizarro tomaría sobre sí la parte directiva en la ejecución de la empresa; Almagro el cuidado de acopiar pertrechos y provisiones y Luque proporcionaría el caudal necesario para los gastos".

Décadas más tarde, la famosa ruta de Portobelo encamina las riquezas del virreinato que, desde Potosí, repletan las arcas de la metrópoli; y es también cuando la feria de Portobelo cae en desuso en beneficio de la ruta que conduce a Buenos Aires para buscar el Atlántico, que se inicia la decadencia del virreinato del Perú.

Ya en la República, la importancia de Panamá deriva hacia intereses de tipo político, cuya expresión es predominantemente diplomática, que demuestran la importancia del tema, pero indican también que ese interés tiene un signo que cambia de acuerdo con las exigencias de los tiempos.

Como ya se ha dicho, el istmo no podía dejar de sugerir la noción de un canal interoceánico, cuyo tema era fundamental para el Perú. Hay un primer ejemplo que confirma el propósito del gobierno peruano de participar en la obra del canal, como consta del Protocolo suscrito el 30 de enero de 1873, entre el ministro de Relaciones Exteriores del Perú don José de la Riva Aguero, y el Plenipotenciario de Colombia, Teodoro Valenzuela, en el que se expresa que tal proyecto "no afecta tan sólo a la civilización y comercio del mundo en general, sino también, de una manera particular, a los intereses políticos y comerciales del Perú", por cuya razón se le reconoce la facultad para intervenir en las obras y "las ventajas y provechos a que su participación le daría derecho". Se concretaba así la preocupación que desde mucho antes había dado lugar a un convenio con Costa Rica en el que el Perú obtenía la primera opción para adquirir la mitad de las acciones en el caso de que el canal fuera construido por cuenta de Costa Rica (San José, 31 de enero de 1857). Un acuerdo similar fue pactado también con la República de Nicaragua.

Más adelante, la atención del Perú está orientada por otras urgencias derivadas de la guerra del Pacífico; y es en alguna de esas circunstancias que debe encontrarse la explicación para el inmediato reconocimiento que el Perú hizo de la independencia de Panamá, el 18 de noviembre de 1903, a pesar de que el golpe de mano premeditado por Teodoro Roose-

velt, reunía todos los agravantes del imperialismo naciente. En efecto, tal como lo afirma el contralmirante Arróspide, el Tratado Hay-Buneau Varilla "no fué redactado ni concebido por panameños"; y marca el inicio de una penosa etapa en la que la política del *big stick*, caracterizó la penetración y el predominio de los intereses norteamericanos, cuya frontera, como ya lo había hecho al incorporar por la fuerza Tejas y Nueva California, seguía deslizándose de norte a sur.

Se genera, entonces, una actitud de afirmación en América Latina y, en 1925, desde el Perú, por iniciativa de Alberto Ulloa en memorable carta dirigida a la Federación de Estudiantes de Panamá, se lanza la idea de la internacionalización del Canal de Panamá,. La incorporación de esta propuesta al programa del APRA ofrece el extraordinario ejemplo de un pueblo que adquiere conciencia de que los problemas más allá de la inmediata periferia no le son extraños y que, por la misma razón, la demanda popular debía proyectarse hacia el exterior.

Quizá sea oportuno aclarar que, en éste,como en muchos otros casos, el vocablo internacionalización no tiene las protervas intenciones que a veces se le pudieran atribuir. En la medida que el mundo asiste a un proceso de interdependencia creciente, en el que todo sueño de autarquía ha tenido que ser definitivamente eliminado, las relaciones entre los países son objeto de un proceso de internacionalización creciente y, a ratos, arrollador. En cada caso, esta nueva realidad si bien genera intereses diferentes e insospechados, también ocasiona deberes correlativos que son igualmente premiosos e insoslayables. Por lo mismo, surgen situaciones que fueron antes de ahora imprevisibles y se hace necesario que se creen las normas de convivencia para que derechos y deberes emergentes , se sujeten a la debida normatividad. Estamos, por eso, ante el espectáculo de la forja de un Derecho Internacional que es impulsado, esencialmente, por los países pequeños y por los pueblos jóvenes, en una palabra por los nuevos Estados, a los cuales al carecer de la fuerza para obligar y del poder para retribuir, sólo les queda la posibilidad de ejercer la persuasión, si ésta está basada en la razón, en la justicia, en la solidaridad y, en último término, en el derecho. Por eso ha surgido el Derecho Internacional del Desarrollo, cuyo capítulo más novedoso es la Convención sobre el Derecho del Mar, suscrita el 10 de diciembre de 1982, de la que son parte 160 Estados y Organismos Internacionales.

Retomando el curso histórico de la relación entre el Perú y Panamá y de nuestro interés por el Canal, no puede olvidarse que en 1965, ante la posibilidad de que se produjera un alza apreciable en los derechos de peaje, la Cancillería peruana suscitó la necesidad del entendimiento, poniendo en evidencia que, tal como se había dicho en 1873, el canal cumple una función que trasciende los límites del mero beneficio económico y que su importancia como órgano de comunicación en el más amplio sentido de la palabra, no necesita ponderarse. Su servicio contribuye, es cierto, a acortar las distancias y ha permitido – hemos escuchado hace un momento las cifras exactas – ahorrar varios miles de millas entre Europa y América, de un lado; y los puertos del Pacífico, incluyendo el Medio Oriente, del otro; pero es sólo en el caso de Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y Chile que su existencia, su funcionamiento eficiente, y eventualmente su destrucción, constituyen un interés tan directo y tan vital y, por lo mismo, tan legítimo. Así, brevemente dicho, un comunicado publicado en Lima, el 25 de setiembre de dicho año, expresó que "el Perú sostiene el principio de la función social de los espacios y de las vías de comunicación internacionales. En consecuencia, considera que su ubicación geográfica y el volumen de su comercio fundamentan el interés legíti-



El Istmo de Panamá.
Estudio Geopolítico Histórico de su Influencia en el Perú.

mo que tiene por todo lo que concierne al Canal y al regimen jurídico internacional de esa vía interoceánica".

Un último y muy reciente hecho de trascendencia universal, permitió una acción diplomática importante por parte del Perú, cuando en marzo de 1973, el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, se reunió a título extraordinario en la ciudad de Panamá y sus decisiones pasaron a constituir el basamento político indispensable para dar virtualidad a la voluntad de Panamá y de los Estados Unidos que se concreta en el Tratado Carter–Torrijos de 13 de setiembre de 1977, ante los Jefes de Estado de América, que actuaron como testigos de fe, entre ellos el Presidente del Perú. En aquella oportunidad, en Panamá, el vocero peruano expresó: "Creemos que debe llegarse a un acuerdo que consagre inequívocamente la plena soberanía y la irrestricta jurisdicción de Panamá sobre la totalidad de su territorio y que le dé la responsabilidad cabal del funcionamiento del Canal interoceánico, permitiendo la libre disposición sobre sus recursos naturales y una participación justa de los beneficios económicos del mismo"... (para) garantizar un efectivo uso pacífico de la vía acuática en beneficio de la comunidad internacional..."

La voluntad que el Perú manifiesta en todo este proceso traduce la dialéctica entre un interés constante y una situación variable. Y aún cuando parezca una paradoja, la geografía se presenta bajo el signo del cambio – pues el istmo pasó en 400 años por etapas diferentes, en las que de ser un accidente geográfico desconocido, más tarde una zona inhóspita e inaccesible, fué convirtiéndose en un puente de difícil tránsito terrestre, más tarde un polo de atracción para los proyectos de la ciencia; y, por último, un maravilloso ejemplo de modificación de la superficie terrestre por acción del hombre. Y todo ello, sin contar con las mutaciones de carácter político. En cambio la necesidad de los hombres y de los pueblos – en este caso, el Perú – mantiene una invariable demanda. La lección de este ejemplo no puede ser minimizada pues nos enseña que el hecho geográfico con ser importante no es suficiente para convertirse en factor determinante de la historia y demuestra que de su mera existencia no derivan leyes invariables para sujetar la conducta y las decisiones de la política. Es, en cambio, la voluntad del hombre y su capacidad de opción y de libertad las que dirigen e imponen los cambios; y que es a través de la ciencia y de la técnica, como frutos de la inteligencia humana, que se modifica la realidad geográfica y evolucionan las relaciones entre las comunidades.

En este sentido, no podemos dejar de comprobar cómo la necesidad de la comunicación ha impulsado el desarrollo de las instituciones jurídicas, y, entre ellas, las destinadas a perfilar, preservar y consagrar uno de los principios fundamentales de la convivencia universal, cual es el principio de la libertad de navegación. En la afirmación de esta norma, la realidad del Canal de Panamá constituye uno de los elementos que contribuye a dinamizar el Derecho Internacional, por cuanto el conjunto de las reglas que se ha venido elaborando para garantizar su funcionamiento son, hoy en día, parte del patrimonio jurídico de la humanidad y, más aún, el imperativo del acatamiento para esas reglas, se ofrece como uno de los elementos del acervo de valores que constituye una de nuestras mejores riquezas culturales, que son, también, imperativos de paz, de solidaridad y de progreso.

El punto que acabo de mencionar, nos lleva, obligatoriamente, a tratar del paralelismo que existe entre el caso del Canal de Panamá y el tránsito por los otros estrechos y canales que son parte de las rutas de navegación, cuya libertad de paso ha alcanzado, gracias

a la Convención sobre el Derecho del Mar, no sólo su consagración sino su adaptación a las realidades del tráfico marítimo y a las nuevas exigencias propias de la sociedad internacional en la que vivimos. Nunca antes de ahora, esos principios ocuparon tan alto sitial, al punto que, constituídos en normas imperativas del Derecho Internacional, su salvaguardia ha pasado a ser atributo y responsabilidad de todos los Estados y de la organización internacional en su conjunto. La violación de esas normas ya no encuadra, como hace algunos años, dentro de las posibilidades de un conflicto convencional, sino que escapa a toda previsión y no puede servir de referencia para la formulación de planes y políticas, en todos cuyos casos los supuestos deben ser razonables; distinguiendo por lo razonable la diferencia entre lo deseable y lo posible.

En este sentido, no hay duda que la obligación de preservar las rutas de navegación de las que depende la existencia de nuestro comercio exterior y, por ende, nuestra supervivencia, tiene que estar referida a la afirmación de los principios jurídicos que consagran la libertad de navegación. De allí nuestro interés en la vigencia de la Convención sobre el Derecho del Mar, en lo que se refiere al Estrecho de Magallanes y al paso por los mares australes o sea por el Pasaje Drake — también llamado Pasaje Hoces — libertad que es exigible jurídicamente por quienes son parte de la Convención sobre el Derecho del Mar, ya que quienes ignoraren su existencia mal podrían acogerse a tales disposiciones para defender sus intereses nacionales.

En lo que se refiere al Canal de Panamá, es también la existencia de normas jurídicas la mejor y, seguramente, la única protección que existe en favor de los pueblos que carecen de otros elementos para hacer valer sus derechos. Cuando el Perú, como hemos visto, invoca la función social de las vías de comunicación, no hace otra cosa que recoger principios que ya habían sido enunciados tratándose del Canal de Suez, entre ellos:

- la igualdad de derechos de tránsito a través del Canal;
- la no subordinación de ese principio a la política de ningún otro Estado;
- el respeto a la soberanía territorial del Estado respectivo,

y, como corolario de todo lo anterior, la regulación del régimen económico del Canal teniendo en cuenta el conjunto de los intereses en juego, que son tanto los del Estado territorial como los de los usuarios y los requerimientos de un eficiente funcionamiento. Por lo demás, estos principios ya habían sido aprobados, por unanimidad, en el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, el 13 de octubre de 1956.

Estas consideraciones, que podría calificar de acotaciones al margen, abonan cuánta razón asiste al contralmirante Arróspide cuando dice que debemos utilizar todas las herramientas legales disponibles, en los tratados, en las relaciones bilaterales, para hacer el mejor uso del Canal de Panamá; y, por lo mismo, ser cautelosos vigilantes del cumplimiento del Tratado Carter — Torrijos, dentro del concepto nacionalista latinoamericano y defensores, a la vez, de los derechos que corresponden a los principales usuarios. En coincidencia con éstas y otras conclusiones, me he permitido esbozar algunos comentarios iniciales que son otras tantas reflexiones sugeridas por la exposición y, en otros casos, naturales consecuencias de las afirmaciones que contiene. La propuesta del contralmirante Arróspide de profundizar en el estudio, con criterios multidisciplinarios y la participación de especialistas, queda abierta como una promisoria invitación a un diálogo constructivo, en el que se consideren, desde luego, todos los otros tópicos conexos con el tema principal y que no me corresponde comentar en su totalidad.

Si bien, señor Presidente, me he limitado a seguir el hilo conductor de tan importante contribución, esta restricción, impuesta por la insuperable tiranía del tiempo, no puede ir en mengua de mi aplauso y de mi felicitación, con el ruego que formulo a las ilustres personalidades que integran este auditorio, que interpreten mis palabras como expresión reiterada de las congratulaciones con las que el Instituto de Estudios Histórico–Marítimos del Perú recibe a su nuevo miembro de número, contralmirante Ramón Arróspide Mejía.

La Investigación Oceanográfica en el Perú, desde Humboldt a nuestros días *

MANUEL VEGAS VELEZ

Como todos sabemos, fue el sabio Alejandro de Humboldt, en su visita al Perú en 1802, el primer científico que percibió y trató de explicar la corriente fría que baña las costas peruanas. Se expresa así en sus primeros escritos: "Objeto de mi mayor sorpresa es constatar que la temperatura de la superficie del mar que, en otras latitudes donde no hay corriente alcanza de 26 a 28ºC, sólo logra elevarse cerca de Trujillo, a fines de setiembre a 16ºC y, en el Callao, a principios de noviembre, a 15.5ºC. La temperatura atmosférica alcanzaba en la primera época 17.8ºC y en la segunda 22.7ºC, era por lo tanto, unos 7 grados más cálida que la del océano. Por consiguiente, el aire no podía haber enfriado el mar. . . deduje ya desde Trujillo en una primera aproximación a la costa, lo que era opinión de muchos marinos, o sea que la Corriente Peruana tenía origen polar; la cual, viniendo de altas latitudes seguía las principales sinuosidades de la costa en dirección N.N.W. . . ."

Cincuenta años más tarde, cuando se publica la monumental obra denominada *Cosmos*, Humboldt es un poco más prudente en cuanto al origen de la Corriente y dice lo siguiente: "Una segunda corriente, cuya baja temperatura he reconocido en el otoño de 1802, reina en el mar del Sud e influye de una manera sensible en el clima del litoral. Esta segunda corriente lleva las aguas frías de las altas latitudes australes, hacia las costas de Chile, baña dichas costas y las del Perú, dirigiéndose primeramente del Sud al Norte, y después, a partir de la bahía de Arica, marcha del SSE al NNO. La temperatura de esta corriente fría no pasa, entre los trópicos y en ciertas estaciones del año, de 15.6ºC, mientras en las aguas mansas inmediatas sube hasta 27.5 y 28.7ºC. Por último, al Sud de Paita, hacia la parte del litoral de América Meridional que sale al Oeste, la corriente se encorva como la misma costa y se separa de ella yendo de Este a Oeste; de suerte que continuando rumbo hacia el Norte, el navegante abandona la corriente y pasa de una manera brusca del agua fría al agua caliente".

Hemos querido fijar aquí el primer límite de nuestro trabajo, considerando que es la primera explicación científica de la Corriente Peruana, responsable principal de la gran riqueza de las aguas del mar del Perú, así como del clima de la costa. A partir de aquí vamos a señalar las diversas y principales contribuciones a la mejor comprensión del fenómeno de las corrientes, así como al mejor conocimiento de la fauna existente, de los fenómenos ecológicos y de la química de las aguas del mar, es decir, de la investigación oceanográfica en sus tres aspectos principales, oceanografía biológica, oceanografía física y oceanografía química. El trabajo ha requerido numerosas consultas bibliográficas, pero seguramente era necesario emplear más tiempo y visitar bibliotecas extranjeras, para que fuera más completo y

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 23 de abril de 1986

exhaustivo.

En relación con el nombre de la Corriente, debemos señalar que el propio Humboldt se resistió a que le dieran su nombre y que fue otro alemán, Krümel, quien propuso oficialmente en 1911 que se le cambiara por el de Corriente Peruana, lo cual fue aprobado en congresos oceanográficos para cumplir acuerdos previos de dar a las corrientes marinas nombres geográficos. Más tarde, el principal estudioso de esos tiempos del sistema de corrientes del Pacífico sud-oriental, también alemán, Gerhard Schott, se muestra perfectamente de acuerdo en 1931 con la nueva denominación y dice "A nosotros, dicha designación (la de Corriente de Humboldt) nos halaga mucho, por ser Humboldt alemán; pero en vista de los acuerdos internacionales, que recomiendan referirse a las corrientes marinas y en general a toda la geografía marítima, por su situación geográfica o por alguna otra designación natural, y no por nombres propios, hemos decidido adoptar en este artículo la designación de "Corriente del Perú", ideada por O. Krümel. Además, y aunque la corriente existe frente a la costa del norte de Chile, su desarrollo principal es a lo largo de la costa peruana". En la misma época, el científico inglés E.R. Gunther comienza a hablar de una Corriente Costera Peruana y de una Corriente Oceánica Peruana, lo que es retomado en 1965 por el investigador de la Universidad de Hawai Klaus Wyrtky, quien demuestra la velocidad de ambas corrientes y el volumen de agua transportada.

En el siglo XIX hay otras contribuciones interesantes a los conocimientos sobre el mar peruano. Son principalmente exploradores y viajeros, que nos relatan lo que han visto en nuestras costas. Tenemos en primer lugar a Julian Mellet, quien recorrió nuestro territorio entre 1818 y 1820 y hace una interesante descripción de Huanchaco, donde —dice— los indios no comen sino pescado y beben chicha. Otro viajero es Robert Proctor (1823 y 1824), quien relata las formas de pescar en los diversos puertos y hace notar la presencia de un pescado chico "parecido a nuestras sardinas", que goza de alta y merecida estima. Lafond visita y trabaja en el Perú entre 1821 y 1823, llamándole la atención principalmente la gran cantidad de aves que encuentra en Arica. Nombra, por otra parte, los principales pescados encontrados en los puertos: lisas, congrios, caballas, sardinas, anchovetas, corvinas, lubinas, lenguados, bonitos y dorados. El barón de Bougainville hace un recorrido alrededor del mundo con la fragata *La Tethis* y la corbeta *La Esperanza* durante los años 1824 a 1826, enviado por el Rey de Francia y, aunque no viene directamente al Perú, envía una delegación a nuestro país desde Valparaíso. Su principal contribución es que comprueba que la temperatura del agua en Antofagasta puede estar más alta que en el Callao, comenzando así a desvirtuar la teoría de que las aguas del Polo Sur son las que conforman la Corriente del Perú.

William B. Stevenson pasa unos veinte años en América del Sur y escribe un libro sobre sus experiencias, en 1829. En lo que toca al Perú es especialmente interesante su permanencia en Pisco, del cual dice que es un pueblo miserable, que fue saqueado por piratas y destruído por terremotos pero del cual le asombra el guano, que es transportado a toda la costa por barco y al interior del país por medio de mulas y llamas. También encuentra allí sal de buena calidad.

Otro importante viajero francés fue el científico Alcide D'Orbigny quien pasó en América del Sur de 1826 a 1833. Al regreso a su país publicó una obra en 9 tomos, con descripciones cuidadosas de todo lo que vio y con grabados que incluyen buena parte de

los 160 mamíferos, 860 aves, 115 reptiles, 166 peces, 980 moluscos, 5000 insectos y crustáceos y 3000 plantas que recolectó. En abril de 1830 estuvo en el puerto peruano de Arica y vio excavar una tumba, en la cual reconoció los moluscos *Venus dombeyi*, *Purpura concholepas*, *Turbo niger* y otros. Observa desde el morro, cuidadosamente, cómo se comportan las aves y cómo hay muchísimas anchoas: "En la costa misma de Arica, los niños y las mujeres estaban ocupados en sacar del agua, con cestas y cubos, millares de pequeñas anchoas que amontonaban sobre la playa . . . Las disputaban a una nube de golondrinas de mar *(Sterna inca)* que, ávidas de alimento, se sumergían a cada minuto, para reaparecer en los aires, con el pobre pez en el pico. Mientras eso acontecía en la costa, otra pesca no menos ruidosa tenía lugar a cierta distancia del mar, donde había sin duda un banco semejante o de alguna otra especie. Nubes de pájaros oscurecían y se lanzaban con encarnizamiento. . . No lejos de allí, bandas de piqueros, de cuervos marinos, mezclados a enormes pelícanos, ejecutaban otra maniobra . . . Tuve algunos días después, una idea exacta de la acción extraordinaria del guano en la agricultura y del valor tan notable que da a las pequeñas parcelas que la industria agrícola ha sacado a los desiertos de arena de la costa . . . " Más tarde, en 1833 viaja de Arica al Callao, regresando de una larga estadía en Bolivia y vuelve a hacer anotaciones sobre las importantes poblaciones de aves marinas y luego sobre los moluscos del Callao, lugar donde hace algunos dragados.

El famoso zoólogo inglés Charles Darwin está en el Callao en julio de 1834 y permanece en esta región de la Corriente Peruana, incluyendo las islas Galápagos, hasta fines de 1835. De acuerdo al relato del viaje, que he podido examinar en Lima, no se ocupa de la corriente fría ni de la fauna existente; sólo hace alusión a la isla de San Lorenzo, situada frente al Callao y por la cual descubre el levantamiento de la costa peruana en unos 85 pies, desde la aparición del hombre en América.

Un viajero francés que tiene un hermoso libro en la Biblioteca Nacional es Francis de Castelnau, quien pasa cinco años en el Brasil y el Perú (1843-1847) llegando hasta las costas del departamento de Lima. Lamentablemente, los peces marinos del Perú no llegaron en buen estado a Francia, por lo cual el libro sólo se dedica a peces tropicales de la Amazonía, con unos dibujos de primera calidad.

E.W. Middendorf, quien pasó varios años en el Perú y cuya monumental obra de 1876 fue traducida por la Universidad de San Marcos, gracias a la dedicación cuidadosa del Dr. Luis González–Mugaburu, dice que hay más de 20 variedades de peces marinos en los mercados: pámpano, corvina el de mayor consumo, róbalo o corvina grande, lisa, lenguado, raya raras veces; pejerrey muy sabroso, parecido a la trucha; pejerrey de agua dulce, ayanque, bonito; los raros: chita, machete, aguja, cojinova, cabrilla, pejegallo, sardinas grandes y pequeñas, anchoas; se ofrece gran cantidad de mariscos aunque no hay ostras; los camarones son excelentes; rara vez se encuentran langostas y cangrejos, las tortugas son más frecuentes.

M.A. Chardot hace un viaje de Paita al Callao hacia 1880 y describe las localidades de Paita, punta Illescas, punta Aguja, Lobos de Tierra y Lobos de Afuera y su guano, San José, Pimentel, Eten, Chérrepe, Pacasmayo, Chilete, Malabrigo, Huanchaco, Trujillo, Moche, Salaverry y los productos que encuentra. Señala que en Sechura encontró en una extensión de 10 a 12 km. las playas cubiertas de una concha nacarada de la dimensión de una gran ostra y de la cual un navío italiano transportó cerca de 200 toneladas con destino a Génova. Personalmente pienso que se trata del bivalvo llamado comunmente concha de perla, que describe también Coker en 1908 y que actualmente está siendo recogido nuevamente en gran-

des cantidades en la misma localidad *(Pteria peruviana)*, como un resultado del fenómeno El Niño.

El científico polaco Ladislas Taczanowski escribe en 1884 una *Ornithologie du Pérou*, editada en París, después de haber examinado –como él mismo lo indica– las colecciones de D'Orbigny, de Castelnau, de Jelsky y Stolzmann, de Berlepsch, Günther y Sharpe (Museo Británico), de Murs y Bonaparte (Museo de París) y del Museo de Varsovia donde existe "la representación más rica de la fauna ornitológica peruana". También tuvo a su disposición la colección del Sr. Raimondi. En el capítulo de generalidades describe la geografía del Perú, el problema de sus límites y las particularidades de la costa. El tomo III contiene la mayor parte de las aves marinas: Fringillidae, Scolopacidae, Ardeidae, Pelecanidae, Fregatidae, Phalacrocoracidae, Sulidae, Laridae, Procellariidae.

Para terminar con el siglo XIX, diremos que el primer peruano que he encontrado ocupándose de los problemas hidrográficos y oceanográficos de nuestro mar es el comandante Camilo Carrillo, quien dicta una importante conferencia en la Sociedad Geográfica de Lima en 1892, en la cual señala, entre otras cosas, que "los marinos paiteños que navegan frecuentemente cerca de la costa en embarcaciones pequeñas, conocen esta corriente y la denominan *"Corriente del Niño"*, sin duda porque ella se hace más visible y palpable después de la Pascua de Navidad".

Podemos decir que el siglo XX se inicia con la importante contribución del americano Robert E. Coker, contratado por el gobierno peruano para hacer un estudio de las posibilidades de la pesquería en nuestro país. Coker llega en noviembre de 1906 y trabaja aquí, visitando los diversos puertos y caletas del litoral, hasta noviembre de 1908, fecha en la cual presenta su informe intitulado *Condición en que se encuentra la pesca marina desde Paita hasta Bahía de la Independencia* y que fue publicado en el Boletín de la Dirección de Fomento del ministerio del mismo nombre, en varios capítulos. Coker firma como "piscicultor al servicio del Estado" y señala que ha hecho colecciones de pescados (241), de aves (41), de huevos de aves (15), de crustáceos (60), de moluscos (50), de metazoicos (47), de algas (82) y diversos (10). El resultado de estas colecciones se verá poco después con los trabajos ya clásicos para el conocimiento de la fauna marina del Perú, preparados por Evermann y Radcliffe (1917) para los peces, de Dall (1909) para los moluscos, de Rathbun (1910) para los crustáceos y de Clark (1908) para los equinodermos. El detalle del informe de Coker es de lo más interesante, pues describe los aparejos de pesca, los tipos de embarcaciones, el número de pescadores y las especies más comunes que se encuentran en cada localidad visitada. Hace además, atinadas observaciones como las siguientes: "El Callao tiene más ventajas, junto con Chorrillos y Ancón, por tener el mercado de Lima, pudiendo enviar el pescado, además, por ferrocarril, hasta Cerro de Pasco . . . pero la provisión es irregular y los precios indebidamente altos . . . hace algún tiempo se recibía regularmente ostras en Lima, Callao y La Punta, traídas del Norte por la viuda de Martinot . . . Tal vez no hay en el mundo otras aguas que estén más copiosamente provistas de pequeños pescados que las del Perú, que son favorecidas por enormes bandadas de anchovetas (recomienda su uso en el consumo humano, preparadas como las sardinas francesas y anchoas alemanas) . . . Pisco es uno de los lugares más favorables de la costa para establecer en él un negocio de pesca en grande escala". Por otro lado hace notar que se enviaba pescado seco–salado desde Paita hasta el Ecuador, Colombia y Panamá, que en Sechura hubo una importante pesca de conchas perleras (1900-01) estableciéndose dos compañías, una que trabajaba de Talara

hasta el río Piura y otra de esta desembocadura hasta punta Aguja; que es indispensable la organización de una Oficina Central de Pesca que una todas las informaciones importantes sobre las especies que se pesca, sus migraciones, lugares más favorables para la pesca, experimentos sobre nuevos métodos de pesca, etc. Además, Coker escribe artículos separados sobre la pesca con dinamita, las ballenas del Perú y la caza de lobos.

Es interesante señalar en esta época, que el profesor Paul Rivet, que acompañó a la Expedición Geodésica Francesa a principios de siglo, hizo algunas recolecciones en Paita y alrededores, cuyos resultados fueron publicados más tarde por Gravier (1909) para los poliquetos y por Lamy (1910) para los moluscos.

En 1909 se funda la Compañía Administradora del Guano, que habría de cumplir un importante rol, no sólo para el estudio y protección de las aves guaneras, sino también como iniciadora de los estudios oceanográficos en el país. En 1925 inicia la publicación de su boletín mensual en el cual va a insertar informes de científicos contratados y artículos especializados de diversos autores. En 1929 se contrata un experto en pesquería, el Dr. Erwin Schweigger, quien permanecerá dos años al servicio de la compañía y más tarde será recontratado en 1937 e iniciará las investigaciones marinas utilizando barcos diversos y medios sencillos pero que proporcionaron interesantes informaciones. Gracias a la obra impulsora de Schweigger se crea laboratorios costeros en La Puntilla y Chimbote y se comienza a formar a los investigadores marinos del Perú, se contrata especialistas extranjeros como consultores, se interviene en la organización del servicio meteorológico a través del Ing. G.A. Wagner y se contribuye a formar conciencia sobre la necesidad de un instituto dedicado a la investigación del mar peruano. Antonio Landa, Rómulo Jordán, Blanca Rojas, Enrique Avila, Mario Barreda, Jorge Valdivia son los principales colaboradores de la época y contribuirán más tarde al desarrollo del Instituto del Mar. Schweigger escribe numerosos artículos en el Boletín de la Compañía y luego reúne su obra y sus opiniones en el libro denominado *El Litoral Peruano*, que fue publicado en dos ediciones, 1957 y 1964. Como todo hombre que realiza una labor pública, Schweigger tiene algunos detractores, pero pienso que debe reconocérsele su labor de pionero en las investigaciones oceanográficas.

En relación con el guano podemos señalar brevemente que fue Humboldt quien lo hizo conocer en Europa por primera vez, haciéndolo analizar por los químicos Vauquelin y Fourcroy (1806) y que el químico peruano Mariano de Rivero hace varios experimentos para conocer su valor en la agricultura (1827). El Boletín de la Cía. del Guano publica un informe de Raimondi en 1926, que trata sobre el guano y las aves que lo producen y en el cual cita los nombres científicos de las aves que él ha encontrado en las islas guaneras. Finalmente respecto al guano, el Ing. Luis Gamarra Dulanto publica un importante artículo en 1935, intitulado *El guano del Perú y sus perspectivas en la economía nacional.*

Robert Murphy es un ornitólogo que hizo misiones de consulta con la Compañía Administradora del Guano en varias ocasiones. En 1926 el Boletín de la Compañía publica un interesante informe titulado *Fenómenos oceánicos y climatéricos en la costa occidental de Sud América durante el año 1925* y en el cual se ocupa de la ""Contracorriente cálida de *El Niño*" y de un aparente ciclo de 7 años en su aparición. Incluye datos sobre la pluviosidad en diferentes ciudades, indicando que las lluvias se iniciaron en el mes de enero y continuaron hasta abril y encuentra similitudes con lo sucedido en 1878, 1884, 1891 y 1918. Por cierto, hace notar la emigración y mortandad de las aves marinas.

Otro trabajo interesante de Murphy (1931), publicado por el Boletín ya citado es un capítulo del libro *Bird Islands of Peru* y que se refiere a los seres vivientes de la superficie del mar, del aire y de las islas. En él afirma que "la mayoría abrumadora de cosas vivientes en el litoral del Perú pertenece a la fauna del océano. Son, en su mayor parte, invisibles a los ojos del viajero, quien sólo ve un reflejo de las riquezas submarinas en las increíbles bandadas de pájaros y secuela de cuervos marinos y de lobos. . . la variedad de las especies es relativamente pequeña, no obstante que los números individuales de animales sean enormes . . .".

Finalmente, en 1954, Murphy prepara un informe para la Compañía del Guano que estaba en discusión con la Sociedad Nacional de Pesquería y en el cual aparece una frase que podemos considerar histórica:

> "Los industriales pesqueros peruanos están en lo cierto –y tal vez en una medida mayor de la que se imaginan– al sostener que se encuentran interesados tanto como la Compañía Administradora del Guano en el futuro de los recursos naturales de la Corriente Peruana. Decimos que están en lo cierto, porque al fin de cuentas, la industria del guano y la pesquería se mantendrán en pie o caerán juntas".

El año 1931 marca, curiosamente, la conjunción de varias publicaciones importantes sobre el sistema de corrientes del Pacífico sud–oriental. En primer lugar la de Schott, publicada en español en el Boletín de la Compañía del Guano en 1933; luego las de Sverdrup, Gunther y Vallaux.

El trabajo de Schott puede considerarse como la primera consideración científica de las corrientes en esta zona del Pacífico. Su título ya indica su importancia *La corriente del Perú y sus límites norteños en condiciones normales y anormales*. Es una condensación y una interpretación de los trabajos realizados hasta entonces e incluye todas las observaciones y mediciones realizadas por marinos alemanes de barcos de guerra y de barcos mercantes, especialmente durante la navegación a vela, pues los barcos a vapor ya han dejado un poco de lado esa buena costumbre, como lo indica él mismo. Señala como límites de su trabajo los 30° de latitud sur y los 10° de latitud norte, es decir las localidades de Valparaíso en Chile y punta Arenas en Costa Rica; y hasta 100°W de longitud, es decir hasta unas 500 millas marinas al oeste de las islas Galápagos. No trata, pues, solamente de lo que sucede frente a nuestra costa, sino también –como él lo señala– lo que sucede en el "triángulo Guayaquil–Galápagos–Panamá".

Entre las observaciones que podemos subrayar para el caso de nuestro mar, se encuentran las siguientes: "Frente a Antofagasta , el agua, en otoño e invierno, está solamente 1° más fría que la del Callao, situado 700 millas marinas al Norte, y en la primavera y verano está 1.5 a 3° más caliente . . . la temperatura del agua en el Callao desciende extraordinariamente por el influjo de aguas profundas, desde luego mucho más que en Antofagasta . . . también las temperaturas en Puerto Chicama y Lobitos son extraordinariamente bajas, teniendo en cuenta la latitud, sobre todo en el verano austral, en ocasiones son tan bajas (diciembre–enero), que no hay diferencia de temperatura entre Lobitos y Antofagasta, a pesar de la distancia de 10° de latitud . . . estoy perfectamente de acuerdo con H.A. Sverdrup, cuando limita los fenómenos de existencia de la Corriente del Perú a 200 o 300 metros como máximo. . . el conjunto de las observaciones nos obligan a reconocer que las corrientes en estos meses del invierno septentrional, presentan un cuadro muy complicado. En una gran región de convergencia, aproximadamente a 2°N y 83°W vienen a reunirse los límites de va-

rias corrientes distintas: aguas australes de la Corriente del Perú, aguas de la Contracorriente del Norte, aguas de la Corriente Norteecuatorial y aguas del Golfo de Panamá. . . En Piura en el transcurso de 140 años había, por lo menos, 12 años con lluvias extraordinarias o de trastorno, y veintiuno con lluvias fuertes. Los restantes cien años eran secos, o tenían precipitaciones muy reducidas. . . Con la Corriente del Niño (en 1925) llegó otra clase de plancton y una fauna típicamente tropical; las enormes cantidades de peces y de aves, propias de la Corriente del Perú murieron o desaparecieron hacia el Sur, hasta Arica y aún más al Sur . . Contando el litoral de Cabo Blanco (4ºS) hasta Pisco, el avance del frente III duró cuarenta y cuatro días, y el retroceso trece días. Prácticamente cesó el 6 de abril. El avance de la Corriente del Perú se efectuó lentamente, después de muchos impedimentos y retrocesos. El restablecimiento del estado normal llegó muy rápidamente, o sea enseguida que volvió el monzón del SE como viento predominante. . .".

Sverdrup que sería después considerado como un importante oceanógrafo, por el libro que edita junto con Johnson y Fleming, publica el trabajo denominado *Algunos resultados oceanográficos de la labor del Carnegie,* en el cual hace notar que el movimiento de upweling o afloramiento en la Corriente Peruana proviene de 200 a 300 m. de profundidad, como ya lo ratificó Schott.

El barco inglés *William Scoresby* hace un crucero en nuestras aguas en 1931 y, en base a sus resultados, el oceanógrafo E.R. Gunther publica un informe titulado *Estudio sobre investigaciones oceanográficas en la Corriente Costanera del Perú* (1941) y en el cual, el aspecto más importante es su afirmación de que existe una corriente costera y otra corriente oceánica, como ya se señaló más arriba. En el Boletín de la Cía. del Guano, en 1931, el comandante Rafael Torrico adelanta algunos de los resultados de esta expedición en un artículo intitulado *Objeto de la investigación y trabajos realizados por el R.S.S. William Scoresby, a lo largo de la costa del Perú* y en el cual describe brevemente la oceanografía de nuestro mar, se ocupa de la vida de las ballenas y de su alimento, el krill, y de la forma de tomar muestras de agua a diferentes profundidades para investigaciones químicas. Recomienda, finalmente que la Cía. Administradora del Guano establezca mayor relación con la Marina y la Aviación, en lo referente a desarrollo pesquero.

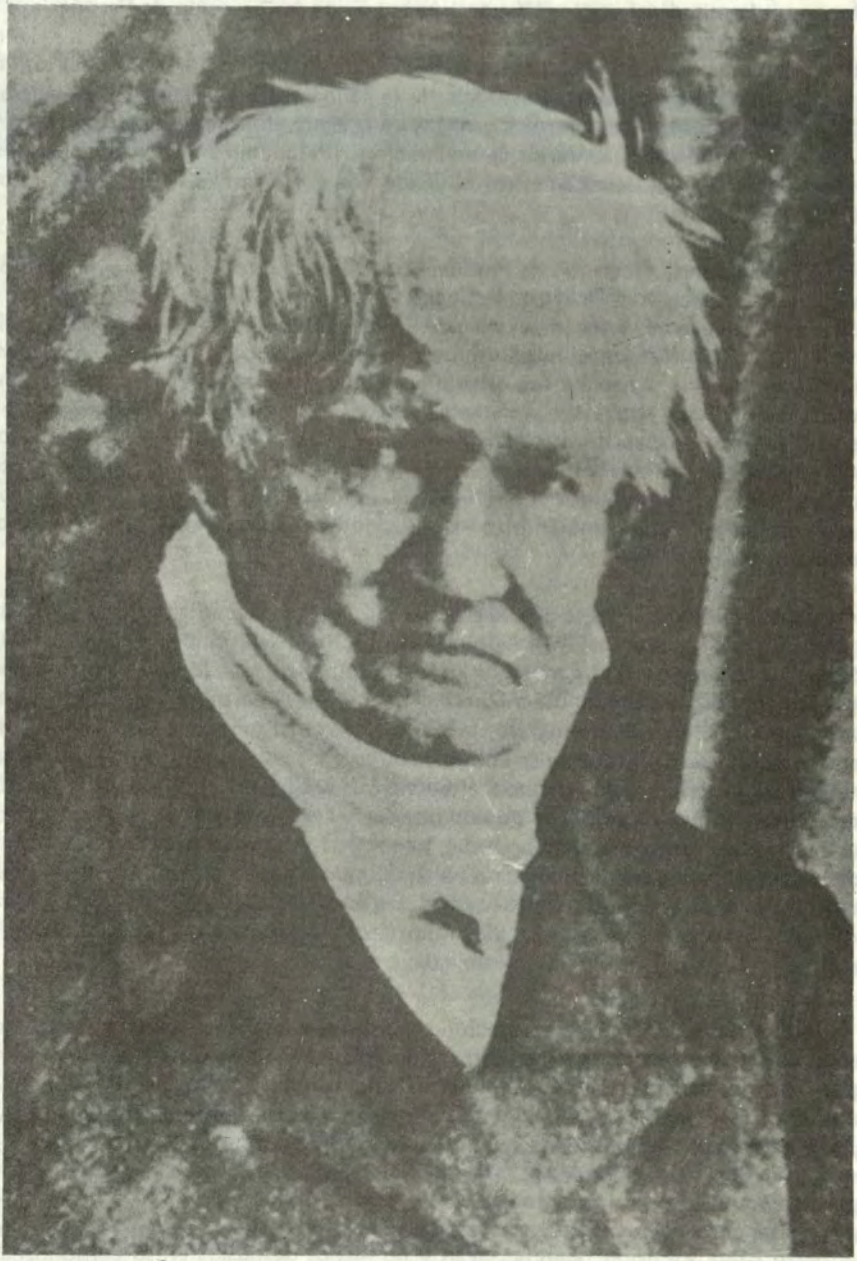
El Boletín de la Cía. del Guano publica en 1931 un artículo del profesor francés Camille Vallaux, en el cual se discute ampliamente el origen de la Corriente de Humboldt y se demuestra que éste no puede estar en las aguas antárticas, sobre todo en base a las temperaturas superficiales que pueden ser más bajas en nuestras aguas que en las chilenas.

En 1938, la Compañía Administradora del Guano procura contratar nuevamente al ornitólogo Murphy, pero como éste no puede venir al Perú en esa época, recomienda al Dr. William Vogt, quien permanece aquí desde enero de 1939 hasta fines de 1941 y hace importantes recomendaciones sobre los temas y métodos de estudio de las aves guaneras, con el objeto de hacer más científico su conocimiento. Señala así, entre otros, los siguientes parámetros a estudiarse: edad mínima y máxima para la reproducción, número de pichones por año, existencia de monogamia y poligamia, alimentación, competidores, parásitos, mortalidad y sus causas, depredadores, etc. e igualmente recomienda un mejor estudio de la anchoveta, alimento principal de las aves guaneras. Aprovechando su estadía durante un fenómeno del Niño en 1939, hace notar cómo es la migración de las aves en esa época, hacia el sur y cuáles son las temperaturas del agua de mar.

Para el mismo año 1938, he encontrado la primera referencia a una Comisión encargada de estudiar el desarrollo de la industria pesquera, la cual estuvo presidida por el capitán de navío Carlos Rotalde, integrada por los señores Luis Macagno, E. Pozzi Scott y Erwin Schweigger y actuando como Secretario el capitán de fragata León Garaycochea. No he podido encontrar ningún informe de la misma.

En 1941 regresa al Perú el joven Enrique del Solar, quien había estado estudiando en el Japón con una beca, y es nombrado funcionario de la Sección Piscicultura del ministerio de Fomento. Es el principal responsable de la siembra de truchas en los ríos serranos, más tarde participa de las actividades de la Misión Norteamericana que estudia las posibilidades de la pesquería, luego será uno de los pioneros de la industria de harina y aceite de pescado y contribuirá al mejor conocimiento de varias especies marinas susceptibles de ingresar a la pesca comercial, sobresaliendo la merluza, sobre la cual prepara un informe especial (1968). Además, escribe muchos artículos periodísticos sobre los problemas de la pesquería y es asesor del Instituto del Mar y del ministerio de Pesquería en diversas ocasiones. Aprovecho para expresar aquí público reconocimiento a su labor, que no siempre ha sido bien comprendida.

En 1943 se publica el informe de la Misión Norteamericana que trabajara en el Perú de enero de 1941 a setiembre de 1942 para reconocer las posibilidades de la pesquería y que es titulado "La pesca y las industrias pesqueras en el Perú". Estuvo conformada por los señores R.H. Fiedler, N.D. Jarvis y M.J. Lobell, quienes comprueban que hay abundante vida marina, pero el pescado se ofrece en poca cantidad, en forma irregular y sólo en las ciudades costeras. El Gobierno peruano nombró una comisión para que cooperara con la Misión y que estuvo presidida por el Ing. Germán Morales Macedo, Director de Industrias del Ministerio de Fomento y conformada por el Sr. Francisco Ballén, Gerente de la Compañía Administradora del Guano, los comandantes José Félix Barandiarán y Rafael Torrico, del Ministerio de Marina y Aviación, el Ing. Luis Gamarra Dulanto, de la Compañía del Guano, el biólogo Enrique del Solar, del Ministerio de Fomento y el Dr. Erwin Schweigger, de la Compañía del Guano. La Misión agradece en forma especial a la Compañía Administradora del Guano por su cooperación y las facilidades brindadas y también a la Compañía Industrial Pesquera, probablemente la primera instalada para el procesamiento de pescado. Señalan que las 10 especies de mayor pesca en el litoral peruano eran: bonito (2670 TM, 22o/o), caballa (1952 TM, 16o/o), tiburones, tollos y cazón (1250 TM, 10o/o), cabrilla, lorna, corvina, peje–blanco, suco y robalo. Total de pesca, 11,863 TM. En cuanto a mariscos, sólo 5 puertos remiten informaciones apareciendo una pesca total de 201.5 TM, de langostinos, chanques, conchas, barquillos, erizos, señoritas. La Misión da recomendaciones sobre la organización de la estadística pesquera, sobre manipulación del pescado y la venta al público, sobre la necesidad de establecer una dirección centralizada que administre la pesquería, sobre la conveniencia de establecer una industria de reducción de anchoveta, extender la pesca de ciertas especies de importancia (atún, cazón, bonito, cangrejos, almejas, pez–espada y merlín), sobre la conveniencia de dictar leyes para el manejo racional de los lobos de mar y de prohibir la pesca con dinamita. Como resultado científico de la Misión, podemos citar el estudio hecho por Samuel Hildebrant (1946), de las 264 especies de peces colectadas, de las cuales 51 resultaron nuevas para la ciencia.



Alexander Von Humboldt, científico alemán que investigó la "Corriente Peruana" en forma exhaustiva.

La segunda mitad del siglo XX nos encuentra con la Dirección de Pesquería y Caza del ministerio de Agricultura, más tarde denominada Servicio de Pesquería y que es la iniciadora de los estudios de estadística pesquera, del control de calidad de los productos importados y a exportarse y de diversos estudios de la fauna marina y acuática en general, así como del establecimiento de controles y reglas en la pesca. Ella será reemplazada en 1970 por el ministerio de Pesquería. Varios de sus funcionarios pasarán a formar parte del Instituto del Mar desde 1960 y seguirán contribuyendo con sus investigaciones al mejor conocimiento del Mar Peruano.

En relación con la Dirección de Pesquería que acabamos de mencionar, debemos ocuparnos en forma especial del Dr. Hans Koepcke, quien fuera Asesor Científico de ese organismo del Estado durante varios años, además de catedrático en la Facultad de Ciencias de la Universidad de San Marcos, donde formó a numerosos jóvenes y los alentó a ocuparse de investigaciones marinas. Koepcke fue el primer ecólogo que trabajó en el litoral peruano, la mayor parte del cual recorrió a pie y sobre el cual dejó importantes investigaciones que han servido de modelo para trabajos posteriores, tanto en lo que se denomina autecología o estudio de las relaciones de una especie con su medio ambiente (1953), como en bioceanología o estudio de una comunidad vital (1952). Su esposa María, fallecida en un trágico accidente de aviación en 1971, también hizo estudios de las aves marinas y divulgó los conocimientos al respecto.

Otra institución que merece citarse en esta relación, por su contribución al conocimiento del Mar Peruano, es la actual Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, que comenzó sus funciones en 1903 como Comisión Hidrográfica, que se transforma en Servicio Hidrográfico en 1926 y que cambia a Dirección en 1964. A partir de este último momento se crean las calificaciones de hidrógrafo, tanto en el personal superior como en el subalterno y, posteriormente, se logra mantener en sus cuadros a los así calificados, para obtener una continuidad en la labor. Quien conoció el Servicio Hidrográfico en 1962, con un pequeño local cerca de la Escuela Naval y ha podido observar el progreso, no sólo material, sino también en la preparación científica del personal, tiene que felicitarse de dicha evolución y de las actividades que ahora se pueden realizar,a partir del nuevo e interesante edificio de Chucuito y con las embarcaciones modernas que posee. En este caso debemos citar los nombres del vicealmirante Esteban Zimic, que le dio importante impulso en la década del 60 y el del contralmirante Jorge del Aguila, responsable del actual crecimiento.

En esta década del 50, dos acontecimientos de carácter internacional deben citarse. El primero es la Declaración de Santiago sobre Zona Marítima, del 18 de agosto de 1952 y la consiguiente organización de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), "que efectuará los estudios y tomará las resoluciones que en estas cláusulas se indican para la conservación y mejor aprovechamiento de la fauna y demás riquezas marítimas, tomando en cuenta los intereses de los respectivos países . . . uniformará las normas sobre caza marítima y pesca de especies comunes en los países respectivos, para la conservación de las riquezas marítimas... "En este acontecimiento tuvieron destacada actuación en sus primeros años, los doctores Alberto Ulloa y Enrique García Sayán y no menos destacada en su consolidación, ha sido la actuación del amigo y miembro de número de este Instituto, don Juan Miguel Bákula.

El otro acontecimiento internacional importante fue la Primera Sesión del Comité Consultivo Internacional de Ciencias del Mar, convocada por la UNESCO en Lima para

los días 22 al 24 de octubre de 1956 y que tuvo como misión fortalecer los deseos de nuestro país de organizar un instituto de investigaciones marinas y llamar la atención del mundo entero sobre la importancia científica del sistema de corrientes del Pacífico sudoriental. En esta reunión estuvieron presentes los oceanógrafos más famosos del momento, tales como Anton Bruun de Dinamarca, G.E.R. Deacon de Gran Bretaña, Koji Hidaka del Japón, Lev Zenkevitch de la Unión Soviética y Roger Revelle de Estados Unidos. Este último director de la Institución Scripps de California, hizo justamente una declaración que ha quedado ya como una frase célebre para nosotros: "Soy un convencido de que la Corriente del Perú está situada en el área más fértil del mundo y que ella es el fenómeno físico y biológico más importante de la Tierra. Su estudio y conocimiento son un verdadero desafío al intelecto humano". La delegación peruana a esta Sesión estuvo constituída por el contralmirante Luis Edgardo Llosa como Presidente y por los doctores Felipe Ancieta y Erwin Schweigger, todos comprometidos ya por la idea de fortalecer la investigación marina en el Perú.

Nos toca ocuparnos ahora de la institución más importante de investigación marina, el Instituto del Mar del Perú. El anhelo de crear una institución de ese tipo es expresada por primera vez por el ya mencionado comandante Camilo Carrillo en 1892, durante su conferencia en la Sociedad Geográfica de Lima y es reiterado en repetidas oportunidades por varias de las personas que tuvieron que ver con la Compañía Administradora del Guano y la Dirección de Pesquería del ministerio de Agricultura. Fue finalmente el contralmirante Guillermo Tirado Lamb, Jefe del Estado Mayor de la Marina en 1954, quien preparó un memorandum decisivo para el ministro de Marina quien, con fecha 14 de noviembre del mismo año expide el Decreto Supremo 390, que crea el Consejo de Investigaciones Hidrobiológicas, constituído por un representante del ministerio de Marina, que lo presidirá, por el Director de Pesquería y Caza del ministerio de Agricultura, por el Gerente de la Compañía Administradora del Guano y el Presidente de la Sociedad Nacional de Pesquería. Este consejo, que podríamos denominar directivo, tiene a su lado, un Comité Científico Asesor, formado por el Asesor Científico del Consejo de Investigaciones Hidrobiológicas, el Jefe del Servicio de Hidrografía y Faros, un representante del Departamento Técnico de la Compañía Administradora del Guano, un representante técnico de la Sociedad Nacional de Pesquería, un representante de la Dirección de Pesquería y Caza, un representante de la Industria Ballenera, el Presidente de la Comisión de Oceanografía de la Sociedad Geográfica de Lima y el catedrático de Ictiología y Biología Marina de la Universidad de San Marcos.

El primer Presidente del Consejo fue el contralmirante Luis Edgardo Llosa, quien ejerció ese cargo de 1955 a 1957, luego lo fue el contralmirante Tirado (1957–1958) y luego el contralmirante Mariano Melgar. En 1957 se logra tener como Asesor Científico al oceanógrafo norteamericano Warren Wooster, quien sería más tarde uno de los principales investigadores del sistema de corrientes que regula la vida marina en nuestras aguas y que sería reemplazado luego como Asesor por el Dr. Zacarías Popóvici, que se quedaría trabajando en el Instituto que se creó poco después. En 1958 y 1959 se hacen gestiones con el Fondo Especial de las Naciones Unidas y la FAO para crear y organizar lo que se denominó Instituto de Investigación de los Recursos Marinos (IREMAR) el cual comenzó a actuar en 1960, bajo la dirección del científico noruego Trygve Sparre y con la colaboración del biólogo inglés Robert Clarke, del biólogo islandés Hermann Einarsson, del oceanógrafo Popóvici, ya citado, y del economista pesquero canadiense, Wilbert Doucet. Al terminar el contrato con la FAO y las Naciones Unidas, el Instituto pasa a manos del Perú y recibe el nombre que ahora le conocemos, aunque se tuvo como primera idea la denominación de Instituto Marino Peruano,

que tuve la suerte de discutir con el contralmirante Melgar y lograr que no se usara, pués podría dar lugar a interpretaciones equivocadas. Han pasado pues 20 años, desde que esa institución está en manos peruanas, aunque siempre ha recibido colaboración de diversos organismos internacionales y bilaterales. Cerca de 100 informes y más de 30 boletines son muestra de la actividad científica del Instituto, cuyos especialistas también han publicado en revistas de otros países y han participado en reuniones científicas de toda índole, en nuestro país y en países amigos. Sus estudios han permitido conocer mejor el sistema de corrientes del Pacífico sur oriental, sus características físicas y químicas y su contenido biológico. Estos estudios se han sumado a los que han hecho investigadores de renombre internacional, como Wooster y Wyrtky, ya citados, y muchos otros que han enviado expediciones con todas las técnicas modernas, en las cuales ha participado personal del Instituto. Aurora Chirinos de Vildoso, Oscar Guillén, Norma Chirichigno, Blanca Rojas de Mendiola, Rómulo Jordán, Isabel Tsukayama, Haydée Santander, Salvador Zuta, Jorge Ssirke, son nombres ya conocidos en el mundo de las investigaciones marinas y, junto a ellos, deseo resaltar el de Jorge Sánchez Romero, recientemente fallecido y que fue su primer Director Científico, responsable de los más importantes impulsos a la institución. Otros historiadores deberán ocuparse, más tarde, de la evolución del Instituto y de los investigadores más jóvenes, que están en pleno período de producción.

Una de las más importantes contribuciones al conocimiento del Mar Peruano, por parte de expediciones extranjeras en las cuales ha participado personal del IMARPE, es la del barco soviético *Profesor Mesiatsev*, que realizó siete cruceros, entre julio de 1972 y julio de 1973, publicándose en español un informe en 4 volúmenes, que debería ser motivo de consulta para todos los investigadores peruanos, pues hay importantes datos para el mejor conocimiento de las especies de nuestro mar y de su comportamiento en un período crítico, como es el del Fenómeno del Niño de esa época. Hay quienes relacionan estas investigaciones con el posterior interés de la flota pesquera rusa por esta zona del océano Pacífico, lo cual puede ser cierto, pero de todas maneras, los conocimientos científicos obtenidos deberían ser bien sopesados por los investigadores peruanos. Es interesante por ejemplo, tomar conocimiento del alimento encontrado en los estómagos de diversas especies comerciales; saber que, con red de arrastre se pescó principalmente merluza y cojinova y otras 57 especies; y que, con red pelágica de superficie se pescó 35 especies. De las conclusiones expresadas, podemos subrayar las siguientes: i) las principales especies a capturarse con red de fondo son la merluza, la cojinova, la lorna, la cachema y el coco; ii) el jurel, difundido a lo largo de toda la costa del Perú, deberá ser el principal recurso para la pesca con redes pelágicas; iii) la caballa también puede llegar a ser un recurso importante para la pesca con red pelágica.

Mostrando nuevamente su preocupación por colaborar con el conocimiento de esta región del Pacífico, el Gobierno alemán ha establecido un Proyecto de Cooperación Peruano-Alemán (PROCOPA), que tiene su sede en el IMARPE y que trata de apoyar las investigaciones marinas hechas por peruanos y alemanes, incluyendo las actividades del B.I.O. *Humboldt*, que fuera donado previamente por ese mismo gobierno. En esta forma se completan ciento ochenta años de presencia alemana, que incluye los importantes nombres de Humboldt, Schott, Schweigger y Koepcke y el propio Wyrtky.

En esta lista de instituciones que han contribuido al mejor conocimiento del Mar Peruano, no pueden faltar las universidades. Debemos citar en primer lugar a la Universidad Nacional Mayor de San Marcos y su Museo de Historia Natural, donde personas como

los esposos Koepcke han ejercido la investigación y la docencia y han podido hacer publicaciones de trabajos científicos. Fue importante en 1945 la publicación de la lista de peces del Perú de Henry Fowler; lo fue también la lista preparada por H. Koepcke con numerosas especies nuevas y publicada por la Revista Biota entre 1962 y 1964; es también digno de mencionarse el Seminario sobre el Océano Pacífico Oriental celebrado en 1965 por iniciativa de la Facultad de Ciencias y con participación de las principales instituciones del país interesadas en la investigación marina. También es de destacarse la presencia de biólogos sanmarquinos en el IMARPE y en otras instituciones universitarias. El estudio de las algas marinas, ha sido también una ocupación importante del investigador César Acleto ya conocido internacionalmente.

En la década del 60 aparecen nuevas instituciones universitarias interesadas en formar especialistas que se dediquen a estudiar el mejor aprovechamiento de la pesquería peruana. Merecen destacarse la Facultad de Pesquería y Oceanografía de la Universidad Federico Villarreal fundada en 1960 por Erwin Schweigger y la Facultad de Pesquería de la Universidad Nacional Agraria, que inicia actividades como un Departamento de Pesquería en 1962. En esta última Universidad, varios de sus docentes han contribuido al mejor conocimiento de la fauna de invertebrados marinos y de la ecología costera. Finalmente, nos parece oportuno citar la especialidad de Biología Pesquera de la Universidad Nacional de Trujillo, fundada también en esa década y que ha hecho contribuciones interesantes en su campo.

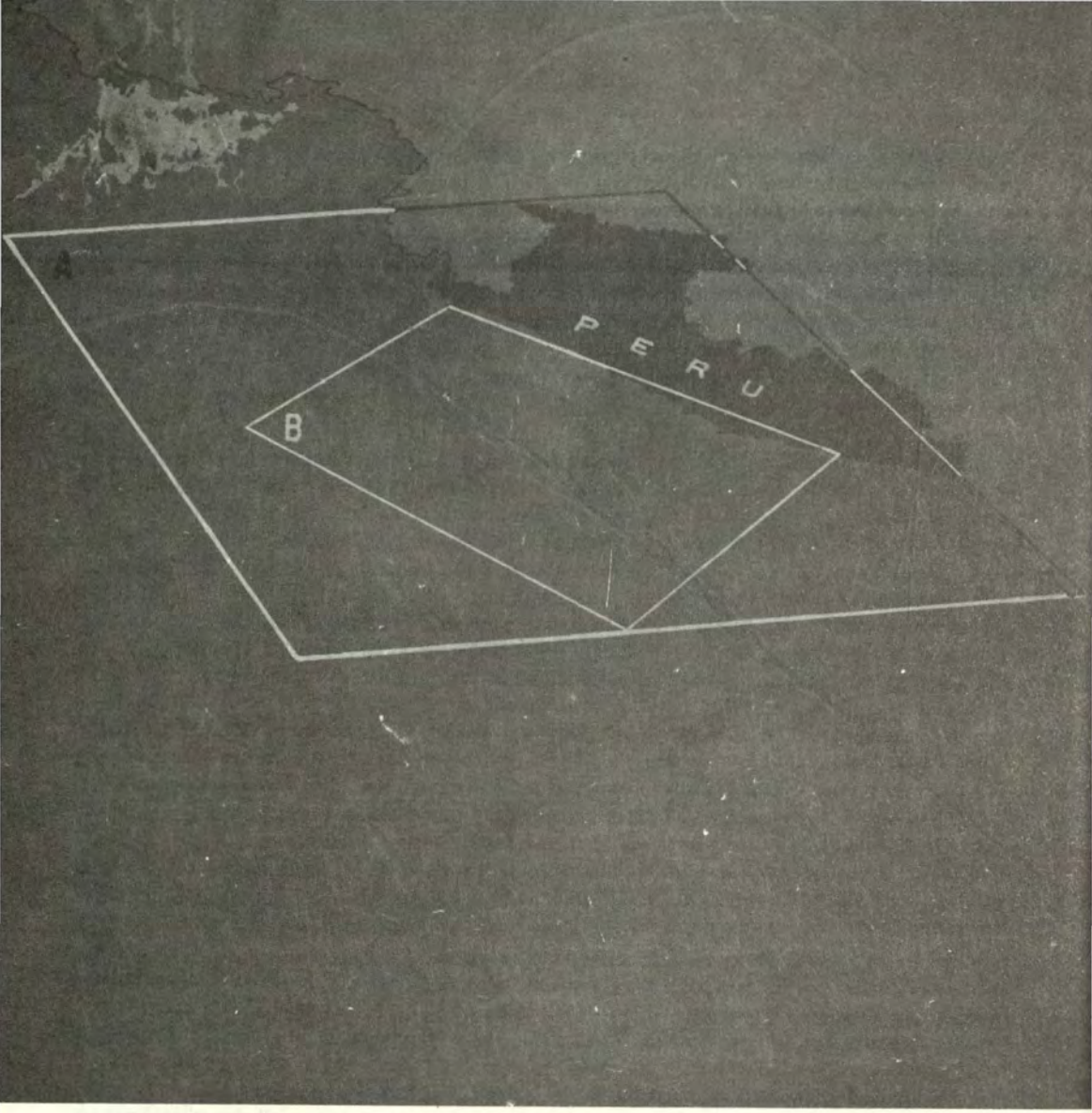


Lámina que muestra dos perfiles de la Expedición Step – I.

CONCLUSIONES:

1. Comprobamos una vez más, que los avances de la ciencia se logran en forma paulatina y por acumulación de conocimientos que, unas veces se suman a los ya obtenidos antes y, otras veces, corrigen o aclaran conceptos emitidos previamente. En otras palabras, la ciencia no puede ser dogmática ni estática y el científico debe mantenerse en una permanente renovación, con la modestia consiguiente.

2. Los peruanos, aunque han dependido del mar casi desde su implantación en este territorio, han tardado mucho en tomar conciencia de ello y todavía no tienen una idea concreta a nivel de la Nación, de cómo manejar científicamente el ámbito de océano Pacífico que está bajo su jurisdicción y soberanía.

3. Los esfuerzos del presente siglo para estudiar y comprender mejor el sistema ecológico de la Corriente Costera Peruana han sido notables y han dado frutos interesantes. Pero nos falta por estudiar y comprender todo lo que está fuera de la influencia de esa Corriente, es decir, las aguas oceánicas más allá de las 100 millas y las aguas semitropicales y tropicales entre los 7 y los 3º de latitud sur.

4. La investigación oceanográfica, por lo inmenso de su ámbito y por la imposibilidad de establecer fronteras de ningún tipo, requiere de la cooperación internacional, lo que siempre ha entendido el Perú al aceptar dicha cooperación y ponerla en práctica en la Comisión Permanente del Pacífico Sur y en su trabajo continuado en la Comisión Oceanográfica Intergubernamental y otros foros semejantes.

5. En el ámbito nacional falta, sin embargo, una coordinación adecuada entre las instituciones que trabajan en el mar, tanto para mejorar la colaboración interinstitucional, todavía pobre, como para preparar un gran plan nacional de investigación oceanográfica, en que cada institución asuma su responsabilidad y cumpla su papel en el desarrollo de las ciencias marinas.

6. La formación profesional de biólogos se lleva a cabo en un número exagerado de universidades, que ofrecen alguna orientación a la investigación marina, pero no existe en cambio, formación de postgrado en alguna de las especialidades de la oceanografía. Esto produce una competencia dañina y una depreciación profesional del biólogo.

7. Elevar el nivel profesional de todos los que estudian el mar peruano debe ser una tarea del próximo futuro, teniendo en cuenta, en forma especial, el reto que significa para la investigación científica y tecnológica el Nuevo Derecho del Mar.

BIBLIOGRAFIA

Anónimo (1960). *Ligera reseña de la creación del Consejo de Investigaciones Hidrobiológicas y del Instituto de Investigación de los Recursos Marinos.*

Bougainville, barón de (1837). *Journal de la Navigation autour du Globe de la Frégate La Téthis et la corvette L' Esperance*, pendant les années 1824, 1825, 1826, publié par ordre du Roi, sous les auspices du département de la marine. Tome I,Paris, A. Bertrand, libraire–éditeur.

Carrillo, C. (1946), reproducido de 1892: *Hidrografía Oceánica.* Bol. Soc. Geográfica Lima, 63: 32–42.

Castelnau, F. de (1855). *Animaux nouveaux ou rares recueillis pendant l'expédition dans les parties centrales de l'Amérique du Sud*, Rio de Janeiro a Lima et de Lima au Pará, par ordre du Gouvernement Français, pendant les années 1843 1847, sous la direction du comte . . . Poissons, par le Comte Francis de Castelnau. Paris, p. Bertrand, Libraire–Editeur.

Coker, R.E. (1908). *Condición en que se encuentra la pesca marina desde Paita hasta Bahía de la Independencia*, 7 capítulos. Bol. Dirección de Fomento, tomos 6 y 7.

Chardot, M.A. (1887). *De Paita au Callao.* Bull. Soc. Geogr. Havre, 1887:41–44 y 94–100.

Dall, W.H. (1909). *Report on a collection of shells from Peru, with a summary of the littoral marine Mollusca of the Peruvian Zoological Province.* Proc. U.S. Nat. Museum, 37 (1704): 147–294.

Darwin, C. (1979). *Voyages d'un naturaliste. De la Terre de Feu aux Galapagos.* F. Maspéro, París.

Dawson, E.V.; Acleto, C.; Foldvik, N. (1964). *The seaweeds of Peru.* Nova Hedwigia, Beiheft No. 13, 111 pp. 80 pl.

Del Solar, E.M. (1942). *Ensayo sobre la ecología de la anchoveta.* Bol. Cía. Adm. Guano, 18: 3–23.

Del Solar, E.M. (1945). *Pesquería de Altura.* Bol. Cía. Adm. Guano, 21 (5): 117–126.

Del Solar, E.M. (1968). *La merluza (merluccius gayi, Guichenot), como indicador de la riqueza biótica de la plataforma continental del norte del Perú.* Lima, Soc. Nacional de Pesquería.

Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina (1979). Su historia en documentos oficiales, 1903–1978.

D'Orbigny, A. (1945). *Viaje a la América Meridional.* Editorial Futuro, Buenos Aires, 4 tomos.

Fiedler, R.H.; Jarvis, N.D.; Lobell, M.J. (1943). *La pesca y las industrias pesqueras en el Perú.* Cía. Adm. del Guano, Librería e Imp. Gil.

Fowler, H. (1945). *Los peces del Perú.* Catálogo sistemático de los peces que habitan aguas

peruanas. Lima, Mus. Hist. Natural UNMSM, 298 pp.

Gravier, C. (1909). *Annélides Polychetes recueillis á Paita (Pérou)* par M. le Dr. Rivet, membre de la mission géodesique de l'Equateur. Arch. Zool. Exp. Gen., 40 (5): 617–659 + 6 pl.

Gunther, E.R. (1941). *Estudio sobre investigaciones oceanográficas en la Corriente Costanera del Perú.* Bol. Cía. Adm. Guano, 17 (11): 426–439.

Hildebrandt, S.F. (1946). *A descriptive catalog of the shore fishes of Peru.* Bull. U.S. Nat. Museum No. 189, 530 pp.

Humboldt, A. (1882), citado por Nieto, M. (1959) en *Humboldt y la Corriente del Perú.* Bol. Soc. Geogr. Lima, 76: 15-31.

Humboldt, A. (1874). *Cosmos, Ensayo de una descripción física del Mundo.* Madrid, Imprenta de Gaspar y Roig, Editores.

IMARPE (1972). *Exploraciones científicas en el barco soviético "Profesor Mesiatsev".* Bol. Inf. No. 18 e Inf. Esp. IM–130.

Koepcke, H.W. (1952). *Sobre el proceso de transformación de la materia orgánica en las playas arenosas marinas del Perú.* Publ. Museo Hist. Nat. UNMSM, Lima No. 8, 25 pp.

Koepcke, H.W. y M. (1953). *Contribución al conocimiento de la forma de vida de Ocypode gaudichaudii Milne Edwards et Lucas (Decapoda, Crustácea).* Publ. Mus. Hist. Nat. UNMSM. Ser. Zool. No. 13, 46 pp.

Koepcke, H.W. (1962–64). *Lista de los peces marinos conocidos del Perú, con datos de su distribución geográfica.* BIOTA, Lima.

Koepcke, M. (1954). *Corte ecológico transversal en los Andes del Perú Central, con especial consideración de las aves. Parte 1, costa, vertientes occidentales, región altoandina.* Mem. Mus. Hist. Nat. UNMSM No. 3, 119 pp.

Koepcke, M. (1964). *Las aves del departamento de Lima.* Talleres Morsom, 118 pp.

Krümmel , O. (1911). *Handbuch der Oceanographie,* Band II. Stuttgart.

Lafond, G. (1844). *Voyage autour du monde et naufrages célebres.* Tome I et II, Voyage dans les Amériques. Paris, Administration de Librairie.

Lamy, E. (1910). *Mollusques marines recueillis á Paita (Pérou)* par M. le Dr. Rivet. Miss. Serv. Géod. Arc. Méridien Equatorial, 9 (3): 79–91.

Mellet, J. (1959). *Viajes por el interior de la América Meridional* (1808–20). Santiago, Chile, Edit. del Pacífico.

Melo, R. (1913). *La hidrografía del Perú.* Bol. Soc. Geogr. Lima, 29 (1–2): 141–159.

Middendorf E.W. (1973). *El Perú*, Vol. I. Imp. de la Univ. de San Marcos.

Murphy, R.C. (1926). *Fenómenos oceánicos y climatéricos en la costa occidental de Sud América durante el año 1925.* Bol. Cía. Adm. Guano, 2 (3): 137.

Murphy, R.C. (1931). *Los seres vivientes de la superficie del mar, del aire y de las islas.* Bol. Cía. Adm. Guano, 7 (11): 485–513.

Murphy, R.C. (1954). *El guano y la pesca de anchoveta.* Cía. Adm. Guano.Informe Oficial, Lima, 147 pp.

Proctor, R. (1920). *Narraciones del Viaje por la Cordillera de los Andes y residencia en Lima y otras partes del Perú en los años 1823 y 1824.* Trad. de Carlos A. Aldao. Buenos Aires, Vaccaro.

Raimondi, A. (1926). *Apuntes sobre el guano y las aves que lo producen.* Bol. Cía. Adm. Guano, 2 (9): 443–453.

Rathbun, M. (1910). *The stalk–eyed Crustacea of Peru and the adjacent coast.* U.S. Nat. Mus. Bull., 38 (1766): 531–620.

Schott, G. (1933). *La corriente del Perú y sus límites norteños en condiciones normales y anormales.* Bol. Cía. Adm. Guano, 9 (3–4): 65–110 mapas.

Schweigger, E.H. (1964). *El Litoral Peruano.* Lima, Imp. Miranda.

Sears, M. (1954). *Notes on the Peruvian coastal current.* 1, An introduction to the ecology of Pisco Bay. Deep–Sea Res., 1: 141–169.

Stevenson, W.B. (1829). *Historical and descriptive narrative of twenty years residence in South America.* London, Longman, Rees Orme, Brown and Green.

Sverdrup, H.U. (1931). *Algunos resultados oceanográficos de la labor del "Carnegie" en el Perú.* Bol. Cía. Adm. Guano, 7 (7): 325–330.

Taczannowski, L. (1884). *Ornithologie du Pérou.* Typographie Oberthur, a Rennes.

Torrico, R. (1931). *Objeto de la investigación y trabajos realizados por el R.S.S. William Scoresby a lo largo de la costa del Perú.* Bol. Cía. Adm. Guano, 7 (10): 463–474.

Vallaux, C. (1931). *El problema de la corriente de Humboldt.* Bol. Cía. Adm. Guano, 7 (4): 147–158.

Vogt, W. (1939) *Enumeración preliminar de algunos problemas relacionados con la producción del guano en el Perú.* Vol. Cía. Adm. Guano, 15 (7): 285–301.

Vogt, W. (1940). *Informe anual del ornitólogo Dr. W.V.* Bol. Cía. Adm. Guano, 16 (5): 145–163.

Wyrtky, K. (1965). *Circulation and Water Masses in the Eastern Equatorial Pacific Ocean.* Int. 3 Oceanol & Limnol., 1 (2): 117–147.

Discurso del capitán de fragata Luis F. Villena Gutiérrez

No nos debe caber la menor duda que nunca antes alguien, como nos lo ha presentado hoy el señor doctor Manuel Vegas Vélez, haya realizado un estudio histórico y analítico, desde hace casi dos siglos hasta hoy, con respecto a la actuación de personajes naturalistas—viajeros, científicos, etc. recorriendo y estudiando nuestro mar en esta interesante disertación, los orígenes, el desarrollo y la actuación de entidades que, como resultados sugerentes de esos trabajos, fueron creadas en el país para empezar a conocer y, consiguientemente, explotar nuestro mar.

Y todos nosotros lo hemos escuchado con particular interés no solo porque se trata de temas científicos marinos cuya difusión cultural es uno de los objetivos de nuestro Instituto de Estudios Histórico – Marítimos del Perú, ya que la historia y la ciencia están estrechamente vinculadas, sino porque esta noche se enriquece esta entidad al reclutar dentro de su elenco de talentos nacionales y extranjeros a un personaje tan valioso que se integrará a nuestro equipo de científicos para continuar el luminoso derrotero ya dejado en este campo por algunos de los Miembros de Número científicos ya fallecidos, y que especialmente los recordamos ahora, como fueron los doctores Georg Petersen Gaulke y Jorge Sánchez Romero.

Manuel Vegas Vélez, nacido en Paita es descendiente del ilustre marino comandante Manuel I. Vegas que, antecedido por Melo y seguido después por los C.de N. Germán Stiglich y J.J. Elías, incursionó en la investigación y escritura de la historia naval del Perú. Ha nacido en Paita, es biólogo—oceanógrafo formado en el Perú, en Alemania Occidental y en Francia, es organizador del Departamento de esa especialidad en la Universidad del Valle de Cali, Colombia, así como de la Facultad de Pesquería de la Universidad Nacional Agraria de La Molina; especialista que ha servido en la OEA y en la UNESCO para América Latina y el Caribe, y hoy es el coordinador de la recientemente creada Comisión de Asuntos del Mar en el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. Además es profesor principal en la Facultad de Pesquería de la Universidad Nacional Agraria de La Molina. Debo mencionar también que, además de la cantidad de artículos científicos que ha publicado, posee algunos trabajos que constituyeron importante bibliografía para la escritura del segundo volumen del primer tomo de la Primera Parte de nuestra Historia Marítima del Perú, obra que constituye la tarea cumbre de nuestro Instituto, y que, en su área científica, con el tiempo, será incrementada con nuevos volúmenes en los que sin duda participará significativamente este notable Miembro de Número que hoy se incorpora.

Pero no es solo la bella narración histórica de la investigación oceanográfica en el Perú, desde los inicios del siglo XIX, lo que nos deja Manuel Vegas en esta ocasión aquí sino el contenido de los mensajes que ha registrado y aquellos otros que me atrevo a deducir de su importante discurso, lo que quiero relievar dentro de este honroso encargo que me hace la Junta Directiva del Instituto para recepcionarlo como tal.

Yo diría que Vegas nos invita a diferenciar dos etapas bien marcadas en la historia de la humanidad en lo que al mar respecta y que esencialmente afectan al Perú por ser país marítimo, y muy importante. La primera etapa, que es casi concretamente la que él ha tratado esta noche, es aquella que podríamos denominar como la "civilización terrestre", que es la que

ha predominado a través de los siglos en un sistema internacional fragmentado en torno a las grandes masas continentales y que es la que ha venido viviendo también el Perú, era que expira, me parece, inmediatamente después de la II Guerra Mundial, momento histórico en el cual empiezan a gravitar ya las consecuencias del desorden socio–económico–político de la sociedad de las naciones del orbe que no encuentran los caminos de la paz, y en donde la prosperidad y el desarrollo surgen en unas áreas casi a la misma velocidad que la miseria y el atraso en otras. Y es justamente la urgencia de satisfacer necesidades materiales, y principalmente la alimentación aun para las naciones que acusaban esa creciente prosperidad económica, que todos los países, aun aquellos sin litoral y de geografía desventajosa, vuelcan sus ojos al mar, a esa inmensa despensa aunque no de infinitas posibilidades desde luego, a ese ambiente marino que alguien lo ha llamado "la última frontera de la humanidad". Es la inauguración de aquella época en la que las poblaciones rurales, especialmente en los países en vías de desarrollo, masivamente casi, se trasladan a las fajas litorales convirtiendo las metrópolis ribereñas en enormes megalópolis que están generando problemas diversos, de alimentación entre ellos, en absurda proporción geométrica y haciendo que día a día el mar, los océanos, se constituyan en esa ansiada esperanza para satisfacer a esa población mundial que tan malamente resulta ahora distribuida en gran parte de la faz de la tierra.

Aunque no estoy postulando que el mar le dé el jaque mate a la "civilización terrestre", pues los recursos continentales seguirán lógicamente complementando aquellos que el mar posee en todas sus formas descubiertas y por descubrir, lo cierto es, opino, que debemos admitir que hemos ingresado ya al período histórico de la "civilización oceánica". Y aunque nos parezca ahora tan claro ese panorama, tenemos que admitir también que a lo largo de nuestra historia lamentablemente nuestras autoridades gubernamentales, gran parte de las fuerzas vivas del país así como de las organizaciones intermedias, y quizás para colmo, las universidades nacionales y aún ciertas entidades científicas, puesto que estas últimas son receptáculos de la información y grandes laboratorios en dimensión nacional, siguen viviendo de espaldas al mar y no perciben todavía esta realidad a la cual han de despertar, ojalá muy pronto y no tardíamente. Por lo demás, hace un buen tiempo que han sonado las campanas que convocan a todos los pueblos a conocer concertadamente las posibilidades de los océanos utilizándolos en forma pacífica y mancomunada. No les será a ustedes difícil advertir que me estoy refiriendo a la aparición del Nuevo Derecho del Mar, ese instrumento jurídico internacional que es el más perfecto que hasta ahora se ha dado la humanidad, el que es, hoy por hoy, el mejor hito, y el más claro, que marca y marcará en la Historia la línea divisoria entre esas dos épocas a las que antes me referí: la terrestre y la oceánica, esa Convención que ha sido suscrita por 140 de las 170 naciones que son miembros de las Naciones Unidas, aquella que inexplicablemente el Perú, uno de los grandes inventores de esa nueva tesis, lamentablemente continúa titubeando en firmarla a pesar de que el Tribunal de la Haya la ha reconocido ya como un derecho consuetudinario aún cuando dicha convención no haya entrado en vigor, pues tienen que ser 60 los países miembros que la ratifiquen, trámite que como todos sabemos depende ya de los Poderes Legislativos de cada país y que, para cualquier ratificación de tratados, demora un buen número de años. Pero lo cierto es que el Nuevo Derecho del Mar es irreversible. Otra cosa es que tres grandes potencias no la hayan suscrito por sus desacuerdos con la abrumadora mayoría de firmantes sobre la forma de explotar los fondos marinos, y nada más.

Vegas nos hace ver que, si bien antes de la aparición de este importante instrumento jurídico internacional, la serie de investigaciones que tantos hombres peruanos y extranjeros,

realizaron a lo largo y a lo ancho de nuestro litoral, no respondieron, a veces por lógicas razones, a esfuerzos concertados ni siquiera con los gobiernos de la época y, por consiguiente, algunas veces fueron poco aprovechados en sus resultados, el NDM sí propone estas acciones para beneficio no solo del Perú sino también para la humanidad, porque los oceános, especialmente en lo que se refiere a los recursos renovables, la pesca desde luego, en alguna forma pertenece, claro que preferencialmente al país ribereño, pero a la vez, a todas las naciones, porque el planeta es un ecosistema, porque el suicidio del egoísmo debe desterrarse y porque, por último, recibimos la vida y sus beneficios como un don de Dios para "usarlo" en provecho de la comunidad universal y no para "abusarlo" con ventaja exclusiva y definitivamente propia. El mar, pues, en alguna forma, es la expresión del empleo de un bien natural en función social así como lo es también la libertad de la navegación. Y que conste que me refiero solo a esos recursos vivos, los renovables y no todavía a aquellos otros, los no renovables, y que son los nódulos de manganeso y los sulfuros polimetálicos los que, dicho sea de paso, la ciencia moderna ha determinado que se trata, estos últimos, de elementos renovables porque responden a un continuo proceso de formación como resultado de los efluvios volcánicos que surgen de las interioridades del globo terráqueo dentro de la permanente dinámica que promueve la energía interna del planeta y que se asoman a través de las imponentes fracturas que existen en los suelos marinos.

Vegas nos ha hablado sobre la necesidad de orquestar los esfuerzos de los centros de investigación y de las universidades con apoyo significativo de los gobiernos para conocer y explotar convenientemente nuestro mar. Midamos la profundidad y la dimensión de su mensaje si solamente pensamos en que se necesita desarrollar mejores métodos para reducir las pérdidas posteriores a la captura en la pesca para alcanzar un uso óptimo de los recursos, pues según se estima, y esto no lo digo yo sino las publicaciones de las Naciones Unidas, más de un tercio de la captura anual mundial de peces se pierde entre la pesca y el consumo. Algo así como el veinte por ciento que se desperdicia en el planeta por la descomposición de productos perecederos de alimentos terrestres mal almacenados y expuestos, por ejemplo, a la acción de los roedores. ¡Qué tal derroche, insultante diría yo!

Una necesidad aún más imperiosa, declaran algunos, es la de comprender la utilidad de un enfoque de la administración de la pesca que, al considerar la noción de ecosistema, tome en cuenta el modo en que la explotación de una especie marina puede afectar a otras y al medio que lo rodea, dada la interdependencia de la vida marina. Y aquí nuevamente se hace presente el NDM codificando compromisos entre las naciones para combatir la contaminación de los mares allí donde se produzca el daño, fuese frente a nuestras costas o a miles de millas de ellas.

Si estamos viviendo ya la era de la civilización oceánica esto supone asumir de nuestra parte una actitud dinámica para concertar esfuerzos ambiciosos y coherentes para empezar a conocer el inventario de nuestro mar y conferirle así más sentido a la lucha que ha sostenido el Perú para que se reconozca la propiedad, dentro de las 200 millas, de todos los recursos en ellas contenidos. Para ello, aunque no contemos con capitales ni con tecnología siquiera suficiente, bueno es que nos preguntemos si es que vamos a esperar, como simples espectadores y siempre sentados en nuestro "banco de oro" que ahora también es el mar, que otros, antes que nosotros, una y otra vez, pongan en acción no solo su imaginación sino también sus capacidades de decisión para iniciar tareas para esos fines en sus propios litorales. Es cierto que una vez tomamos la iniciativa con la pesca de la anchoveta pero también cierto es que

cuando hablamos del "mar peruano, el más rico de la tierra" no estamos hablando de un eufemismo sino de una pura realidad y que, por lo tanto, el mismo éxito de la pesca de la anchoveta, restándole desde luego las depredaciones nada insignificantes en las que incurrimos en ese proceso, no debería ser un acontecimiento aislado sino una parte de otros éxitos que deberían haberse hecho presentes en nuestro devenir histórico contemporáneo en este mar nuestro. Pero que conste que mientras el Perú no firme el NDM será difícil conseguir los capitales y la transferencia de la tecnología necesarias, ni siquiera la posibilidad de asistir a un tribunal que atienda las controversias que pueden ocurrir dentro de nuestro escenario marítimo nacional. El tiempo para decidir, pues, se nos está terminando. Y no tenemos por qué no disponernos a ser una gran potencia marítima en estos aspectos si nos lo proponemos, pues en medio de las dificultades por las que atravesamos, nuestro mar y sus posibilidades nos debe llevar a mantener prendidas las últimas lámparas del siglo XX para encender las primeras estrellas del siglo XXI, como una nación que gloriosamente sale al encuentro de su destino. Y para esta búsqueda de nuestro futuro como un heraldo del progreso y del desarrollo de nuestro pueblo y de todos los pueblos de la tierra, que avanza valientemente en medio de las tinieblas de la incertidumbre con esas nuevas lámparas del siglo XXI recordemos que el NDM es también la herramienta más perfecta que propone concertar a todas las naciones del orbe para que juntas protejan y exploten más racionalmente los peces, los moluscos, los crustáceos, las algas etc. que constituyen justamente la urgencia más grande que tiene la humanidad cual es la de alimentar a una población en constante crecimiento a la que hay que atender, además debido a la doble urgencia de estar inadecuadamente distribuida en dimensión planetaria.

Vegas nos ha hablado de cómo el Perú ha formado, y ha contribuido a formar, entidades tan importantes como el Instituto del Mar del Perú o la Conferencia Permanente del Pacífico Sur y, nos ha hablado sobre la necesidad de que los gobiernos den más apoyo económico a las investigaciones oceanográficas así como la autonomía que necesitan, fuera de las influencias políticas, para que los resultados de tales investigaciones no terminen por ser postergadas, o integradas, o demasiado vinculadas a las decisiones de tipo político que terminan por desvirtuar la importancia de la ciencia y que con tal conducta se compromete no solo el futuro de las actuales sino de las futuras generaciones.

Quiero concluir diciéndoles que, con motivo de esta incorporación, hemos tratado temas de suma relevancia para el presente y el futuro del país, temas dentro de los cuales han podido ustedes apreciar la gran calidad de elementos, como lo es el doctor Vegas, que incorporamos a este Instituto que desarrolla una labor interesada en el desarrollo marítimo nacional y desinteresada de todo beneficio personal o institucional a través de las misiones estatutarias que forman parte del contexto de sus políticas y de sus normas. Al ofrecerles, pues, nuestros renovados esfuerzos en tal sentido, y ahora con el valioso concurso del doctor Vegas en su calidad de Miembro de Número pido que, con un nuevo y cerrado aplauso por parte de ustedes sellemos con broche de oro tal designación como Miembro de Número del doctor Vegas y nos aprestemos a escuchar la culminación de este acto con las palabras de nuestro Presidente el señor almirante Federico Salmón de la Jara acompañándolo en el solemne momento en el que le hará entrega del diploma correspondiente.

Artículos

Las Astillas frontales de Grau

(Otras reliquias adicionales)

Capitán de navío A.P.(R)
JOSE VALDIZAN GAMIO

"De todos los hombres de guerra que han brillado en las luchas de pueblo a pueblo, los que más nos han interesado y fascinado siempre, son los héroes del mar".

Alfonso De Lamartine

APUNTES PARA UNA HISTORIA NAVAL DEL PERU

Con idéntica cita acerca del pensamiento de Lamartine (Alfonso María Luis de Prat de), hace catorce años que escribí —en mis *Tradiciones Navales Peruanas*, tomo II, página 155— uno de aquellos episodios histórico—literarios cuyas referencias tenía entre manos. Lo intitulé: "El GLORIOSO DISPERSO", debido a que, a mi entender, al hacer explosión la infausta granada que mató al contralmirante Grau a bordo del *Huáscar* y durante el combate naval de Angamos, su cuerpo fue fragmentado y múltiples porciones del mismo resultaron dispersas en un instante. Muchísimas cayeron al mar circundante. La reverente tenacidad del teniente 1o. don Pedro Gárezon (último comandante del legendario monitor), logró recuperar sólo la pantorrilla y el pie derecho del héroe; mientras tanto, y sin lugar a dudas, al resto de su mutilada humanidad se la tragó el mar borrando todo vestigio. Posteriormente se encontraron a bordo un trozo de tibia y, en circunstancias más fehacientes aún, un par de astillas de su noble frente, incrustadas en el almohadillado de madera (teca) que revestía la parte interior de la torre de combate dentro de la cual murió súbitamente nuestro héroe máximo.

A estas últimas reliquias que después aparecieron, es que quiero referir el presente trabajo de rastreo histórico, porque, existiendo sus huellas de manera bastante precisa hasta nuestros tiempos, todavía no se ha logrado redimir su paradero actual, pese a considerar que el día en que esto se logre no se halla muy lejano.

Al gran almirante del Perú, don Miguel Grau, no le asistió pues la misma suerte que a su valiente y admirado predecesor británico, sir Horace Nelson, luego de morir en la batalla naval de Trafalgar a bordo del *Victory*, el 21 de octubre de 1805 y tras de ser gravemente herido por un cañonazo enemigo. Su cadáver permanece aún tal como se lo depositó en el féretro, descansando bajo el imponente artesonado de la catedral londinense de San Pablo, en pleno corazón de la capital del Reino Unido de la Gran Bretaña.

En cambio, los despojos mortales de nuestro gran almirante Grau –fallecido también durante un mes de octubre, en combate y a bordo de su buque "insignia"– son, hasta ahora, únicamente dos: su pie derecho y un trozo de la correspondiente pierna (que reposan en la "Cripta de los Héroes" limeña), así como un fragmento óseo de una de sus tibias (que se exhibe y venera en el moderno mausoleo de la Escuela Naval del Perú) situada en el distrito de La Punta.

Como, al parecer, las reliquias humanas acabadas de citar constituirían todas las que nos quedan de tan glorioso marino, bueno es traer al recuerdo las circunstancias en que se hallaron y recuperaron para la historia.

El minucioso "Memorandum de Gárezon", quien como último comandante superviviente del *Huáscar* en el combate naval de Angamos, recogió con patriótica unción los restos de su heroico jefe, certifica y autentica su hallazgo plenamente.

Durante el año de 1958 y el día 21 de marzo para ser preciso, Lima y el Perú entero recibieron del Gobierno de Chile –en acto de repatriación– el pequeño fragmento de tibia enviado por su entonces Presidente de la República, general don Carlos Ibáñez del Campo, reliquia ósea que se había mantenido durante muchos años, en pública exhibición, dentro de una redoma de cristal signada con el número 1208 en el Museo Histórico de Santiago. La emoción patriótica con que lo recibió nuestro pueblo lindó con lo indescriptible.

Mas, durante el lapso transcurrido entre la fecha en que firmó su memorandum el teniente 1o. don Pedro Gárezon (4 de septiembre de 1890), y el 21 de marzo de 1958 (día en que se recibió en Lima el fragmento de tibia enviado por Chile), ocurrió un hecho sorprendente en Antofagasta el 19 de octubre de 1903: *el Sr. Augusto Vidal (de nacionalidad francesa), cedió "en propiedad al señor D. Rómulo Cúneo Vidal (peruano) dos astillas del hueso frontal" pertenecientes* . . . al cráneo del ex–comandante del *Huáscar* en el combate naval de Angamos, contralmirante D. Miguel Grau.

Hace algún tiempo –el 2 de mayo de 1983 para ser exacto– el destino me deparó una sorpresa respecto de este interesante asunto. Comenzaré por asegurar al lector que tal donación de restos humanos fue absolutamente verídica. Continuaré adelantándole que tan preciosos reliquias óseas se guardaban reverentemente en Lima, cuando menos hasta la década de los años veinte del presente siglo. Terminaré, relatándole lo que al respecto pude averiguar con el fin de rastrear su actual paradero y hasta donde llegaron mis esfuerzos.

Fue a través del diario *El Comercio* de Lima, en su edición correspondiente al 18 de marzo de 1958, que el autor leyó un interesante y singular trabajo del Dr. Evaristo San Cristóval, enterándose del asunto en que hoy se ocupa. En términos generales y sintetizando, su colaboración expresaba lo siguiente:

El 19 de octubre de 1903, el notario de Antofagasta, D. Carlos Lautaro Sayago, extendió un acta de autenticidad en su oficina *con relación a otros restos del contralmirante Grau.*

Mediante dicho documento el señor D. Augusto Vidal –de nacionalidad francesa– cedía en propiedad al señor D. Rómulo Cúneo Vidal (peruano), dos reliquias de inaprecia-

ble valor histórico.

Se trataba de "dos astillas del maderamen interior de la torre de combate del monitor peruano *Huáscar*, en las que estaban incrustados trozos de la frente del malogrado comandante D. Miguel Grau".

Agregó el donante: "que la autenticidad de esas reliquias le fue asegurada formalmente y de una manera concorde, por prisioneros de la tripulación del buque y por los oficiales y clases de la tripulación vencedora".

Firmaron como testigos las siguientes personas:

Sr. Francisco Cisneros (vice– cónsul)
Sr. Juan M. de Ezcurra
Dr. Aníbal Maúrtua
Gral. Pedro Mas
Sr. Aníbal Zela
Sr. Felipe Sassone
Sr. David D. Cabello
Sr. Carlos de la Melena
Sr. Juan F. Weiss
Sr. Armando Berríos
Sr. Santiago Nacarino

Añadió el notario chileno, refiriéndose a los ciudadanos que testificaron e impusieron sus firmas, que eran "todos ellos miembros prestigiosos de la colonia peruana" en el puerto de Antofagasta.

Como expresé líneas arriba, la sorpresa y certificación oral me llegó en forma casual el 2 de mayo del año 1983, durante una patriótica ceremonia que tuvo lugar en el Museo Naval del Perú, en la cual, en forma solemne, se iba a efectuar la entrega oficial de uniformes y reliquias que pertenecieron tanto al contralmirante D. Lizardo Montero Flores, como al comandante D. Leopoldo Sánchez Calderón.

En dicha circunstancia –que había sido organizada, como ya expresé, para llevarse a cabo el 2 de mayo de 1983– y repito aquí la fecha, a riesgo de ser considerado persona maniática en redichos, debido al importante significado que ella tiene; mientras iban llegando los invitados así como los altos jefes de nuestra Marina de Guerra y eran recibidos cumpliendo los cánones de la etiqueta naval, tuve la satisfacción de conocer a la Sra. Enriqueta Cúneo de Santisteban, hija del ya fallecido historiador peruano, D. Rómulo Cúneo Vidal.

Al conocer su nombre y relacionarlo de inmediato con el apellido paterno, así como con el parentesco que la ligaba al personaje que, en mi libro citado al comenzar este artículo, apareció como depositario de las *terceras reliquias humanas de Grau*, tan poco conocidas y que le fueran *cedidas en propiedad mediante acta notarial de autenticidad*, firmada y refrendada en Antofagasta el 19 de octubre de 1903, aproveché la oportunidad que el destino me brindaba para averiguar – durante el amistoso diálogo que entablamos – todos los pormenores que pudieran ratificarse oralmente sobre el caso.

La amable dama, al mostrarle allí mismo la página No. 155 a la que hice mención al principio de este artículo, y las firmas de los testigos del acta notarial que se confeccionó en Antofagasta, me aseguró haber conocido a varios de ellos, como muy amigos de su padre y con posterioridad a la fecha en que firmaron aquel documento.

También me confirmó que, siendo una niña aún y cuando moraba en la casa familiar del Paseo Colón No. 205 (Lima), en fecha no precisada pero más o menos situada en la década 1920–1930, tuvo en sus manos las dos astillas de madera con los fragmentos óseos incrustados en ellas.

Llevada por su curiosidad infantil, resolvió preguntarle a su padre al respecto, y como lo pensó lo hizo. Don Rómulo Cúneo Vidal le respondió que, siendo de Grau, "eran las reliquias históricas más preciadas que guardaba", procediendo luego a tomarlas de sus manos y ponerlas a buen recaudo. Mi distinguida interlocutora no volvió a ocuparse del asunto por razones obvias, estrechamente relacionadas con su corta edad. Tampoco las vio nuevamente.

Pasando el tiempo y habiéndose mudado de casa (pienso que al contraer matrimonio), aquel episodio de su niñez fue casi olvidado. Me informó sin embargo que, actualmente, su hermano mora en la misma vivienda del Paseo Colón cuya dirección he citado ut supra, sin que esto se relacione en modo alguno con las citadas reliquias que ella –la señora Enriqueta Cúneo de Santisteban– piensa que su señor padre podría haberlas cedido, a su vez, a cierto personaje castrense muy dedicado al estudio de nuestra historia, con el cual mantenía una estrecha amistad a raíz del común denominador que enlazaba a ambos: nuestra historia.

No obstante me hizo saber que la anterior era sólo una conjetura personal de ella, por lo que le resultaba imposible precisar nombre alguno.

En mi yo interno quedé parcialmente satisfecho de aquella inesperada conversación. El diálogo sostenido durante la visita de la señora Cúneo de Santisteban al Museo Naval del Perú, había rendido valiosos frutos –cuando menos en cuanto a mi indagación– desde que en él se me ratificó, oral y fehacientemente, que mi rastreo histórico "no anduvo dando manotazos en el vacío". Ya me sentía seguro respecto de un punto capital: *las terceras reliquias de Grau* no habían, de hecho, permanecido en el puerto de Antofagasta; fueron trasladadas a Lima y conservadas con patriótica unción, después del año 1903, y, así, se hallaban en nuestra capital hasta la segunda o comienzos de la tercera década del presente siglo XX.

Es mi obligación hacer hincapié en que los últimos datos adicionales registrados en este artículo (como el referente a la fecha aproximada que mi interlocutora tuvo en sus manos las reliquias humanas de Grau; quien ocupa la casa familiar actualmente; y el personaje incógnito castrense a quien se hizo alusión), surgieron de una conversación telefónica que, muy gentilmente por cierto, propició la señora Cúneo de Santisteban después de una carta que personalmente le envié a su actual domicilio, situado en el "Malecón 28 de Julio" No. 585, distrito de Miraflores. Prefirió responderla oralmente.

La citada misiva registraba en su meollo los párrafos que, a manera de amistosas y dilucidadoras preguntas, me permitía hacerle en fecha 14 de mayo de 1983:

1o. ¿Recuerda a algunos de los firmantes del Acta?

2o. ¿Vio Ud., personalmente, las "dos astillas del maderamen interior de la torre de combate del monitor peruano *Huáscar*, en las que estaban incrustados trozos de la frente (entiéndase fragmentos óseos) del malogrado comandante D. Miguel Grau?

3o. Si fue así —como Ud. me lo aseguró durante nuestra conversación, el 2 de mayo de 1983— ¿qué pregunta le hizo a su señor padre?

4o. ¿Cuál fue —en sentido general— la respuesta que él le dio?

5o. ¿Recuerda —aproximadamente— el año en que ello tuvo lugar?

6o. Me afirmó Ud. que tal cosa ocurrió en la casa donde vivía con sus familiares. Le ruego indicarme la ciudad en que ella estaba situada. ¿También si dicho inmueble existe actualmente y si recuerda —poco más o menos— la dirección que tenía o tiene?.

7o. ¿Cree Ud. que —al mudar de residencia— dichas reliquias hayan pasado a la siguiente que ocuparon?

8o. ¿Tiene Ud. actualmente una idea acerca del paradero de aquellas históricas astillas?

9o. ¿Considera posible indagar la posibilidad de ubicarlas?

10. ¿Posee —o podría conseguir— el original o una copia del Acta Notarial de Autenticidad de ambas reliquias?

Las atentas respuestas telefónicas no se hicieron esperar. Ordinalmente fueron las siguientes que paso a sintetizar:

1o. Sí, a varios de ellos, amigos de mi padre.

2o. Sí, desde que las tuve en mis manos siendo niña.

3o. ¿Qué son estos trozos de madera?

4o. "Las reliquias históricas más preciadas que guardo sobre Grau".

5o. Más o menos, allá por 1925 ó 1926; probablemente antes de 1930.

6o. En Lima. La casa está en el Paseo Colón. Mi hermano vive en ella.

(Nota: El autor ha verificado (en la correspondiente, Guía de la Compañía Peruana de Teléfonos), el nombre y dirección que siguen: CUNEO HARRISON, LUIS.— Paseo Colón No. 205).

7o. No puedo contestarle. Simplemente no las volví a ver más, después que mi padre las guardó luego de mi pregunta.

8o. Tampoco. Una conjetura mía es que podría haberlas obsequiado a un amigo suyo, militar él y que por ese entonces presidía o dirigía cierta institución de carácter histórico. Sin embargo, no le puedo afirmar nada de esto con seguridad, ni el hecho ni el nombre o rango de tal persona.

9o. No lo considero posible. Tenga en cuenta que yo era una niña cuando las ví por primera y única vez.

10o. Jamás ví el Acta Notarial de Autenticidad que Ud. cita en su libro. En consecuencia, no podría atender su pedido.

Como podrá apreciar el lector, mis averiguaciones se han detenido ante una obscura encrucijada casi sin salida. Pese a la buena voluntad de mi amable informante y a haber continuado yo mis propias indagaciones, hasta ahora: ¡las del humo!.

Tal vez –si se difunde este modesto artículo– alguien me ayude y encienda la antorcha tan necesaria.

Se lo agradecerá el Perú.



Grau en el testimonio de Extranjeros Contemporáneos

PERCY CAYO CORDOVA

Tal vez la culpa, si de culpa se puede hablar, se originaría en la expresión de Manuel González Prada: El Perú de 1879 no era Prado, La Puerta, ni Piérola, era Grau. Y así ha quedado consagrado: El Perú de 1879 era Grau. Esta frase encierra buena dosis de verdad, pero Grau no sólo es el de 1879, el de la guerra del Pacífico: su trayectoria y su destino se fueron forjando mucho tiempo antes.

Debió causar admiración a sus compañeros de viaje en el *Tescua* allá en 1843 –cuando sólo tenía nueve años– que un niño soportara los rigores de los viajes de entonces. Más aún cuando el viaje termina desafortunadamente entre Paita y Buenaventura, al naufragar la nave en las inmediaciones de la isla Gorgona.

La infeliz culminación del viaje no arredraría al niño, y lo vemos de allí a la adolescencia, en naves balleneras y guaneras, recorrer los más distantes puertos del mundo: las islas Sandwich, las Marquesas, Honk Kong, Shangai, Singapur, etc. Mas nos llama la atención que la rudeza de estos viajes –no olvidemos las dificultades de la época y la violencia de los puertos de todos los tiempos y en todas las latitudes– no mellara su ductilidad humana, su tesitura espiritual, su sencillez espartana: si bien su contextura física adquiriría la fuerza que la reiteración de las pesadas faenas exigían, nos admira que conservara esa bondad, esa calidad humana que nos hace pensar en el espíritu limpio de un niño, en el vigoroso soporte físico de un adulto.

Todavía, llegamos a este sesquicentenario con algunas notables ausencias en la biografía de nuestro héroe. Hay épocas, momentos que no nos son suficientemente conocidos, pero muchos otros nos permiten saber que se fue formando día a día hasta alcanzar las extraordinarias dotes humanas que terminaron por coronarlo, sin guirnalda ni laurel, pero con justo merecimiento, como el Caballero de los Mares.

Poco o casi nada sabemos de su educación. Todavía nos visita la duda de si estuvo en la Escuela Náutica que funcionó en Paita en días de su permanencia en ese puerto; sin embargo el ambiente lo debió atraer y definir su vocación por el mar, vocación que abrazaría como el llamado de un sacerdocio que lo llevaría a vivirla con tal intensidad que bien pueden nuestros marinos de hoy proclamar que "mejor marinero jamás tuvo el mar".

Siempre se mantuvo firme en sus principios: cuando creyó que la causa que acaudillaba Vivanco, allá por 1856, era correcta, se sumó con fe de iniciado a la revolución que aquel enfrentaba a Castilla; pero años más tarde, cuando su convicción es que el tratado que afirmó el caudillo de años antes con el negociador español, es perjudicial al país, no trepida en

alzarse y ni los ruegos de su padre enviado por el gobierno del momento lo hicieron desistir; entonces, acompañó a Mariano Ignacio Prado en la rebeldía contra el tratado que juzgaba gravoso a la dignidad nacional; pero no pasarían dos años, cuando convencido que el jefe de la revolución de aquellos días estaba equivocado al contratar al comodoro norteamericano John Tucker, como jefe de la escuadra de operaciones contra las colonias de la vieja metrópoli española, lo que no era honroso para la Marina de la Patria, se enfrenta sin vacilación y tendrá que sobrellevar juicio de más de medio año, para que se le declare – ¡oh paradoja!– inocente de los cargos de sedición, rebeldía, deserción y traición a la Patria.

Parecería que todos estos hechos escapan al tema específico de esta noche, pero lo que quisiera resaltar –aunque sé que en gran parte está en cada uno de los oyentes aquí reunidos– es que hay en la urdimbre de la personalidad de Grau muchos motivos, cada uno de ellos propicio para una reflexión, que nos podrían ayudar a entender cómo se fue perfilando esa personalidad tan sólida que se expresa en la cubierta de una nave ballenera, de un buque guanero, en la altiva protesta porque se ofende "su uniforme", cuando es injustamente arrestado en Plymouth, acusado de violar las leyes inglesas de reclutamiento; que se manifiesta en el cuidado excepcional que puso cuando cumpliera con tanto acierto la misión gubernamental, de adquirir naves para nuestra marina en las vísperas del conflicto con España, o cuando lidera el movimiento contra la revolución de los Gutiérrez, o cuando es Jurado en los exámenes en la Escuela Naval . . . o cuando muestra su ternura de padre y esposo, en testimonios que –como de muy pocos– nos han quedado.

Como escasos peruanos, Grau ha recibido la consideración y el reconocimiento de todos los sectores, las más variadas plumas han ensalzado su figura y bien demostró el maestro Basadre en su discurso de incorporación al Instituto de Estudios Histórico–Marítimos, cómo desde distintas perspectivas, los textos de Roca y Boloña, González Prada, Riva–Agüero, Porras y Bustamante y Rivero, coinciden en lo esencial, en el reconocimiento de las virtudes relevantes del héroe. Claro que la imprescindible cortedad del período de un discurso de orden impidieron estudiar otros textos al historiador de la República, pero bien podrían haber rebasado los límites que por tal razón se trazó. "Muchas cosas cambiarán; muchas cosas deben cambiar en el Perú; –sentenciaba el ilustre maestro tacneño–; pero no la gloria de Grau."

Y a ello pretendemos acercarnos hoy; pretendemos mostrar cómo la gloria de Grau no fue sólo fruto del reconocimiento de sus compatriotas contemporáneos; reconocimiento unánime que todos acatamos con reverencia; queremos mostrar cómo desde el extranjero, y mucho antes de 1879, la fama de probo de nuestro insigne marino, ya originaba las primeras expresiones de reconocimiento a sus méritos singulares.

Fue en los días inmediatamente posteriores a la rebelión de los Gutiérrez, que se habría expresado la primera manifestación desde el extranjero de respeto a nuestro marino.

El 22 de julio de 1872, Lima había sido testigo de una asonada militar encabezada por el ministro de Guerra Tomás Gutiérrez, que ascendido a general por su propio hermano Silvestre en el centro de la Plaza de Lima, tomaba preso al presidente José Balta, consumando uno de los más bochornosos incidentes de nuestra agitada vida republicana. Desde dos años antes, había ido madurando la constitución del Partido Civil, primera entidad política en

nuestro país que había visto antes solamente la presencia de tendencias políticas – llámese liberales o conservadores – o efímeras agrupaciones caudillescas.

Este funesto acontecimiento de nuestra vida republicana, que tuvo como máxima víctima al propio Presidente de la República dio origen a un movimiento de rechazo que – debemos resaltar – en el seno de nuestra Marina de Guerra, lideró nuestro futuro gran Almirante. En el informe que con fecha 1o. de agosto, – luego de un recorrido por el sur, convocando a las autoridades, prefectos, subprefectos, alcaldes, miembros del Poder Judicial, etc., a mantenerse al lado del orden establecido, – eleva a la Superioridad, señala que fue a su iniciativa la reunión realizada en el *Marañón*, donde todos los jefes de la escuadra, por unanimidad, acordaron su lealtad a la Ley y su rechazo al golpe de Estado.

La participación de nuestros marinos en el fracaso del movimiento fue decisiva. Bien lo reconoce nuestra Historia, mas tal reconocimiento rebasó los límites de nuestras fronteras, como queda demostrado cuando el 17 de agosto de 1872, publicaba *El Comercio*, reproduciéndolo, un artículo que había aparecido en París. En la capital francesa, el periodista argentino Héctor Florencio Varela, dirigía un periódico, *El Americano*; de él leo ahora lo que menciona de nuestros oficiales de Marina y en particular lo que dedica al comandante Grau. Aquí el texto:

> "En sus honrosas filas milita el señor Grau, cuyo retrato publicamos en el presente número. Noble, franco, leal, inteligente, pundonoroso y bravo, como todos los hombres de convicciones, el Comandante Grau que monta el magnífico acorazado *Huáscar*, es un oficial que hace honor a su patria. Hemos tenido ocasión de visitar detenidamente dicho buque y confesamos que, al poner los pies en su cubierta, no pudimos imaginarnos que en una república americana hubiese un buque tan admirablemente tenido y una disciplina tan rigurosa, como la del mejor navío de la flota inglesa. Hacemos votos porque la Escuadra peruana se balancee tranquilamente en las aguas del Pacífico con la bandera de paz en sus mástiles; pero si por desgracia quiere que nuevas provocaciones la obliguen a izar la bandera roja, cierto estamos de que con barcos como el *Huáscar* y oficiales como Grau, la honra y el renombre del Perú serán dignamente defendidos."

Esta cita, tal vez un tanto extensa, se justifica por lo significativo de sus términos, porque manifiesta su fe en toda la institución naval y porque –qué duda cabe– la referencia a nuestro ejemplar marino es sumamente grata. A ello se podría añadir, aunque el dato negativo en Historia es tan difícil, que podríamos estar ante el primer elogio que un contemporáneo extranjero hacía público en torno a las extraordinarias cualidades de don Miguel Grau.

El testimonio que acabamos de oir, tiene singular importancia porque es muy anterior a la guerra de 1879 y resalta las excepcionales calidades de Miguel Grau como comandante del *Huáscar*, las que desde muchos años antes, ya convocaban la atención de un personaje extranjero –argentino él– que lo manifestaba en un periódico parisino.

Ya en los días de la guerra, las primeras muestras de admiración están vinculadas a la acción de Iquique, el 21 de mayo de 1879, en la que el *Huáscar* hundió a la nave chilena *Esmeralda* comandada por Arturo Prat. Entonces el representante francés en Santiago de Chile, informó al ministro de Relaciones Exteriores en París, con fecha 30 de mayo que "el Huáscar

salvó a todos los chilenos que sus embarcaciones pudieron rescatar. Los sobrevivientes son prisioneros de guerra y son tratados adecuadamente".

A los muchos testimonios que se conocen tanto de peruanos y chilenos al respecto, se puede sumar hoy pues este de un diplomático europeo, acreditado ante el gobierno de Santiago.

La repercusión de esta victoria en Iquique, tan contraria al encuentro algo más al sur en Punta Gruesa entre nuestro blindado *Independencia* y la cañonera *Covadonga*, llevó, al mes y una semana, al influyente político chileno don Rafael Sotomayor, a señalar al Ministro del Interior Antonio Varas lo siguiente, que por su claridad no merece mayor comentario; aquí lo que indica Sotomayor en su carta de 28 de junio de ese glorioso 1879:

> "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".

Dos semanas más tarde (12 de julio), el ministro alemán residente en Santiago, von Gülich, remitía un informe a su cancillería, en el que sostenía:

> "La guerra se encuentra desde hace algún tiempo completamente estancada.
>
> La flota chilena domina el mar hasta cierto grado y es, en líneas generales, superior a la peruana.
>
> Sin embargo, la flota peruana tiene en el monitor *Huáscar* un barco que, según los informes de oficiales navales británicos, podría contarse entre los mejores y más útiles del mundo. A pesar de la superioridad de la flota chilena, cuelga el *Huáscar* como una espada de Damocles sobre grandes extensiones de la costa chilena, cada vez que logra llegar a los desguarnecidos puertos de Chile sin ser avistado por los barcos de guerra chilenos, lo que, al parecer, no le es difícil".

Es clara la admiración que vienen causando las correrías del *Huáscar*; ante ellas se rinde el representante germano y se desprende del informe citado que oficiales navales ingleses, con los que sin duda cambiaba opiniones respecto a la guerra, comparten esta admiración.

El episodio del 23 de julio de 1879 —la toma del *Rímac* por nuestras naves *Unión* y *Huáscar*,— creemos no ha sido suficientemente relievado. Los testimonios que citamos a continuación, vinculados a este hecho, ponen de manifiesto el asombro que entonces produjo acto tan audaz. Sabemos que la conmoción en las altas esferas oficiales y el pueblo chileno, fue de gran indignación, la que llevó a exigir —y lograr— la renuncia del ministro de Guerra Gregorio Urrutia y el reemplazo de Juan Williams Rebolledo, que hasta entonces estaba al mando de la escuadra chilena, por Galvarino Riveros.

Veamos en primer lugar dos testimonios franceses; el primero corresponde al barón d'Avril, a su excelencia el ministro de Relaciones Exteriores Waddington, su fecha, 1o. de agosto de 1879; allí leemos: "los informes y las cartas particulares afirman que los pri-

sioneros son muy bien tratados por el comandante Grau, el que desde el comienzo de las hostilidades, se ha conducido siempre como un enemigo generoso y cortés".

Más explícito es el informe del representante francés en Lima, Edmundo–Carlos–Eugenio Domet de Vorges a su ministro de Relaciones Exteriores, en que le dice con fecha 5 de agosto de 1879:

> "El *Huáscar* ha logrado un verdadero éxito. De concierto con la *Unión* se dirigió a la costa de Chile y ha podido capturar, aparte varios buques de vela, al *Rímac*, uno de los mejores transportes de la flota chilena que conducía a Antofagasta un escuadrón de 250 hombres y 215 caballos. La flota chilena colocada delante de Iquique no hizo nada para impedir la partida del *Huáscar*, que volvió con su presa a Arica. El comandante Grau, con medios débiles y malas tripulaciones, ha logrado hacer más daño a los chilenos que el que éstos han jamás podido hacer al Perú, salvo con el bárbaro medio de los bombardeos. Acaba de ser ascendido a la dignidad de contralmirante. La insuficiencia del almirante chileno Williams Rebolledo comienza, por lo demás, a ser comprendida en Chile donde es vivamente atacado por la prensa. Acontece –como lo he dicho en anterior despacho– que los oficiales peruanos han sido capaces y los oficiales chilenos insuficientes".

Sabemos que los planes chilenos para invadir nuestro territorio sufrieron una grave alteración a partir de la toma de esa nave de la Compañía Sudamericana de Vapores, transporte puesto a disposición entonces del Estado chileno para la realización de sus acciones bélicas. El ministro norteamericano en Santiago, William Evarst, escribía al respecto al secretario de Estado desde esa ciudad el 9 de agosto: "El avance del ejército que predije en mi despacho No. 107 (fecha 24 de julio de 1879), fue pospuesto indefinidamente, debido a que los peruanos capturaron uno de los transportes chilenos.

El bloqueo de Iquique fue levantado. No estoy informado acerca de si el gobierno intenta restablecerlo o no"

Queda muy clara pues la trascendencia que tuvo dentro del desarrollo de la guerra la sorpresiva toma del *Rímac*, que trastornó notablemente los planes de campaña por parte del mando militar chileno.

Como ya hemos mencionado había un acuerdo celebrado entre la Compañía Sudamericana de Vapores y el Gobierno chileno (del 5 de mayo de 1874), por el cual en caso de conflicto armado con un país extranjero, las naves de la CSAV pasaban a formar parte de la Marina de Guerra chilena; por el mismo acuerdo la Compañía debía aceptar la designación de jefes navales de guerra en los barcos cuando el gobierno lo considere conveniente. Así comprendemos que cuando se hallaba navegando y fue interceptada primero por la *Unión*, la nave *Rímac* que estaba al mando del capitán Lathrup (alemán de nacimiento) pasó a estar al mando del capitán de fragata Luis Gana, embarcado en aquel navio para que asumiera el mando de el si el caso lo requiriera; así fue al encontrarse el *Rímac* con la *Unión* y el *Huáscar*; Lathrup entregó el buque a Gana.

En el parte que el C. de F. Ignacio Luis Gana eleva al Comandante General de Marina en Valparaíso, el 25 de julio de ese año 1879 leemos:

"A las 10 y 15 a.m. nos interceptaba el *Huáscar* la carrera y rompía el fuego sobre el

costado de babor, mientras que la *Unión*, que había acortado la distancia a 600 metros aproximadamente, nos lo hacía sobre estribor con mucho acierto. Cortada la retirada y estrechado por la popa el *Rímac*, el conflicto había llegado a su término, después de cuatro horas de caza y de estar bajo el fuego de granadas"...

"Los señores Jefes del *Huáscar* y de la *Unión* han tratado a los prisioneros con toda consideración y humanidad".

En la nota que a su vez elevó Lathrup, capitán del *Rímac*, a la superioridad en Santiago, desde Arica el mismo 25 de julio leemos:

"A las 10 del día, el *Huáscar* nos hizo un tiro de 300 y se nos atravesó por la proa, lo que obligó al Comandante Gana, representante a bordo del Gobierno y de la Marina, a enarbolar la bandera blanca de parlamento, e hicimos rumbo enseguida a dicha nave"...

"No puedo menos que recomendar la noble y generosa conducta observada por el estimable y digno Comandante Grau y su oficialidad".

La toma del *Rímac*, reiteramos, es acontecimiento de la mayor trascendencia entre los sucesos del conflicto vinculados a la campaña naval. Por otra parte, sirvió para poner en mayor relieve, las altas calidades de Grau como jefe de la escuadra peruana. Su prestigio, ya reconocido, alcanzó una mayor dimensión. Sin duda, aunque, uno anterior en el tiempo y otro posterior a la toma del *Rímac*, los testimonios que paso a leer, ambos de procedencia argentina, recalcan la simpatía con que muy amplios sectores en ese país, veían las importantes hazañas de nuestros marinos y en especial del futuro almirante Grau.

Leo en primer lugar, el homenaje que la juventud de Buenos Aires le hiciera llegar con fecha 20 de julio:

"La Juventud de Buenos Aires interpretando el sentimiento de la República Argentina presenta este Album, al Comandante del Monitor Peruano *Huáscar* Ciudadano, Marino, Caballero, Cristiano y Héroe, en testimonio de la Admiración y del Respeto, que le han producido sus hazañas Cívicas y Militares, que renuevan en América la energía y el valor de los tiempos de la Independencia".

El segundo, corresponde a los tripulantes del acorazado argentino *El Plata*, que en nuestro aniversario patrio, se dirigían al comandante del *Huáscar* en los siguientes términos:

"Buenos Aires, 28 de julio de 1879. Señor Comandante don Miguel Grau

Como marinos de la República Argentina hemos seguido con interés y ávida mirada la lucha sostenida por las armadas peruana y chilena, reconociendo en las operaciones del *Huáscar* la inteligencia y el valor sereno del que lo manda.

Los héroes del mar son tan escasos como las guerras marítimas; parecía que con los Nelson, los Gravina y los Brown, se había cerrado el glorioso catálogo; pero para gloria de los marinos del Universo se levanta en el Pacífico una figura simpática y valiente, que atrae hacia sí las miradas del mundo.

Triste es que repúblicas que tienen un mismo origen, como el Perú, Bolivia y Chile, sufran los horrores de una guerra que arruina su comercio y detiene sus pro-

gresos; pero ya que la fatalidad las ha colocado en este terreno, que sirva de ejemplo y estímulo para las demás naciones, la conducta de los tripulantes del *Huáscar* que defienden su patria con heroísmo y abnegación.

En este día siempre grato para los peruanos, saludamos al señor Comandante Grau, oficiales y demás tripulantes del *Huáscar*, enviándoles nuestra simpatía y sincera admiración".

Otro documento del diplomático francés de Vorges, del 9 de setiembre, dirigido al ministro de Relaciones Exteriores en París con referencia al poco conocido combate de Antofagasta del 28 de agosto, —conocido como segundo combate de Antofagasta,— sostenido por el *Huáscar* contra las baterías de la costa y las naves *Abtao* y *Magallanes*, dice lo siguiente:

"El comandante Grau ha marcado con un nuevo éxito su nombramiento de contralmirante. Ha entrado en la bahía de Antofagasta a bordo del *Huáscar* y se ha batido con los fuertes y dos navíos chilenos que se encontraban en el puerto".

Como sabemos, dos días antes —24 de agosto— se había puesto el "cúmplase" a la ley que confería el grado de contralmirante a nuestro marino.

En esta mención de testimonios contemporáneos a nuestro héroe, sin duda el número mayor está en torno del glorioso combate de Angamos, esa tumba sin flores como lo ha llamado un destacado oficial de nuestra Armada.

El primer testimonio que paso a leer, entre el sinnúmero relativo a este triste y a la vez memorable suceso, es el del barón d'Avril, representante francés ante el gobierno de Santiago, a Waddington, ministro de Relaciones Exteriores en París. En la nota del día 9 de octubre —el día siguiente del combate— desde Santiago leemos:

"Ayer, ocho de octubre, los chilenos obtuvieron un éxito que les asegura la preponderancia en las aguas meridionales del Océano Pacífico.

El ariete peruano *Huáscar* y la corbeta de la misma nación *Unión* fueron atacados a la altura de Mejillones de Bolivia por el blindado chileno *Blanco Encalada* ayudado por las corbetas *O'Higgins* y *Covadonga* y por el transporte *Loa*.

No se podría prever cuál sería el resultado del encuentro cuando el otro blindado, *Cochrane*, que se esperaba, llegó a decidir el desenlace a favor de los chilenos. . .

Me hago un deber de dejar constancia de que en su entusiasmo, muy natural con un triunfo igual, los chilenos mostraron dignidad y un alto sentimiento de las conveniencias.

Las publicaciones, tanto oficiales como privadas, rinden un homenaje clamoroso a la valentía indiscutible del señor Grau y de su tripulación. Se han dado órdenes para que las autoridades chilenas rindan a los restos del Contra—Almirante peruano los honores que tanto se merece, no sólo por su brillante carrera, cuyo desenlace ha sido terrible, sino que también por su conducta humana y caballeresca con respecto al enemigo...

El mismo día en que la escuadra chilena se apoderó del *Huáscar*, nave cuyo nombre será legendario en el océano Pacífico, junto con el de Grau, un telegrama de Lota anunciaba la llegada a ese puerto chileno de un nuevo barco de guerra esperado desde hace tiempo".

El 14 de octubre, de Vorges, el ministro francés en Lima, en torno del mismo tema pone en conocimiento de su gobierno:

"El *Huáscar* de acuerdo con la *Unión* había seguido la costa hasta Coquimbo, visitando todas las bahías para destruir los medios de embarque y hacer presas. En Coquimbo, encontrándose su provisión de carbón muy avanzada, tuvo que pensar en regresar. A su vuelta se presentó ante Antofagasta, pero no encontrando ninguna buena presa, volvió hacia el norte. No hacía mucho tiempo que había abandonado este puerto cuando advirtió una división naval chilena, compuesta del *Lord Cochrane*, comandado por el capitán La Torre y varios navíos de madera. El contralmirante Grau previno a la *Unión* mediante señales y ambos se pusieron en fuga hacia alta mar. Pero pronto se presentó una segunda división con el *Blanco Encalada* a la cabeza, comandada por Riveros. La fuga se hizo imposible y el *Huáscar* hubo de aceptar el combate. El almirante Grau, para evitar ser rodeado, llevó su nave muy cerca de la costa y no tardó en ser asediado por los dos blindados, mientras que los buques de madera perseguían a la *Unión*. Esta, gracias a la rapidez de su marcha, logró escapar. En cuanto al *Huáscar*, que no podía oponer sino dos cañones grandes a los 12 de los dos acorazados chilenos, su suerte era inevitable. Grau aguantó varias horas con una rara energía, pero una bala destruyó el puesto desde el cual comandaba la defensa y fue aplastado por los escombros. Los oficiales superiores han sido uno a uno muertos o heridos. Finalmente toda resistencia resultó impotente. Los chilenos se apoderaron del buque y han conducido su trofeo a Antofagasta.

Hasta ahora no sabemos todavía exactamente los detalles de la encarnizada lucha. Ignoramos particularmente el número de muertos. La pérdida del *Huáscar* ha sido profundamente sentida en Lima. En efecto ha terminado la guerra marítima".

Extensa la cita, en verdad, mas su longitud se justifica por su información clara y concisa. Se puede observar que de Vorges procuraba estar lo más al día respecto a las circunstancias de la guerra y a su vez mantener lo mejor informada a su sede central.

Ese mismo día 14 de octubre, el diplomático Isaac P. Christiancy, ministro de Estados Unidos en Lima, escribía al Secretario de Estado de la Unión informándole:

"Esta pequeña nave bajo la inteligente dirección del Almirante Grau tuvo por cerca de cinco meses no solamente estorbada, sino completamente paralizada a toda la flota chilena, incluyendo dos enormes acorazados, y mantuvo abierta la comunicación por mar para los transportes peruanos desde el norte del Perú hasta Arica...

"La desaparición de ese buque cambia por completo el aspecto de la guerra y da a los chilenos el control del mar".

Tres días más tarde, el 17 de octubre, von Gülich, el ya mencionado representante alemán en Santiago, informaba a su excelencia el ministro de Estado von Bülow, en Berlín:

"La guerra entre Chile y Perú—Bolivia se había estancado desde hace algunos meses.

Sólo las corridas del monitor peruano *Huáscar* por las costas chilenas traían de tarde en tarde algún movimiento a la tranquila vida bélica durante los pasados meses.

Distintos y exitosos golpes de mano del *Huáscar* hicieron peligrar el plan del Gobierno de Chile, que a su debido tiempo informó a Su Excelencia, de llevar la guerra al Perú mediante el envío por mar de tropas de desembarco.

Chile se dio cuenta de que, previamente, y en forma especial, debía neutralizar al *Huáscar.*

Este plan le resultó en forma excelente el 8 de octubre. . .

Con ello ha cambiado básicamente el panorama para los contendores. Chile ha logrado recuperar su supremacía marítima, que había sido cuestionada en los meses anteriores, y, más aún, reforzarla sustancialmente con la captura del *Huáscar.* La victoria chilena del 8 de octubre acelerará en cualquier forma y radicalmente el fin de la guerra".

Se puede observar que von Gülich coincide con otros muchos en la creencia entonces de que la pérdida del *Huáscar*, significaba la proximidad del fin del conflicto. Bien sabemos que no fue así, y que nuestros hombres de uniforme en tierra, dieron oportunamente también, claras muestras de coraje para luchar contra el ejército chileno, cada vez mejor apertrechado y ensoberbecido por sus repetidas victorias.

Sonríe a nuestro patriotismo y testimonia el coraje de nuestros hombres del mar, los términos con que informa a su gobierno, el 28 de noviembre, el mismo von Gülich; 50 días más tarde del combate de Angamos, las expresiones del representante alemán en Santiago, tienen una visión de mayor perspectiva, del desarrollo del conflicto. Aquí el interesante testimonio:

"En los primeros meses de la guerra entre Chile y Perú—Bolivia, se dieron, en contra de todas las previsiones y expectativas, condiciones desfavorables para Chile. .

Aun los neutrales expertos eran al comienzo de la idea de que Chile lograría sin grandes dificultades la supremacía marítima. . .

En lugar de la esperada supremacía marítima chilena, había logrado el Perú una casi supremacía de facto, especialmente por la acción del monitor *Huáscar*, conducido por un hombre excelente, tanto en su calidad humana como en la de oficial naval, el Comandante *Grau.*

El *Huáscar* fue el terror de Chile. Inesperadamente surgía allí, poco más tarde allá, incluso en las costas chilenas. El temor general era que apareciese repentinamente en Valparaíso, que no está debidamente protegido, y lo bombardeara.

Finalmente el 8 de octubre consiguió la Armada chilena apresar al *Huáscar.*

La captura del *Huáscar* constituye el punto inicial de la victoria de Chile".

El ministro norteamericano en Santiago, Thomas A. Osborn, en nota a Mr. Evarts, Secretario de Estado, le decía con fecha 28 de octubre:

"La captura del famoso monitor *Huáscar* por parte de la escuadra chilena ha provocado en el país un entusiasmo sin límites. Dicho buque se encuentra ahora en el puerto de Valparaíso, sometido a reparaciones. Esta victoria naval deja a Chile como amo absoluto del mar. Queda por ver si tiene la misma suerte en tierra. Su posición es indudablemente mucho mejor que la que tenía antes de este combate naval".

El teniente de navío francés M. Le León, en sus *Recuerdos de una Misión en el Ejército Chileno*, impreso en París en 1883, se expresa en los siguientes términos del glorioso monitor que comandaba nuestro insigne almirante:

"Durante varios meses, el *Huáscar*, dirigido por un buen marino, dominó el mar inquietando a sus enemigos. Aprovechando de su ligera superioridad en velocidad, pudo frustrar las tentativas de un ataque de los acorazados chilenos más fuertes, hasta ser tomado el 8 de octubre de 1879, cerca de la punta de *Angamos* (23º sud), por las divisiones de la escuadra chilena".

Charles de Varigny, corresponsal de la *Revue des Deux Mondes*, que publicara un relato con importantes reflexiones sobre el conflicto bajo el título de la *Guerra del Pacífico*, merece de nuestra parte esta noche, la lectura de dos párrafos de su obra, uno de ellos dedicado al *Huáscar* y nuestro gran almirante que a la letra dice:

"Mandaba el *Huáscar* el capitán Grau; hábil marino, oficial intrépido, que debía más tarde dar lustre a su nombre y despertar la admiración de sus enemigos".

Añadiendo páginas más adelante:

"El resultado (Angamos) fue acogido en todo Chile con un júbilo indescriptible. Sin embargo los vencedores rindieron homenaje debido al valor y en un comunicado oficial, el almirante chileno hablaba en términos emocionantes de la intrepidez y del heroísmo del almirante Grau, al que llamaba un gran marino.

Y lo fue, en efecto. Con él desapareció el más hábil y el más arriesgado de los oficiales de la marina peruana. Sus compatriotas no se engañaron".

Charles de Varigny incluirá como introducción al tema de la campaña terrestre, unas *Consideraciones sobre el Huáscar*, que deseamos incluir, por su importancia, entre estos testimonios de extranjeros contemporáneos.

Nos decía Varigny:

"La fortuna había traicionado en el mar las esperanzas de los defensores del Perú. La audacia que la seduce, la tenacidad que la avasalla, la intrepidez que la subyuga, ninguna de estas cualidades había faltado al almirante Grau y a sus heroicos compañeros. En cualquiera otra época éstas les habrían proporcionado la victoria o, por lo menos, habrían mantenido el fiel de la balanza y la suerte hubiera sido indecisa entre las dos potencias rivales. La campaña del *Huáscar* ha quedado, sin duda, entre los hombres de mar, como el tipo acabado de las operaciones navales modernas. En Iquique vimos a este buque acorazado en su combate con la *Esmeralda*, recurrir con éxito a la maniobra del espolón y echar a pique a su adversario; más tarde, gracias a su velocidad y a su excesiva movilidad, le vemos esquivarse al *Blanco Encalada*; en Antofagasta traba combate con dos navíos enemigos y las baterías de la costa, evolucionando con una precisión admirable, manteniéndose fuera del alcance de los proyectiles enemigos, hirien-

do a distancia y a golpe seguro. En su última lucha, en fin, hubo necesidad de que se uniera toda la flota chilena para someterlo.

Merced a la velocidad de su marcha, desconcertó durante largo tiempo las combinaciones estratégicas de su adversario, pudo herir en el momento oportuno con golpes inesperados, inquietar al enemigo, burlar su vigilancia, compensando con su movilidad la desproporción de fuerzas. Arma a un mismo tiempo ofensiva y defensiva; su velocidad le permite llevar a los puntos vulnerables su poderosa artillería. . .

El almirante Grau supo sacar de estas cualidades del *Huáscar*, todo el partido posible; supo asimismo, emplear con éxito el ataque del espolón y dio pruebas de una rara habilidad en el difícil manejo de esta máquina de guerra".

Convoca nuestra admiración entre los documentos chilenos, el editorial de *La Patria*, de Santiago de Chile, del 9 de octubre. Allí leemos:

"Intérpretes del sentimiento nacional en el día de la victoria i del regocijo público, faltaríamos a la verdad i seríamos injustos con el país si no consignásemos aquí al terminar, el hecho evidente de que la alegría chilena ha sido, en parte, enturbiada por la trájica suerte que ha cabido al noble caudillo del mar, en quien ha tocado cubrir, durante seis meses, desde la torre del *Huáscar*, la integridad y la honra militar de la nación peruana.

La muerte de don Miguel Grau a bordo de la nave que supo hacer tan respetable, mediante su pericia, su actividad i su valentía, i en medio de la tempestad de fuego i hierro que formaban sobre él las baterías de nuestros blindados, ha coronado una de las bellas carreras de marino i soldado. En donde quiera que la bravura i el cumplimiento de los deberes para con la patria sean una religión, el nombre i los hechos del comandante peruano del *Huáscar* serán honrados; i no serán nó, manos chilenas las que pretenderán, en la hora del triunfo, arrancar una sola de las hojas de la corona del héroe enemigo".

El *Boletín de la Guerra del Pacífico*, No. 18, reproducía un artículo de Augusto Ramírez S., y en él leemos:

"El terror de los mares, el fantasma de nuestras costas, la eterna pesadilla, el *Huáscar* en una palabra, acaba de caer . . . Miguel Grau —la primera gloria del Perú, el héroe de las cien batallas, el osado aventurero . . .

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

Reflexiónese en torno del testimonio que hemos leído, que él se escribe casi de inmediato de conocerse la victoria del 8 de octubre; la noticia no alcanzaba a obnubilar a los vencedores.

Del mismo tenor es el editorial del diario oficial del 9 de octubre:

"El poderoso buque enemigo que hasta la fecha, i merced a la mayor potencia de sus máquinas, había logrado sustraerse al alcance de nuestros cañones, ha sido al fin compelido a batirse, y ha sucumbido bajo el fuego de las naves chilenas. La resistencia del

Huáscar ha sido digna del valor de sus vencedores. . ."

Bien sabemos que el *Huáscar* no era tan poderoso, ni tan grande fue el valor de sus vencedores –7 u 8 veces superiores en ese glorioso enfrentamiento–, pero allí queda este testimonio que, no debemos olvidar, fue escrito pocas horas después de conocerse el resultado del combate.

Cabe también en esta relación, recordar los términos del editorial del *Ferrocarril* del 9 de octubre que decía: "A los gritos de entusiasmo y de justa alegría patriótica, sólo se ha mezclado el sentimiento sincero i profundo por el trágico fin de los valientes que, como Grau, han sucumbido en la inclemencia de la fortuna adversa".

Barros Arana, tantas veces tan atrabiliario en sus relatos, en su *Historia de la Guerra del Pacífico* –no olvidemos que fue editada en 1880– agrega luego del relato de Angamos: "el poder naval del Perú quedaba virtualmente destruído después de la pérdida de su poderoso y rápido monitor, i de la muerte del más activo e inteligente de sus marinos". En la práctica, cronista más que historiador de la guerra, Barros Arana repite con muchos de sus contemporáneos, que nuestro monitor era poderoso y rápido; es manera, sin duda, de justificar la prolongada presencia que tuvo en la campaña naval; nadie podría discutir que era rápido, pero su poder era muy relativo sobre todo ante la superior escuadra adversaria. Aunque sería lícito decir que oblicuamente se reconoce las extraordinarias calidades marineras de nuestro gran almirante.

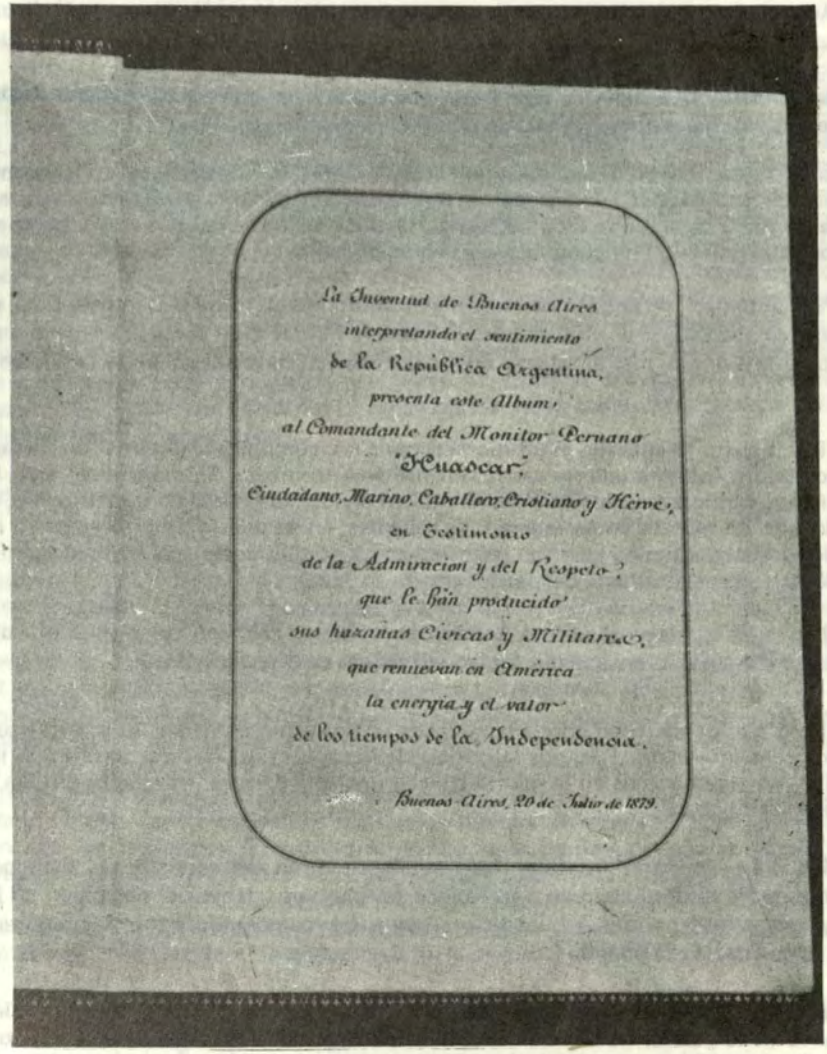
Vicuña Mackenna, a quien todos conocemos, en su *Las dos Esmeraldas*, impreso en Santiago en 1879, refiriéndose a Grau expresa: "Es un brillante piloto, un hombre de valor reconocido y un navegante eximio", términos gratos, por venir de quien tan groseramente –muchas veces– alteró la verdad histórica y fue tenaz activista, en los días de la guerra, para que ésta se llevara a cabo sin consideración alguna.

El siguiente pensamiento, también pertenece a Vicuña Mackenna, y debemos señalar que sonríe al patriotismo latinoamericano y nos da esperanzas de un futuro en que no se repitan guerras fratricidas, cuando alguien, al lado del gozo de saber que se había tomado al temible (¿o temido?) monitor, tiene estas expresiones de congoja al enterarse de la desaparición del –con razón– llamado *Caballero de los Mares*, aquí sus palabras:

> "Hubiéramos querido ciertamente tener al *Huáscar*, y no ha sido otra la ambición patriótica de nuestras almas durante seis meses. Pero habríamos querido tenerlo con su bizarro jefe. Así como ha sido, nuestra victoria parécenos incompleta o más bien mutilada. Y el ufano monitor vencido, entrando a las aguas de Mejillones sin el alma y sin el brazo que lo condujera al asalto, remolcado precisamente por el buque a cuya tripulación diera plazo magnánimo para salvarse hace tres meses, parécenos una sepultura encerrada dentro de glorioso trofeo".

José Vicente Ochoa, creemos el más importante testimonio del sector boliviano que nos ha quedado, escribió entonces, el día 14 de octubre en el *Diario* que llevaba cotidianamente: "*Detalles del combate* :

> El vapor del Sud llegado de Iquique da algunos pormenores referentes a la horrible trajedia que ha tenido lugar el 8 del actual, y en la que ha cabido al *Huáscar* el papel de protagonista.



Album obsequiado al Gran Almirante Miguel Grau por la juventud de Buenos Aires.

Acosado por casi toda la escuadra enemiga en la punta de Mejillones, el *Huáscar* ha librado un combate sublimemente heroico.

Se confirma la noticia de que Grau, que desde hoy es la figura más grande de América en este siglo, fue muerto por una de las primeras bombas enemigas".

En el mismo *Diario*, donde Ochoa llamará a Grau "El Rey del Pacífico", encontramos las siguientes expresiones a finales de ese mes de octubre: "Grau queda en los anales de la Historia de América como la víctima más gloriosa de la guerra del Pacífico y como uno de los héroes más nobles y más cumplidos de la humanidad".

Para terminar esta larga presentación de testimonios en torno al Combate final, no quisiera dejar de mencionar el editorial del *Estandarte Católico*, en el que inicialmente se da a Grau como prisionero; mas al saberse que había muerto, se añadió al texto la siguiente post data:

> "P.S. Escrito lo anterior, el último telegrama nos comunica la dolorosa nueva de que el comodoro Grau ha muerto valerosamente en el combate. Si, creyéndolo vivo, le ofrecíamos cariñosa hospitalidad que le hiciera olvidar su condición de prisionero, sabiendo que ha muerto como mueren los valientes, en su puesto, le ofrecemos en nuestra tierra honrosa tumba para sus restos mortales. Y digámoslo con franqueza, en medio de las santas expresiones del patriotismo".

Dentro de la misma tónica, el *Boletín de la Guerra del Pacífico*, órgano oficial de las autoridades chilenas, en un artículo titulado *Combate de Angamos*, decía:

> "En Chile, donde Grau poseía numerosos amigos y aun parientes, su muerte causó una dolorosa impresión. Recibida la noticia de la captura del *Huáscar*, cuando se le creía vivo, no encontramos en la prensa chilena una sola palabra irreverente dirijida al vencido o a su causa".

Más allá de nuestras fronteras, las noticias en torno del combate del 8 de octubre, tuvieron especial resonancia; paso a leer cinco testimonios relativos al combate y al bizarro jefe cuyo sesquicentenario de su natalicio estamos conmemorando estos días; en primer lugar, leo lo que decía el *Times* de Londres, el 10 de octubre.

> "*El Huáscar* es un buque histórico . . .Ha figurado en todos los combates navales en el curso de la guerra: ha bombardeado las poblaciones de los chilenos (sólo las fortificadas), perseguido y capturado los buques transportes, y ha sido por varios meses el terror de la costa chilena. Al mando de un hábil y valiente oficial, y tripulado por hombres excelentes, el *Huáscar* ha sido siempre un formidable".

El *Herald* de Nueva York, el mismo 10 de octubre decía:

> "No se necesita haber estado del lado del Perú, en la desgraciada guerra de Sudamérica, para lamentar que el gallardo *Huáscar* haya sido capturado por los chilenos. Algo que parecía buena suerte, pero que probablemente no era sino competencia en su manejo, ha colocado repentinamente a este buque entre los más famosos que han surcado las aguas americanas. Ninguna empresa era demasiado grande ni demasiado pequeña para él . . . Que mantenga su antigua reputación, ahora que se halla en otras manos, es muy dudoso, porque comandantes tan hábiles como Grau no hay muchos;

y oficiales de segundo o tercer orden le tienen casi tanto miedo a un buque por el estilo del *Huáscar* como al enemigo".

La *Estrella de Panamá* escribía:

"La noticia de la captura del *Huáscar* anunciada ayer, 10, de Londres, por cable, causará dolor en muchos pechos, hasta en los que simpatizan con Chile. El denodado buquecito parecía tener vida encantada, por la impunidad con que había llevado a cabo las numerosas y arriesgadas empresas a que con frecuencia lo llevaba su valiente comandante . . . Por otra parte, su comandante el valeroso contraalmirante Grau había obligado la admiración de todos, sin exceptuar la de los enemigos más obcecados. No dejaba en pos de sí poblaciones indefensas incendiadas ni destruía vidas y propiedades innecesariamente; su conducta ha sido siempre la de un marino pundonoroso y la de un cumplido caballero. Puede decirse que hasta ahora el *Huáscar* ha sido el protagonista en la campaña de una y otra parte, y el único elemento de actividad en la historia de la guerra. A los famosos blindados chilenos no les había cabido otra gloria que la muy triste de llegar siempre tarde".

La Tribuna de Buenos Aires, el 11 de octubre comentaba:

"Grau murió, pero no ha muerto en la memoria de los argentinos el nombre de ese gran titán de los mares. El *Huáscar*, la pesadilla de la escuadra chilena; Grau, la pesadilla de los chilenos; inseparables eran el valor y el contraalmirante. La estrella polar de Grau era la victoria, y antes que rendirse prefería la muerte. Cruzaba por su imaginación una idea que pudiera tener en la práctica buenos resultados a sus planes, y sin titubear la aceptaba por más peligrosa que la encontrara para realizarla. "¡A Antofagasta!," gritó un día, y se dirigió allí, allí donde los buques chilenos se habían estacionado...En la obscuridad de la noche se deja ver un resplandor; era la alarma que ya cundía. El rayo de la guerra fulminaba tremendo sobre los buques chilenos, y la corona de la victoria vino a posarse sobre las sienes de Grau. Hechos como éste pueden citarse muchos, consumados por el intrépido marino. ¡Honor a él! ¡Gloria eterna a los vencidos de Mejillones! El pueblo argentino, que ha seguido con la simpatía más entusiasta los hechos gloriosos de Grau, quiere dedicar a su memoria el postrer tributo. El Club Patriótico de la Juventud ha resuelto hacer un funeral en la Catedral, y una procesión de duelo, invitando para ese acto a todas las sociedades extranjeras, representantes de la campiña, estudiantes . . .".

Por último, del mismo Buenos Aires, *La República*, el 26 de octubre, declaraba:

"La prensa de la República de Chile se deshace en loas y en alabanzas a sus valientes marinos. El jefe de la escuadra chilena es un Nelson, y al día siguiente de la rendición del *Huáscar* se publicó su biografía en Chile. Ella asombrará al mundo entero, sin duda alguna. —Y ¿por qué no?. . .
¡Toda la escuadra chilena, compuesta de ocho buques, batió al *Huáscar*, que era un pequeño monitor en comparación de cualquiera de los acorazados chilenos! El *Huáscar* no presentaba más ventaja que el ser mandado por un marino valiente y experto, que puso a raya a toda la escuadra chilena, haciéndola fugar y teniéndola en jaque durante seis meses".

Qué duda cabe: aún quedan muchos testimonios más en torno al suceso aciago pero glorioso de ese 8 de octubre. La necesaria limitación cronológica de este discurso, me hace prescindir de ellos, algunos tan importantes y significativos, como el discurso de don Mariano

Baptista en la catedral de la ciudad de Cochabamba, Bolivia, en las honras funerarias celebradas en memoria de nuestro gran almirante y que tuvimos oportunidad de reproducir y comentar en la *Revista de Marina*, julio – agosto de 1981. Baptista testimonia allí el dolor por la muerte de nuestro ínclito marino en una homilía en la que, además, expone consideraciones sobre la última expedición de la escuadra peruana, si tal pueden llamarse el glorioso monitor y la invicta corbeta *Unión*.

El 27 de junio de 1890, en Santiago, el ministro de Relaciones Exteriores de Chile Juan Mackenna, hacía entrega de las reliquias del almirante, a la comisión peruana enviada con dicho fin. En el discurso que leyó entonces el diplomático chileno, dijo de Grau:

> "Fue un soldado que hasta el fin supo cumplir religiosamente su consigna y en los sacrificios que hizo por su patria demostraba su amor al deber y la nobleza de su alma".

para concluir más delante con estas palabras:

> "Señor Ministro del Perú: Chile os entrega y se despide con dolor de estos glorioso restos que ha sabido custodiar con cariño y con respeto".

Hasta aquí este conjunto, creemos significativo, de testimonios de contemporáneo extranjeros en torno de nuestro gran almirante en este homenaje que el Banco Continental ha querido rendir, aunándose a las conmemoraciones en el sesquicentenario de su natalicio.

Bien podemos señalar, en razón de lo que hemos expuesto hasta ahora, que muchas cosas han cambiado en el Perú, mas no la gloria de Grau; y con Basadre, podemos repetir: Muchas cosas cambiarán; muchas cosas deben cambiar en el Perú; pero no la gloria de Grau".

Notas Profesionales

El Wateree en seco *

PAUL B. THOMPSON

Por lo general se puede predecir el fin de un buque de guerra. La destrucción en combate es un destino corriente; otro es el sucumbir al insaciable apetito del mar por los buques. Para aquellas naves que logran sobrevivir a la dura vida de un buque de guerra, a menudo les está reservado un melancólico viaje al desguace.

Sin embargo, algunos buques aventajan a la fatalidad. Aquellos que ostentaron una foja de servicios especialmente distinguidos, pueden ser conservados, como el US *Constitution* o el USS *Olympia* del almirante Dewey. Otros desaparecen sin dejar rastro. Hay mucho horror y misterio en el destino de los buques.

El fin del USS *Wateree* no cae dentro de ninguna de estas categorías predecibles. Tras una carrera opaca, el *Wateree* encontró un destino inigualado por ningun otro buque de guerra de la Marina de los EE.UU.

El *Wateree* fue construido por Reany, Son, and Archbold de Chester, Pennsylvania, habiendo sido puesta la quilla en 1862. Formó parte de un extenso programa de construcciones navales emprendido por el gobierno de la Unión con la finalidad de poder llevar a cabo el declarado bloqueo de las costas del Sur. El *Wateree* era una cañonera de dos proas movida por ruedas de paletas, medio hermana de las famosas cañoneras de la clase *Sassacus*. El diseño del *Wateree* estaba basado en la amplia sección transversal y poco calado característicos de la clase *Sassacus*. Su construcción se anticipó a las cañoneras de la posterior *Mohongo*, pues el casco del *Wateree* era de hierro y no de madera. Esta característica le fue muy útil el día de su fin.

El *Wateree* desplazaba 1,173 toneladas. Su eslora en la línea de flotación era de 240 pies y su manga de 35 pies, sin incluir las cajas protuberantes de las ruedas de paletas. Llevaba aparejo de goleta de dos palos, pero su principal medio de propulsión lo constituía una máquina a vapor inclinada, de acción directa y condensación superficial, alimentada por dos calderas verticales. La máxima velocidad del *Wateree* era de diez nudos, aproximadamente. Fue botado al agua el 12 de agosto de 1863 y entregado a la Marina, en Filadelfia, el 29 de diciembre.

---

* *Agradecemos al vicealmirante Luis E. Vargas Caballero la traducción castellana del presente artículo aparecido en U. S. Naval Institute PROCEEDINGS, Agosto, 1983.— 109/8/966.*

Tras un exhaustivo crucero de pruebas, fue puesto en servicio el 20 de enero de 1864 y enviado al Pacífico como integrante del escuadrón de la Unión. La cañonera tardó casi diez meses en llegar a San Francisco.

Encima de que sus condiciones marineras eran malas, su penoso viaje alrededor del Cabo de Hornos fue aún más dificultoso por la carestía de combustible. En más de una ocasión, el *Wateree* se vió obligado a fondear en mar abierta mientras grupos de trabajo bajaban a tierra a cortar leña para las calderas. Por fin, en noviembre de 1864, arribó la cañonera a San Francisco. Fue necesario someterla a un recorrido mayor en el astillero naval de Mare Island y no volvió a la mar hasta febrero de 1865.

El servicio bélico del *Wateree* fue breve y rutinario. Por lo general su servicio se limitaba a patrullar la costa de Centro América. Al terminar la guerra, el *Wateree* no había tenido encuentro con buque enemigo alguno.

En 1866, las unidades de la Marina de Guerra de los EE.UU. en el Pacífico fueron organizadas en los escuadrones del Norte y del Sur. El área de patrulla del Escuadrón del Pacífico Sur era de Panamá al Cabo de Hornos y hacia el oeste, hasta Australia. Tan vasta extensión del océano estaba fuera de la capacidad de navegación de vapor del *Wateree*, de modo que su área de patrulla se circunscribió a las rutas de navegación de Centro y Sudamérica.

El 14 de enero de 1866, Mariano Prado, Presidente del Perú, declaró la guerra a España como consecuencia de resentimientos de larga data concernientes a la soberanía peruana. Se tornaba necesaria la presencia de fuerzas navales de EE.UU. frente a las costas del Perú como un recuerdo de la Doctrina Monroe y como protección para los ciudadanos estadounidenses que se encontraban en el país. En el verano de 1868 el *Wateree* se encontraba estacionado en la bahía de Arica, Perú. (Como resultado de la guerra del Pacífico – 1879 a 1884 – Arica pasó a ser posesión de Chile).

El *Wateree*, junto con el transporte de la Marina de Guerra de los EE.UU. *Fredonia* fue enviado a Arica para huir de la fiebre amarilla que asolaba al Callao. Arica era un puerto moderadamente próspero, como lo testificaban los diversos edificios de ladrillo y enlucido blanco que se divisaban desde la bahía.

El 13 de agosto de 1868, el *Wateree* y el *Fredonia* compartían la bahía con la corbeta blindada de la Marina de Guerra del Perú, *América* y dos navès mercantes británicas, el *Kamahamaha* y el *Chañarillo*. También se encontraban presentes la barca *Edwards* y varias otras embarcaciones menores peruanas y chilenas. Debido al peligro de la fiebre amarilla en tierra, las dotaciones permanecían abordo de sus respectivos buques.

Los oficiales del *Wateree* cenaron, según su costumbre, a las 1700. A las 1720, los vigías notaron una inmensa nube de tierra que se elevaba en el aire desde un punto situado a unas diez millas al sur de Arica. La tripulación permaneció sobre cubierta observando este fenómeno, que se desplazaba hacia la ciudad. Se dice que los picos de las montañas situadas detrás de la ciudad "oscilaban como espigas en una tormenta". La mar estaba calma, a pesar de que los temblores en tierra se iniciaron con gran violencia. Grandes cantidades de tierra y rocas se deslizaron desde las montañas hasta los confines de Arica. Los oficiales abordo del *Wateree* cronometraron la velocidad de aproximación de las ondulaciones de la tierra, esti-

mando que era de 600 millas por hora. Cuando las ondas de choque alcanzaron Arica, la ciudad se colapsó quedando convertida en un montón de escombros en cuestión de minutos. El terremoto estuvo acompañado de un retumbante rugido tronador al desplazarse de sur a norte. La gente huía de sus casas despavorida hacia las calles. De pronto, la ciudad quedó oculta a la vista por una gigantesca nube de polvo.

Sin embargo, la bahía permanecía aún plácida. Diríase que estaba demasiado tranquila, no soplaba ni una brisa. Los cirujanos del *Wateree*, Dr. Winslow, y del *Fredonia*, Dr. Du Bois, fueron enviados a tierra para socorrer a los heridos. En previsión de esto, un grupo de unos 60 peruanos se habían reunido en el muelle para recibir a los médicos.

En la opresiva quietud de la bahía, comenzó a retroceder el agua desde la playa, quedamente pero con rapidez. Los dos botes americanos enviados a tierra quedaron varados en el fango cuando el agua llegó a un nivel inferior al de la más baja marea. No bien hubo alcanzado el mar este nivel, invirtió su dirección y se abalanzó hacia tierra, subiendo cada vez más alto sobre el muelle, llevándose a la gente, arrancando la casa del capitán de puerto e inundando la ribera de Arica. Este primer embate entrante llevó al agua a un nivel de 34 pies más alto que la mayor alta marea. Alcanzado este nivel, el agua volvió a retroceder. El retroceso fue mas rápido esta segunda vez y con mayor fuerza. La resaca de este movimiento fue tan fuerte que arrancó el edificio de la Aduana y destruyó la casa del cónsul inglés. La subsiguiente bajada del mar fue tan grande que los buques que se hallaban en la bahía quedaron en seco.

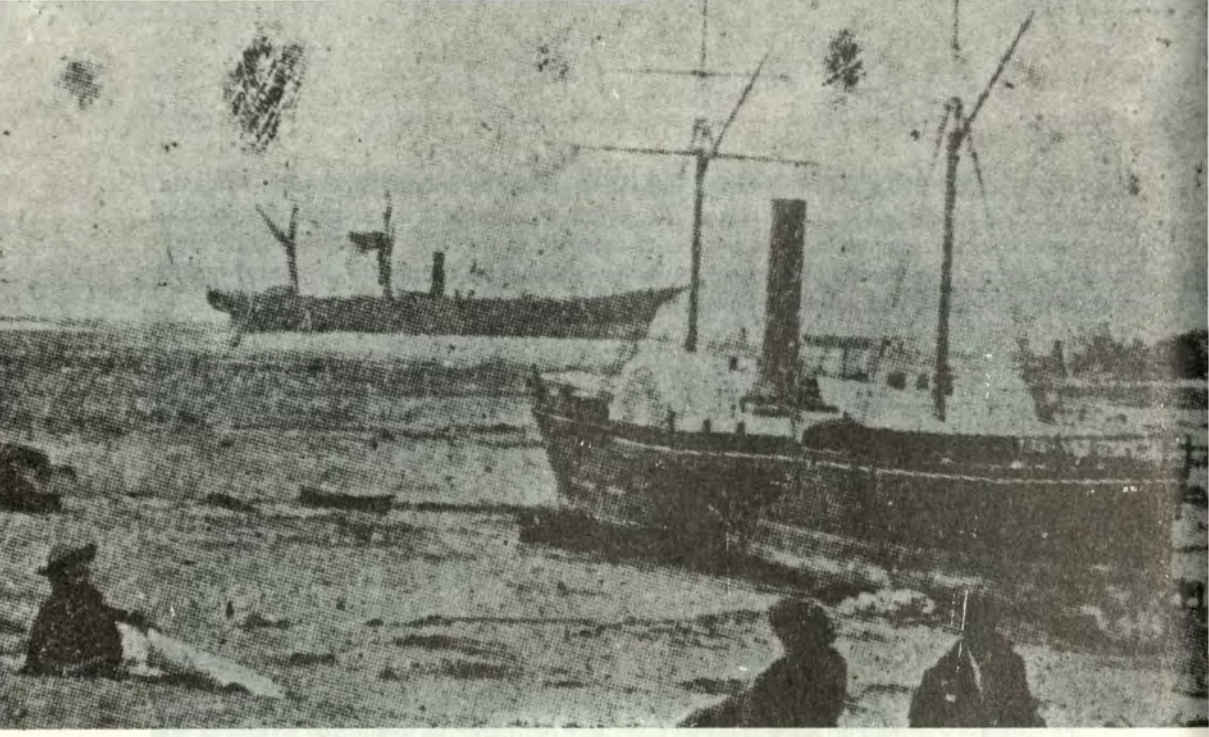
La tercera vez que el mar irrumpió en la bahía, las cadenas de las anclas de los buques se tensaban contra el flujo del agua. La ola sísmica se abalanzó contra Arica inundando sus polvorientos escombros. Un tren fue sacado de los rieles y llevado por esta ola mientras una onda de choque de ocho minutos de duración retumbaba costa arriba. Las embarcaciones menores de la bahía fueron hundidas o estrelladas en mil pedazos. Hubo diez repeticiones distintas del ciclo de flujo y reflujo del agua en la bahía.

Entre el rumor de la tierra remecida, se escuchó un sonido diferente que se elevaba sobre el tumulto. La atolondrada tripulación del *Wateree* levantó la vista y vió una muralla de agua de 45 pies de altura que se les venía encima. El *Wateree* había sido antes arranchado para mal tiempo. Se habían tendido guardamancebos, los cañones habían sido trincados, las escotillas cerradas y aseguradas, y se habían largado anclas adicionales. Durante las diez primeras fluctuaciones del mar, el *Wateree* no tuvo demasiadas dificultades. Pero el castigo pendiente de la ola que se aproximaba dejaba ver que el fin era inminente.

El *Wateree* fue levantado en vilo por el empuje de la ola sísmica; las cadenas de las anclas fueron rotas como débiles hilos. Los otros buques vecinos fueron igualmente arrancados de sus fondeaderos. El *Wateree*, de poco calado, fue alzado hasta la cresta de la ola como si fuese una inmensa tabla hawaiana y llevado en loca carrera directamente hacia la costa. El compañero del *Wateree*, el *Fredonia*, fue transportado hacia la isla Alasanna (1) donde "se atomizó" al estrellarse contra los arrecifes. No hubo ningún sobreviviente abordo.

---

(1) *Debe decir: Alacrán.— (Nota del Traductor).*



Efectos de un maremoto, en que se muestra a la corbeta América *y al U.S.S.* Wateree *varados por el sismo del 13 de agosto de 1868.*



Capitán de Corbeta Mariano Jurado de los Reyes muerto al tratar de salvar su buque la corbeta América.

El *Wateree* se abalanzó adelante con la fuerza de la ola. Al bajar ésta, depositó a la cañonera en seco, tres millas al norte de Arica. Quedó perfectamente adrizada, intacta, pero a más de 450 yardas del océano. Que el *Wateree* sobreviviera fue debido enteramente al hábil manejo de su comandante, el capitán de fragata USN James H. Gillis y a su robusto casco de hierro. La cañonera de ruedas de paletas se encontraba irremediablemente varada. Eran las 1920 horas.

Sólo hubo una baja entre la dotación del *Wateree*. Esta fue el contramaestre de la chalupa del comandante, un marinero de apellido Tait. Tait había acompañado al Dr. Winslow cuando éste se dirigió al muelle. El doctor procedió a tierra y dejó a Tait a cargo de la chalupa. Tal como pudieron observar sus camaradas desde el buque, Tait fue barrido del muelle por una de las olas entrantes y arrastrado mar afuera por la resaca. Se informó que al ser llevado inexorablemente hacia la muerte, agitó la bandera del bote al pasar junto al *Wateree* arrastrado por la corriente.

El buque de guerra peruano *América* fue también varado en tierra en muy malas condiciones a la vista del *Wateree*. Los tripulantes peruanos fueron socorridos por la dotación de la cañonera norteamericana, tal como mas tarde testimonió el comandante de la *América:*

> "En esos momentos de suprema angustia encontramos nuestra salvación en los oficiales y tripulantes del buque de guerra de los EE.UU. *Wateree*. Todo su equipo se encuentra a salvo y de ello han procedido a vestirnos y alimentarnos, brindándonos toda la ayuda que necesitásemos. Es para mí, un grato deber dar testimonio de este hecho . . . así como también de la noble conducta de los doctores Winslow y Du Bois . . . ambos atendieron con toda diligencia a nuestros heridos".

Hubo cinco sobrevivientes del *Fredonia:* el comandante, el médico y otros tres, quienes se salvaron gracias a que fueron a tierra después del primer remezón para prestar ayuda a los pobladores de Arica. Las dos naves británicas quedaron totalmente destruídas. Las pérdidas de vidas, en los buques así como en tierra,fueron espantosas.

El espectáculo alrededor del *Wateree* era increíble. Un corresponsal escribió en el *Daily Morning Chronicle* de San Francisco:

> "La escena es indescriptible; rieles, vagones, maquinarias, cureñas de cañones, muebles, barriles, animales muertos y cuerpos humanos mutilados se encuentran dispersados en confusión. La ciudad contaba con 7,000 habitantes y sus multitudes permanecían desamparados en la playa reducidos a la miseria. Se perdieron trecientas vidas; un incendio redujo a cenizas casi todo lo que no había sido destruído por el terremoto . . ." (29 de setiembre de 1868).

Por estar el *Wateree* intacto y su disciplinada dotación a salvo, los primeros esfuerzos de socorro para Arica provinieron de la cañonera varada. El comandante Gillis informó a su inmediato superior, el almirante Thomas Turner que se encontraba a bordo del USS *Powhatan:*

> "No obstante haber sufrido mucho su casco, el buque da la impresión de hallarse en perfectas condiciones. Ni un solo tablón ha sido aflojado y el buque se encuentra adrizado tal como si estuviese en dique seco. Teniendo en cuenta su posición y la ligera ele-

vación sobre el nivel del mar, pensamos que no será posible reflotarlo. Sería imposible cavar debajo del buque por no tener a mano los medios indispensables y porque sería más costoso de lo que vale el buque. Mi tripulación permanece abordo durante el día, pero como aún continúan los temblores y como la corbeta de guerra peruana *América* se encuentra varada más abajo y en línea recta con nosotros, presentándonos su costado, he estimado prudente retirarlos. Otra ola sísmica estrellaría ambos buques.

He prestado toda la ayuda posible en cuanto a provisiones a los habitantes de Arica, pero me he visto obligado a suspenderla porque me queda escasamente lo suficiente para mis propios hombres. Permaneceré junto a mi nave hasta recibir instrucción de Ud. Hemos perdido todas nuestras anclas de modo que si se produce otra arremetida del mar que vire al buque y lo deje inclinado de través, quedará convertido en inservible pontón".

Cuando cesaron los temblores, se presentó una nueva amenaza para la agotada dotación del *Wateree*. Bandas de saqueadores, muchos de ellos ariqueños desvalidos, descendieron sobre el cúmulo de escombros depositados sobre la playa por las olas sísmicas. Las depredaciones de estos saqueadores causaron tanta indignación y terror como el terremoto mismo. No contentándose con extraer de las ruinas todo artículo de valor, los saqueadores robaban a los vivos y a los muertos. Algunos iniciaron incendios y hubo muchos casos de violaciones y asesinatos. No tardaron mucho los saqueadores en dirigir su atención al adrizado *Wateree*. Una historia, tal vez apócrifa, nos relata que los tripulantes dispararon contra los ladrones con los obuses de los botes cargados con quesos de bola endurecidos.

Las operaciones de socorro por la Marina de Guerra de los EE.UU. frente a las costas del Perú, comenzaron a los pocos días. El almirante Turner tuvo muy pronto una pequeña flota de buques a la mano para prestar servicios de socorro a los desvalidos peruanos. Las noticias del gran terremoto en Suramérica llegaron a las ciudades de Norteamérica y de Europa en setiembre de 1868. Se solicitaron donaciones públicas en Londres, Nueva York y San Francisco para adquirir provisiones para las víctimas de la catástrofe.

Al almirante Turner se le presentó un problema muy peculiar —¿qué hacer con el *Wateree?* A pesar de su buena condición, esta cañonera de 1,173 toneladas se encontraba sencillamente demasiado lejos del mar como para hacer factible su reflotamiento. Ya en noviembre era evidente que había que vender el buque. Se retiró a la tripulación y todos los artículos portátiles.

El 21 de noviembre de 1868, William Parker compró el *Wateree*, ahora un pontón, por sólo US $2,775. Mr. Parker, evidentemente un hombre de ideas muy originales, convirtió el casco de hierro del otrora buque de guerra en una fonda.

Sin haber jamás disparado contra un buque de guerra enemigo, sin haber jamás perseguido a un rebelde burlador del bloqueo, ni haber nunca bombardeado un fuerte hostil, el destino le señaló al *Wateree* un rol único, no como buque de guerra, sino como buque hospital para los marineros peruanos heridos, protector de los desamparados ciudadanos de Arica contra los brutales saqueadores y, por último, como un refugio para los viajeros en la dura costa del Perú.

Crónica

Crónica

CRONICA *

Comisión de Estudios Estratégico—Marítimos

Próximo a cumplir 25 años de fundado, el Instituto de Estudios Histórico—Marítimos ha producido un concreto e importante beneficio al Perú por su contribución al conocimiento de nuestra historia en el ámbito marítimo mediante conferencias, edición de publicaciones de carácter específico, seminarios, etc. Por sobre todo, y en el lapso indicado, ha publicado una obra sin paralelo no sólo en el ámbito de América sino a nivel mundial por la extensión y profundidad con que ha tratado un tema tan trascendental en la vida de una nación eminentemente marítima: la *Historia Marítima del Perú*.

Esta monumental obra, cuya primera parte compuesta de 12 volúmenes ya tiene cinco ediciones, y la segunda cuatro volúmenes ya publicados, y el resto en preparación, agota el tema del amplísimo asunto que trata, con la solvencia profesional de historiadores distinguidos, especialistas en cada aspecto de la obra.

El Instituto consciente de la obra ya realizada, piensa, sin embargo, que hay un campo del pensamiento y la actividad humanas que, aunque no cae dentro de la misma historia marítima, se sirve de ella como elemento importante para llegar a resultados válidos: la Estrategia y, dentro de ésta, la Estrategia Marítima.

La historia, como relato verídico de hechos ocurridos, nos brinda, debidamente comprendida, una experiencia invalorable de lo que se hizo y de los resultados que se obtuvieron, para repetir lo provechoso, evitar lo perjudicial y mejorar lo ejecutado. Vista desde esta perspectiva, la historia ayuda al estratega poniendo a su disposición elementos de juicio valiosos, si no irremplazables, para una exitosa labor.

Por esta razón y porque en el Perú no existe aún una entidad que se dedique a los estudios de esta naturaleza, el Instituto de Estudios Histórico—Marítimos del Perú, deseando prolongar en beneficio del país y de quienes lo deseen el ya notable provecho prestado con su importante acción, ha creado la *Comisión de Estudios Estratégico—Marítimos*, organismo autónomo, destinado a cultivar, promover y contribuir al diseño, desarrollo, consolidación y divulgación de una Gran Estrategia Marítima Nacional, mediante la realización, promoción y estímulo de actividades de análisis, investigación, estudios y certámenes a nivel nacional e internacional en las áreas de lo político, económico, jurídico, social, castrense, científico, tecnológico e ideológico, relacionadas con la actividad marítima.

---

* *La publicación de la Revista quedó interrumpida entre 1983 y 1985.*

La Comisión de Estudios Estratégico–Marítimos está conformada por:

- la Junta Directiva, cuya finalidad es constituir la instancia orientadora y responsable del establecimiento y logro de los objetivos de la Comisión;
  el Grupo de Asesoramiento, cuya finalidad es contribuir a la selección de temas, preparación de documentos de base para la realización de trabajos y la revisión de los mismos;
- la Coordinación General, que administra la acción ejecutiva de la Comisión; y
- los Comités de Trabajo, organismos ad-hoc encargados de efectuar los estudios, investigaciones, análisis y desarrollo de los temas que se les asignen.

Nada más saludable para un organismo recién creado, que recibir el valioso aporte de la experiencia de otros organismos afines y más desarrollados. Presentada ya nuestra nueva Comisión de Estudios Estratégico–Marítimos, saludamos a las instituciones ya establecidas, nos ponemos a su disposición y les hacemos saber que aspiramos al establecimiento de un fructífero intercambio para un mutuo enriquecimiento intelectual.

Dirección:
Comisión de Estudios Estratégico–Marítimos
Av. Nicolás de Araníbar 744-748–756
Lima 14 – Perú

*Homenaje a los combatientes del Fuerte Santa Rosa**

Nos hemos reunido hoy en esta plaza Santa Rosa de Chucuito, en este lugar donde hace 119 años estuvo emplazado el fuerte del mismo nombre que participó junto con otros once, entre torres, fuertes y baterías, en la defensa del Callao en el Combate Naval del 2 de mayo de 1866.

Este fuerte estuvo al mando del capitán de navío *Alejandro Muñoz* y su dotación fue íntegramente de la Marina de Guerra, estando constituída por 12 oficiales, 9 oficiales de mar y 43 marineros.

Por iniciativa de la Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú y con la colaboración del ministerio de Marina a través de la Dirección General de Intereses Marítimos, de la Comandancia General de la Segunda Zona Naval y de la Dirección de Hidrología y Navegación de la Marina, así como de la Municipalidad del Callao, se ha arreglado esta plaza y colocado en el obelisco una placa, que acabamos de develar, que simboliza, además de la dotación del "Fuerte Santa Rosa" al total de 223 hombres del Ramo de Marina que tomaron parte en la defensa terrestre del combate del Callao.

Para en lo posible librar de daños a la población del Callao, la mayor cantidad de artillería se colocó en Chucuito y La Punta, lugares en los que por entonces no existían sino de tres a cinco edificios en total. En este lugar en el que nos encontramos se rehabilitó el castillo o fortín que antiguamente se había construído como auxiliar de la fortaleza del Real Felipe, era de sólida construcción que constaba de un nivel superior, en el que se instalaron dos cañones Blakely. El 07 de abril de 1866 se enarboló el Pabellón Nacional denominándosele "Fuerte Santa Rosa".

El almirante español Casto Méndez Núñez dividió sus buques en tres divisiones. La primera división constituída por la *Numancia*, *Blanca* y *Resolución* se les asignó a la zona sur de defensa del Callao o sea donde se encontraban, entre otros, el "Fuerte Santa Rosa" que nos ocupa y la "Torre de la Merced" donde estaba el comando en jefe de la defensa, el ministro de Guerra y Marina Dr. José Gálvez Egúsquiza.

La *Numancia* era el buque insignia de la fuerza, magnífica y fortísima unidad que era considerada "La Joya de la Marina Española".

---

* *Discurso pronunciado por el vicealmirante Rafael Durán Rey, Presidente de la Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú, en el Homenaje de la Marina de Guerra a sus oficiales y tripulantes que combatieron en el fuerte "Santa Rosa".*



El Combate Naval del 2 de Mayo de 1866 comprendió dos fases bien definidas. Durante la primera que duró de 1200 a 1330 horas y en la cual hubo un vivo e incesante cañoneo de uno y otro lado, ambos bandos experimentaron importantes pérdidas. En la segunda fase que tomó de 1330 a 1640 horas,el fuego decreció apreciablemente.

Los buques españoles que atacaron el sector sur, cometieron el error de avanzar en formación columna, de modo que solo el guía, es decir, el blindado *Numancia*, podía disparar su cañón de proa, lo que fue una ventaja táctica para los cañones de la defensa que pudieron tener bajo fuego a todos los buques que se encontraban dentro del alcance de sus cañones. En la acción, sobresalieron los artilleros de la Marina de Guerra pues tenían experiencia en disparar sobre blancos móviles.

Cuando los tres buques españoles maniobraron para poder disparar, la *Blanca* al mando de Juan Bautista Topete y Carballo dirigió sus fuegos sobre la "Torre de la Merced" y a las 12:15 horas una granada de su buque, hizo volar el cuerpo alto de dicha torre, matando a todos sus ocupantes incluído el ministro de Guerra y Marina y jefe de la resistencia Dr. José Gálvez E.

Para el almirante Méndez Núñez, a bordo de la *Numancia*, el "Fuerte Santa Rosa" era el más respetable de toda la línea, por lo que ordenó concentrar los fuegos sobre este fuerte a la *Numancia* y *Resolución*, a la que se sumó la *Blanca*, después de acallada la "Torre de la Merced", pero sin conseguir dominarlo, pues se batía heroicamente. Un impacto en la *Numancia* hirió al almirante Méndez Núñez, quien se hallaba en el puente.

A las 14'45 horas, un proyectil disparado por un cañón Blakely del fuerte "Santa Rosa" entró por el portalón de estribor de la *Blanca* y salió por la mesa de guarnición mayor de babor, dejando tras sí, gran destrozo y ocho hombres fuera de combate, entre los cuales estaba el comandante Topete. La fragata *Blanca* por este motivo salió de la línea de fuego por poco tiempo. En lo que toca a la *Resolución*, después que voló la "Torre de la Merced" se situó a popa de la *Numancia* y contribuyó al fuego contra el "Fuerte Santa Rosa" hasta las 16:00 horas, que recibió órdenes de bombardear la población, lo que ejecutó pero teniendo que enfrentarse a los buques peruanos *Colón*, *Tumbes*, *Victoria* y *Loa*. Recibió 30 proyectiles pero ninguno le ocasionó daños de consideración.

A 16:40 horas, convencido el almirante Méndez Núñez de no poder acallar los cañones de la defensa, ordenó a sus buques retirarse a sus fondeaderos en la isla de San Lorenzo.

Con respecto al "Fuerte Santa Rosa", ninguno de sus cañones fue averiado, su jefe el capitán de navío Alejandro Muñoz, resultó herido. En este fuerte también pelearon los capitanes de fragata Hercilio Cabieses, Guillermo Jones y Lino de la Barrera, el capitán de corbeta Gregorio Miró Quesada, tenientes primeros Nicolás Chuliza, Pedro Silva y Manuel Torre Ugarte, alfereces de fragata José Rosas y Manuel Alzola, guardiamarina Zenón Palacios, cirujano Julián Alzamora, condestable Alejandro Veintemilla, oficiales de mar artilleros de preferencia, Honorato Guinder, Luis Harysmendi, Tomás Quinteros y Juan J. Díaz, oficiales de mar artilleros ordinarios, Francisco Sorbeto, Federico Osores y Candelario Dávila y 43 marineros cuya relación nominal sería muy larga de mencionar. Todos ellos mostraron un valor y una resistencia extraordinarios para batirse sin descanso durante más de cuatro horas. Gloria a estos bravos defensores del territorio nacional.

Fuerte Santa Rosa.

Observadores neutrales en informaciones a sus Gobiernos emitieron los siguientes juicios:

El ministro de los Estados Unidos en Lima reseñó : "Es evidente que los buques españoles sufrieron severamente. La victoria ha sido notable y completa por parte del Perú y su resultado ejercerá una gran influencia en la política sudamericana. Los peruanos dispararon los últimos tiros y ningún cañón, fue desmontado por el fuego español".

El Encargado de Negocios de Gran Bretaña en su informe dice: "El daño causado a las baterías y a la ciudad del Callao es muy insignificante si se considera el tiempo que tomó la acción. Ni un solo cañón peruano fue sacado de posición por la artillería enemiga. Ciertamente sacaron la peor parte del combate las fuerzas españolas".

Si bien hoy nos reúne en esta plaza el homenaje que la Marina de Guerra del Perú hace a sus oficiales y tripulantes que combatieron en el "Fuerte Santa Rosa", debemos extender este homenaje al total de los 223 hombres de la Marina que participaron en la defensa terrestre, integrando las dotaciones de diez de los doce fuertes, torres y baterías que intervinieron en la defensa del Callao, así como a los 490 que conformaron las tripulaciones de los buques *Tumbes*, *Loa*, *Victoria*, *Sachaca* y *Colón*, los que al mando del capitán de navío Lizardo Montero tuvieron a su cargo la defensa central del puerto y por lo tanto el área poblada del Callao, actuando con gran espíritu de lucha, manteniéndose tenaz y eficientemente en acción.

Antes de terminar, la "Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú", de mi presidencia desea expresar su más vivo reconocimiento al señor almirante Jorge Du Bois Gervasi, ministro de Marina y al almirante Gerónimo Cafferata Marazzi, Comandante General de la Marina, por su entusiasmo y cariño institucional al acoger la iniciativa de nuestra Asociación para rendir este homenaje que hoy nos congrega y haber dictado las disposiciones convenientes a los organismos correspondientes bajo su mando para hacerla una feliz realidad. Asimismo, al señor alcalde del Concejo Provincial del Callao señor Miguel Monteverde Win, ex–cadete de nuestra Asociación, por los trabajos de arreglo y presentación de esta plaza que ha efectuado su municipio.

Reliquias de Lizardo Montero y Leopoldo Sánchez *

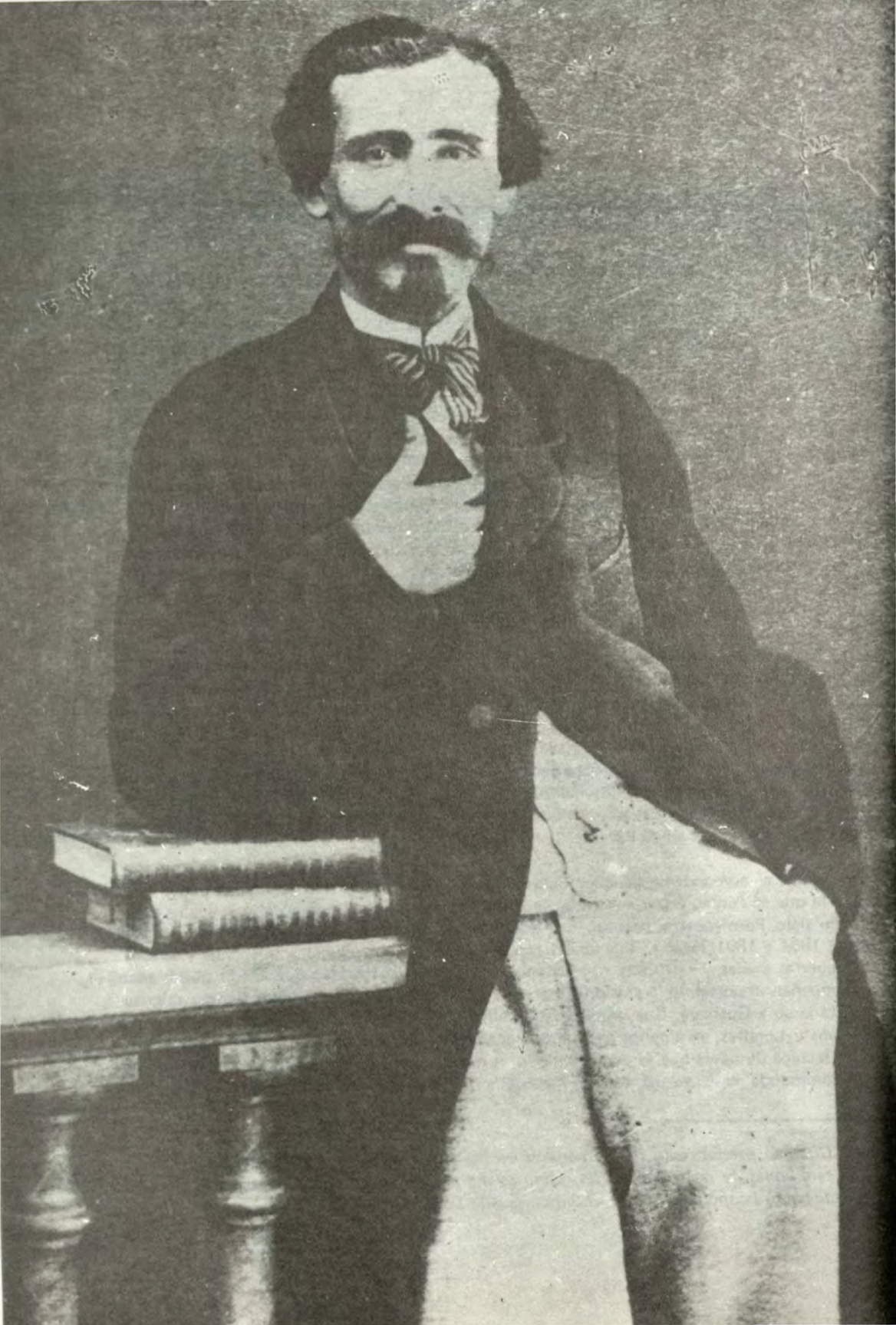
Un día como hoy, hace ciento cuatro años, se reunieron en el Callao, a bordo de un transporte de guerra que partía a Arica, los dos marinos a quienes hoy vamos a rendir homenaje en este museo. Eran el contralmirante Lizardo Montero, en quien ponía toda su confianza el Presidente de la República, general Prado, y el comandante Leopoldo Sánchez Calderón, que lo era del *Talismán*, el buque que hemos mencionado. Se trataba de dos viejos amigos y compañeros de servicios. Sin embargo, en cuanto a la actuación naval de cada uno, y en cuanto a sus aspiraciones como seres humanos diferían rotundamente. El comandante Sánchez era todo un hombre de mar. Sus pies se habían remojado continuamente en agua salada. La mayor parte de su vida había transcurrido a bordo, desde el 28 de julio de 1854 en que pisó por primera vez la cubierta de un buque de guerra. Sus servicios lo llevaron de una a otra unidad de flote, haciéndolo trasladarse a países en los que su visión profesional se amplió mediante conocimientos de una extraordinaria importancia en esa época de acelerada evolución de armas, buques y métodos de combate.

El otro jefe a quien nos referimos era, en cambio, marino que tempranamente había mostrado una inquietud que progresivamente lo fue llevando hacia el campo de la política militante, que llegó a absorber casi el íntegro de su actividad humana. En esa mañana chalaca de 1879, como consecuencia de ello iba al sur para hacerse cargo del mando de las tropas peruanas de Tacna y Arica, nombrado jefe político y militar, es decir, representante directo del Presidente de la República. Al zarpar el *Talismán* comenzaba una nueva etapa de vida del contralmirante Montero. En los campos de batalla meridionales iba a mostrar rasgos de carácter, consecuencia y patriotismo que le ganarían en la historia un lugar al que sus actividades políticas no lo habían llevado.

Tuvo el comandante Sánchez Calderón una vida profesional larga, intensa e interesante, a la que se consagró por entero hasta los últimos días de su existencia que llegó a durar medio siglo. Pormenorizar su magnífica foja de servicios sería narrar la historia naval peruana entre 1854 y 1891, lapso en que ocurrieron tres guerras internacionales, tres largas y enconadas guerras civiles y no pocas revoluciones de menor cuantía. Hay que añadir que le tocó desempeñar importantes comisiones del servicio que lo llevaron durante tiempo relativamente largo a Guañape, Guayaquil, costas chilenas, Panamá, California, Nueva York, Nueva Orleans y Londres, en algunos casos a la vigilancia de buques en construcción, o a la inspección técnica de naves que se adquirían. No es de extrañar que la lista de buques en que sirvió comprenda, casi íntegro, todo el material a flote que por entonces existía: *Tumbes*, *Apu-*

---

* *Discurso pronunciado por el capitán de fragata (r) doctor Fernando Romero en la ceremonia de recepción de las reliquias del almirante Lizardo Montero y el capitán de navío Leopoldo Sánchez, el 2 de mayo de 1983.*



rímac, Lerzundi, Sachaca, Colón, Chalaco, Independencia, Unión, Marañón, Reyes, Manco Cápac, Huáscar, Talismán, Limeña. Tal enumeración explica, también, que Sánchez Calderón tuviera la oportunidad de servir a órdenes de jefes de alta categoría: García y García, La Barrera, Villar, Ruperto Alzamora, More, José María García, Montero, Grau.

No solían por entonces los buques de guerra estar amarrados a muelles o permanecer largamente fondeados en el Callao. Las guardias en las islas guaneras, el traslado de tropas que las revoluciones obligaban a desplazar, la constante vigilancia del Guayas ecuatoriano y el Cobija boliviano, los continuos viajes al extranjero, así como las operaciones navales derivadas de las guerras internacionales y civiles, llenaban la vida de los oficiales de Marina, y aparecen profusamente en la foja de servicios del comandante Sánchez. Apenas si cabe mencionar aquí las principales. A bordo del *Apurímac*, buque insignia de Villar, fue uno de los vencedores del combate de Abtao. Le tocó la tarea más difícil y más sacrificada del temerario viaje que los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa* hicieron de Nueva Orleans al Callao, durante el cual escapó de la muerte al hundirse rápidamente el *Reyes* que él comandaba. Durante la campaña naval de 1879 y 1880 tuvo a su cargo el transporte *Talismán*, con el cual realizó arriesgadas e importantísimas misiones en un mar que ya la marina chilena dominaba por entero. Posteriormente organizó el batallón Guarnición de Marina; y fue el espíritu animador de la tenaz defensa del Callao contra el bloqueo y los bombardeos de los buques enemigos. Su activa vida a bordo no le dió tiempo para otra clase de trabajos. Apenas si prestó sus servicios en la construcción del ferrocarril a La Oroya y en la administración del ferrocarril a Salaverry. La defensa del primer puerto la organizó mientras era sub-secretario de Marina del contralmirante Villar. Su última actuación, en 1866, la de Mayor de Ordenes y Comandante de Arsenales, la desempeñó, precisamente, desde el edificio en que ahora nos hallamos.

En lo que se refiere a las reliquias que hoy recibimos del contralmirante Montero la más importante en cuanto a su valor histórico es también la más representativa de las aspiraciones que impulsaron su vida: me refiero a la banda presidencial que por dos años cruzó su pecho. Durante un cuarto de siglo su vida estuvo orientada hacia la consecución de poder político, supeditando a esta ambición todo lo otro. En 1876 había sido candidato a la Presidencia de la República fracasando en su aspiración, y ello lo obligó a resignarse con la senaduría por Piura. Mas no terminó allí su carrera política y esto resultó en beneficio de la memoria que iba a dejar en el país, pues su conducta durante los últimos quince años de su vida compensa en la historia nacional los errores que cometió en su juventud y madurez navales. En la guerra de 1879–1883, ante el dolor y las vergüenzas de nuestra derrota supo olvidarse de sí mismo, actuando de la manera que mejor convenía al país; supo ceder reflexivamente el paso; y supo ser leal con un Presidente del Perú tratado en Chile ignominiosamente por la barbarie del vencedor.

Desde 1865 Montero fue entre los elementos castrenses el hombre de confianza del Presidente Prado. Ello explica que en 1879 le entregara la jefatura de los departamentos del sur. En esta capacidad recibió en Arica las evacuadas tropas de Tarapacá y dejó a Bolognesi la orden de sostener el Morro a todo trance. Algo después, disminuído en categoría por orden de Piérola y comandando las tropas casi desnudas y hambrientas de Tacna, dió con el Presidente boliviano Campero la batalla del Alto de la Alianza en la cual, según la opinión del historiador militar Dellepiane, se portó "en forma brillante".

Contralmirante Lizardo Montero Flores.

Derrotado en el campo de batalla y disminuído en el mando por su antiguo enemigo político Piérola, por primera vez en su vida Montero se mostró sumiso, allanándose a todo con tal de no incrementar la división administrativa interna. Aceptó, incluso, figurar en la campaña de Lima como ayudante honorario del Dictador; y ante la unificación de fuerzas en torno a García Calderón, también se sometió a ello. Fue este nuevo Presidente quien lo eligió Primer Vice–Presidente de la República. A tal distinción se debió que Montero tuviera que asumir el mando supremo, al apresarse a García Calderón y enviarlo al cautiverio en Chile.

Durante los dos años que el contralmirante desempeñó la Presidencia de la República mantuvo una línea de conducta firme, recta y que no buscaba la satisfacción de sus intereses personales. Frente a la política pacificadora de los Estados Unidos, Montero se negó a asumir la responsabilidad de aceptar concesiones territoriales a favor de Chile. En cuanto al cautiverio de García Calderón, no desmayó en pedir reiteradamente su libertad, llegando a ofrecerse para reemplazarlo personalmente en su prisión chilena.

La derrota de Huamachuco, que llevó al poder a Iglesias, quien el 30 de octubre firmó el tratado de paz que fue llamado "de Ancón", trajo como consecuencia el término del cautiverio de García Calderón y el final del gobierno del contralmirante, quien se retiró a Bolivia. Era octubre de 1883; y tal fecha marcó el comienzo de su declinación política. Todavía fue senador por Piura en 1890–1894. Mas esto último valía menos que el respeto ciudadano que lo rodeó precisamente cuando perdía aquello que persiguió durante un cuarto de siglo: el poder político.

Complacidos nos encargamos de cuidar las reliquias del contralmirante Montero y del comandante Sánchez. Nos anima el mismo espíritu de quienes fundaron y fueron incrementando esta dependencia cultural del ministerio de Marina, así como el de aquellas otras personas y entidades que no le regatearon su ayuda, entre las cuales sobresale el Instituto de Estudios Histórico–Marítimos que durante varios años financió la catalogación del archivo histórico y también contribuyó en obtener la beca y sostener en el extranjero a nuestra museógrafa, quien hoy logra mostrar en las salas de exhibición sus conocimientos históricos y su buen gusto. Gratitud especial queremos expresar hoy al señor vice–almirante ministro de Marina don Jorge Du Bois Gervasi y al señor vicealmirante Director General de Intereses Marítimos, por la atención que han puesto en satisfacer nuestras necesidades desde que se hicieron cargo de sus importantes funciones, lo que coincidió hace cuatro meses con mi designación como director.

Creo mi deber hacer notar que la tarea que debe cumplir este respetable museo y archivo aún no está terminada. Urge ofrecer a los visitantes boletines que los instruyan y guíen a través de las salas de exhibición; y realizar un reajuste en estas a fin de incorporar lo que haga falta, y entre lo último menciono sobre todo el homenaje que debemos a los héroes navales de la vida diaria, como fueron los que con su esfuerzo y a veces con su muerte consolidaron las fronteras nor–oriental y sur–oriental llegando con los primeros vapores al Amazonas y al Titicaca. Falta también el tributo a la navegación indígena con balsas y otras embarcaciones creadas por los aborígenes costeños. Precisa incorporar, por último el recuerdo de exploraciones legendarias e importantes, tales las que llevaron a Oceanía, así co-

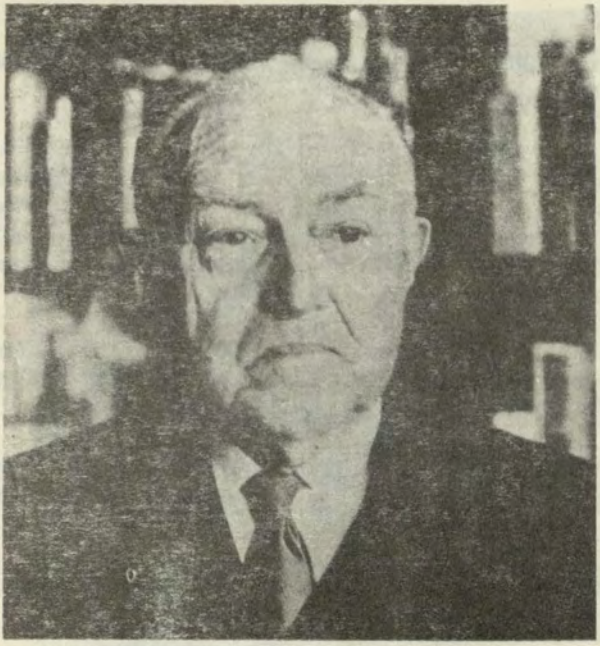


mo las que realizaron los primeros pilotos españoles que a principios del siglo XVI navegaron a longo de nuestras costas. En cuanto a la planta física ciframos la esperanza en que la actual directiva del Centro Naval satisfaga nuestra necesidad de expansionarnos hacia los setentaidós metros cuadrados de terreno que hoy nos son precisos, mostrando la misma comprensión de las juntas directvas que en años precedentes cedieron al Museo varias salas donde están hoy nuestras exposiciones históricas, y que quienes me escuchan van a visitar.

Mas la obra futura sería incompleta si la tarea de extensión cultural del ministerio no se proyectara socialmente. Estimamos que debe comenzar en el Callao, que es nuestra varias veces centenaria base naval y puerto mayor que en sí mismo constituye un museo *in situ.* Creemos que la tarea de difusión podría iniciarse durante el segundo semestre creando un cursillo de adiestramiento en uso de bibliotecas y de archivos necesarios para la investigación de la historia marítima del Perú.

Al terminar, me permito hacer saber al público que una vez que el señor ministro declare inauguradas las salas de exposiciones e investigación, las personas que lo deseen podrán visitar nuestras instalaciones donde serán atendidas por las funcionarias especializadas. En el Archivo, por las señoras Alicia Castañeda de Gutiérrez, Ileana de Cáceres, y señoritas Victoria Espinosa y Libertad Pinasco, dejándose constancia que las tres primeras gentilmente han venido hoy a ayudarnos a pesar de que ya no prestan sus servicios en el Museo. En la Biblioteca, la señorita Ana Luisa Soriano. En cuanto a la museógrafa señorita Flor de María Cossio se hallará a disposición del público una vez que el señor ministro no precise de su compañía.

Necrología



GEORG PETERSEN

El 21 de enero de 1985 falleció el eminente científico alemán y Miembro de Número de nuestro Instituto doctor Georg Petersen Gaulke.

Doctor en filosofía, siguió en su juventud los cursos de la especialidad de Geología en la Universidad de Kiel. Ejerció la docencia universitaria entre nosotros desde 1952 en la antigua Escuela Nacional de Ingenieros (hoy Universidad Nacional de Ingeniería), donde regentó las cátedras de Geología General, Yacimientos Mineralizados y Geología Económica, hasta su jubilación en 1969. Asimismo fue profesor principal de Geología en la Facultad de Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Desempeñó los cargos de Administrador del Campo Petrolero de Zorritos, Geólogo consultor y Superintendente de Campo de la Empresa Petrolera Fiscal, y Geólogo consultor de Peruvian Oils and Minerals Ltd.

Fue presidente de la Sociedad Geológica del Perú, del Instituto de Ingenieros de Minas y representante de la EPF en la Comisión de la Carta Geológica del Perú, además de miembro de número de la Academia Nacional de Ciencias.

Escribió valiosos trabajos científicos, técnicos, histórico–geográficos, arqueológicos, etc., cuya publicación inició en 1923 en la revista *Die Heimat.*

Por su constante y consagrada dedicación a la investigación científica en el Perú, país que consideraba su segunda patria, el Gobierno peruano le otorgó singulares distinciones, entre ellas la Orden del Sol.

Su recuerdo será permanente en el IEHMP. Ha dejado para la posteridad su sólida monografía sobre los aspectos geomorfológicos de la costa y de los Andes peruanos, contenida en el tomo I, volumen I de la *Historia Marítima del Perú.*



JORGE SANCHEZ ROMERO

El 15 de agosto de 1985 falleció el notable biólogo y Miembro de Número de nuestro Instituto doctor Jorge Sánchez Romero.

El doctor Sánchez Romero obtuvo el grado de doctor en Ciencias Biológicas en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, especializándose en Biología Pesquera.

Sus actividades profesionales abarcaron la Jefatura de Prácticas de la cátedra de Zoología Sistemática Avanzada (1942) en la Universidad de San Marcos; la fundación de los Criaderos de Paiche en la selva (1943–54); la fundación del Servicio de Piscicultura del Oriente (1946–47); y la del Museo de la Fauna Amazónica en Iquitos (1947).

En 1962 inició el Programa de Alimentación Popular a base de pescado. Desde 1964 fue Director Técnico del Instituto del Mar del Perú y supervisor de sus publicaciones.

Fue asimismo miembro de la Sección Peruana de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, y participó en numerosas conferencias y congresos internacionales. Publicó numerosos trabajos de su especialidad. Su contribución a la *Historia Marítima del Perú* llena los capítulos X al XVI del volumen I, tomo I, donde estudia con su reconocida competencia los temas de la riqueza biológica del mar y la explotación de los recursos hidrobiológicos frente a la costa del Perú.


MAR
NUESTRA
PERUANO
HISTORIA