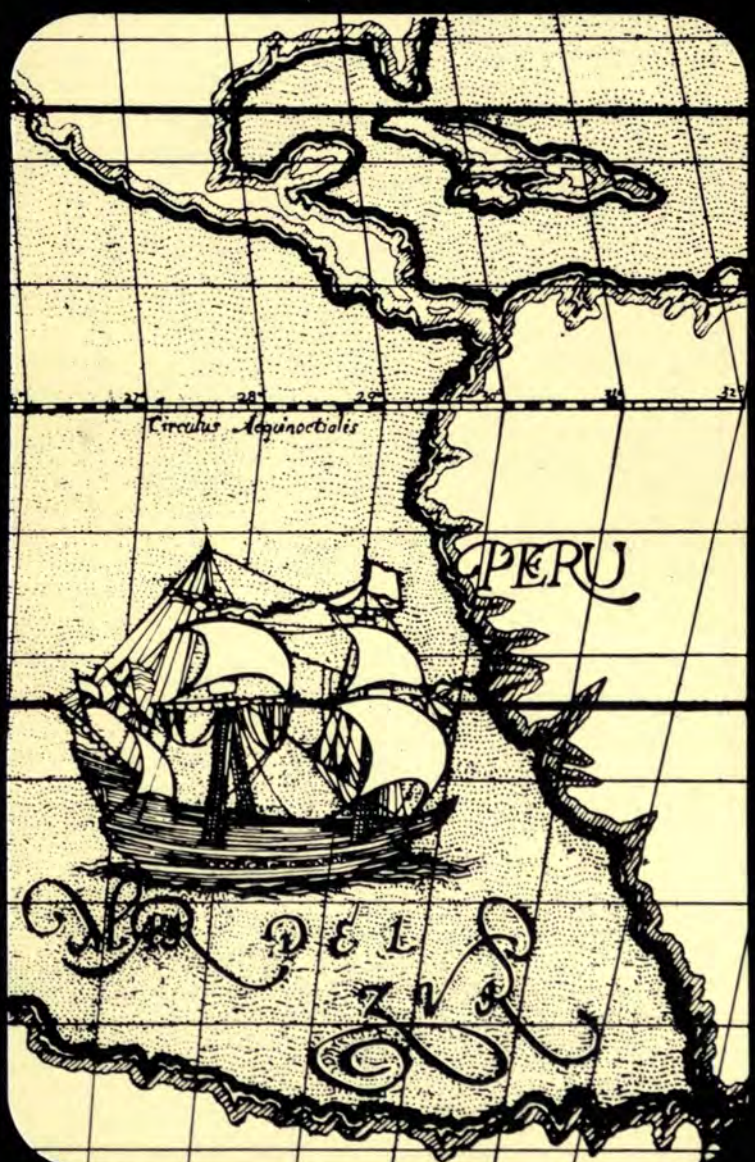
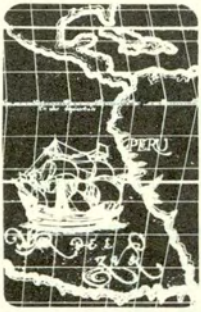
REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO – MARITIMOS DEL PERU



8 - 9

1987 - 1990



REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO MARITIMOS DEL PERU



1987 - 1990

DIRECTOR: Armando Nieto Vélez

CORRESPONDENCIA Y CANJES: Av. Salaverry 2487, Lima 27,
Telfs.: 229950 - 407273

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

COBOL S.R.L.
Av. Mariátegui 179, Lima 11, Telf. 717047

REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO MARITIMOS DEL PERU

Nº 8–9 LIMA 1987–1990

INCORPORACION DE MIEMBROS DE NUMERO

Fernando Casaretto Alvarado, **Orden de Operaciones al Capitán de Navío Miguel Grau, 15 de mayo 1879** 7

Discurso del Capitán de Fragata Luis F. Villena Gutiérrez 20

Jorge Villalobos Urquiaga, **Los intereses del Perú y la Convención para la Reglamentación de las Actividades sobre Recursos Minerales Antárticos** 29

Discurso del Dr. José A. del Busto Duthurburu 29

Héctor López Martínez, **Julio Octavio Reyes, corresponsal de** La Opinión Nacional **a bordo del "Huáscar"** 31

Discurso del Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo 57

ARTICULOS

Pilar Armanet, **Dimensión Jurídica Institucional** 63

José Ramón García, **La Escuadra Española del Pacífico (1862 – 1866)** 81

Jorge Ortiz Sotelo, **El Capitán de Navío Davy y la Misión Naval Norteamericana en el Perú (1920-1930)** 117

Daniel Masterson, **La Armada de los Estados Unidos de América y el Perú, 1818 - 1920: Preludio a una Asociación Amistosa** 127

Melitón Carvajal Pareja, **Biografía del Gran Almirante Miguel Grau** 137

CRONICA

Actividades del Instituto 153

El nuevo libro **Los peruanos en la Antártida**, discurso del Vicealmirante José Carcelén Basurto 155

Primera expedición a la Antártida 167

NECROLOGIA

Geraldo Arosemena Garland 171
José Luis Bustamante y Rivero 173
Discurso pronunciado por el Contralmirante Federico Salmón de la Jara, con ocasión del homenaje póstumo al Dr. José Luis Bustamante y Rivero 174
Javier Buenaño Muro 179



Nueva sede del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en la Av. Salaverry 2487.

Incorporación de Miembros de Número

*Orden de Operaciones al Capitán de Navío Miguel Grau, 15 de Mayo 1879**

CAPITAN DE NAVIO
FERNANDO CASARETTO ALVARADO

El 15 de mayo de 1879 el Capitán de Navío don Miguel Grau recibió de don Domingo del Solar, Secretario del Presidente de la República, una carta de instrucciones en donde se detalla en once párrafos los lineamientos a que Grau, como Comandante de las Divisiones Navales Peruanas, debía sujetarse en viaje desde el puerto del Callao a Arica.

El documento pertenecía, hasta mayo de 1985 a un caballero santiaguino, descendiente por rama materna del Comandante Arturo Prat Chacón. Desde el mismo mes la referida carta de instrucciones pasó a propiedad de la Marina de Guerra del Perú, tras una operación de compra que como Agregado Naval a la Embajada del Perú en Chile realicé directamente con la mencionada persona. Es del caso acotar que previamente requerí del Seminario de Filología Hispánica de Chile los estudios paleográficos correspondientes, los que fueron realizados en el mes de abril del año indicado; el certificado de rigor obra en nuestra Dirección General de Intereses Marítimos.

Esta virtual Orden de Operaciones lleva un sello oval con la inscripción "Ministerio de Guerra y Marina, Perú, Ramo de Guerra", consta, como ya se ha mencionado, de once párrafos numerados en su orden y, previamente, un encabezamiento que dice: "Habiendo sido usted encargado del mando de las dos Divisiones Navales compuestas de los monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa" y de los blindados "Huáscar" e "Independencia", paso a comunicarle de orden de S.E. el Presidente, las siguientes instrucciones". Continuando luego el texto desglosado según ha sido indicado.

Una somera mirada a esta Orden de Operaciones permite apreciar,

---

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 29 de diciembre de 1988.

entre otros importantes tópicos que ella es decisión consecuente con las diversas sesiones realizadas especialmente en Palacio de Gobierno y donde se trató el zarpe de la Escuadra al Sur. En tales Juntas sobre las que narra don Mariano Felipe Paz Soldán en su **Narración histórica de la guerra de Chile contra el Perú y Bolivia**, 1884, se lee en el capítulo VI, relativo a: Arreglos y preparativos - Primeros combates marítimos, lo siguiente: "El comandante Grau, en varias juntas que tuvieron lugar en la casa de Gobierno (unas algo privadas y otras con la concurrencia del Presidente de la República, de los Ministros, de varios Generales, de los Comandantes Carrillo, García y García, More y otros) manifestó la necesidad de demorar la salida de la expedición para que se hicieran cuando menos, lijeros (sic) ejercicios de cañón y de maniobra; que la fragata "Independencia" con motivo de los trabajos que se hacían en ella, no había hecho ningún ejercicio de cañón, y que la marinería apenas conocía sus principales obligaciones, por ser de reciente formación; que el "Huáscar", aunque era el buque más expedito de la Escuadra, estaba muy lejos de poseer la disciplina y práctica indispensables para el caso de un combate, y que era peligroso ensayarse con el enemigo en tales circunstancias". Como alguno de los concurrentes hablara del gran poder del "Huáscar", el Comandante Grau les replicó "Señores, es preciso que no nos formemos ilusiones; el "Huáscar" es sin duda un buque muy fuerte; pero nunca podrá contrarrestar el poder de uno solo de los blindados chilenos, pues mientras que aquél tiene una coraza de cuatro pulgadas y media en su mayor espesor, y dos cañones de calibre de 250 libras, éstos tienen una coraza uniforme de nueve pulgadas; y seis cañones de igual calibre que los del "Huáscar" a lo cual debía agregarse que por el momento, no tenía el Monitor balas aceradas, únicas capaces de perforar un blindaje, ni marinería siquiera medianamente expedita, en cambio de lo bien provistos que se hallaban los buques enemigos, así de los pertrechos como de la gente apropiada para el caso; no siendo de poca importancia la ventaja en éstos de tener una doble hélice que les permite ejecutar sus movimientos sin perder su posición (sic) y con suma rapidez; a pesar de todo, decía, si llegase el caso, el "Huáscar" cumplirá con su deber aun cuando tenga la seguridad de su sacrificio. Algunos Jefes de la Marina (sic) apoyaron en parte las opiniones del Comandante Grau; el Comandante More opinó lo mismo en lo relativo al estado de indisciplina de su buque; y agregó que cumpliría en todo caso las órdenes que se le dieran. Varias otras conferencias y consultas se promovieron por el General Prado, y aun cuando el resultado de ellas era siempre que se debía preparar, todavía mejor, la expedición, el torrente de la opinión pública pudo más que la prudencia del Jefe responsable y se resolvió su salida como en efecto se verificó, corriendo en cierto modo los albures de la suerte" (14 de mayo de 1879, once de la noche).

"... el Huáscar cumplirá con su deber". El genio de Grau asoma

temprano en circunstancias en que la Escuadra Peruana aún no se ha hecho a la mar. El Oficial de cuarenticuatro años de edad, que ya conoce del comando de un buque frente al fuego enemigo, pues dio fehaciente prueba de ello, trece años antes, el 7 de febrero de 1866 en Abtao, conformando entonces la Escuadra Aliada peruano-chilena que dirigiera Manuel A. Villar, no está componiendo una frase ni adoptando una postura teatral. Por supuesto que no, más de 8 años en el puente de mando del mismo buque conllevan hechos fundamentales: el conocimiento de los hombres que sirven a bordo con el Comandante, la formación de éstos adecuándose a lo que de ellos se espera, el espíritu del buque que es una suma de muchos factores intangibles, labor de comando; el comportamiento de los hombres a través de un ordenamiento disciplinado, bien transmitido y percibido por las jerarquías subordinadas que con fe y entusiasmo ponen sus aptitudes al servicio pleno del esmerado cumplimiento de esta o aquella orden. Grau, Aguirre, Palacios, Dueñas, Noguera, Medina, en fin son ya indestructible unidad y darán fe de ello en la vecina campaña naval.

Grau que cuenta con un bien ganado prestigio institucional, sabe como hombre fraguado en la dura lucha de la vida, que los ejemplos y los gestos son parte del deber y que este se cumple siempre y por un solo rumbo.

Conocía entonces a sus hombres, como conocía el material del que estaba hecho el Huáscar. Percibía en cada crujido del buque los esfuerzos a que lo sometía, tanto como sabía leer en las miradas de sus Oficiales para estimular, para ordenar, para reprochar, para conducir. Por eso el respeto y admiración al Jefe, al Oficial Naval que más arriesgó en Abtao como Comandante de la corbeta "Unión". "El Huáscar cumplirá con su deber" simple frase de 6 palabras que sin duda retumbó en los oídos de las personas presentes en aquella reunión de notables que narra Paz Soldán, permítaseme ensayar una frase sinónima que podría ser: el Comandante da el ejemplo y al frente de sus hombres y su buque, este Comandante que sabe mejor que ninguno de la situación gravísima, afirma que morirá en demanda de cumplir con su deber.

La Orden de Operaciones señala en su punto primero a Grau: "Zarpará usted en convoy en la noche de hoy con la Escuadra de su mando y se dirigirá (sic) al puerto de Arica".

Se desprende entonces que la decisión tras las conversaciones habidas vía las Juntas que hemos comentado –siguiendo el testimonio de don Mariano Felipe Paz Soldán, integrante del Gabinete de Mariano Ignacio Prado como Ministro de Justicia e Instrucción entre el 17 de diciembre de 1878 y el 16 de octubre de 1879– habría sido zarpar en la noche del 15 de mayo y hacerlo con cuatro buques integrando dos

divisiones, una con los monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa" y la otra con el monitor "Huáscar" y la fragata "Independencia".

Los historiadores peruanos Manuel I. Vegas García en su **Historia de la Marina de Guerra del Perú** y el Capitán de Travesía Rosendo Melo en su **Historia de la Marina del Perú**, refieren que la Escuadra zarpó el 16 de mayo y no dan cabida a dato alguno acerca del 15 de mayo. El historiador venezolano don Jacinto López –a quien el Perú sólo ha brindado el dudoso homenaje de dar su nombre a una corta calle en el centro de Lima– sí expresa en su **Historia de la guerra del guano y el salitre o guerra del Pacífico entre Chile, Bolivia y el Perú** (que editara en 1930 en homenaje al Libertador Simón Bolívar con motivo del centenario de su muerte) lo siguiente: "Al día siguiente (15 de mayo), en efecto, levaron anclas los blindados "Independencia" y "Huáscar", los dos monitores "Atahualpa" y "Manco Cápac" y tres transportes, el "Oroya", el "Chalaco" y el "Limeña", cargados de tropas, cañones, municiones y provisiones para el Ejército del Sur. El "Oroya" era el buque insignia y en él iban el Presidente Prado, su Estado Mayor y el señor Serapio Reyes Ortiz, Enviado Extraordinario y Plenipotenciario de Bolivia en Lima, Secretario General además del Presidente de Bolivia en campaña, General Daza. A poco andar, cerca de la isla de San Lorenzo, hubo dificultades con los monitores y la Escuadra tuvo que volver a la bahía y posponer la salida para el 16, esta vez sin los monitores".

Pascual Ahumada y Moreno en **Guerra del Pacífico**, tomo I, capítulo V, sección XVII, p. 249 (Valparaíso, 1884) reproduce una carta fechada el 16 de mayo de 1879 y en la cual Don Manuel Irigoyen, Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Relaciones Exteriores, se dirige al General Luis La Puerta, Primer Vicepresidente de la República, comunicándole: "... me es honroso manifestarle que debiendo embarcarse hoy (sic) S.E. el Presidente con destino al sur, para emprender la campaña contra Chile ...".

Finalmente, es del caso transcribir la nota número 8 del Comandante don Julio J. Elías en el libro **Un marino italiano en la guerra de 1879**, que es el diario personal del maquinista italiano Pedro Luis Storace: "Respecto a la salida de la Escuadra Peruana, diremos que el 15 de mayo de 1879 dejaron el Callao en la noche la "Independencia", el "Huáscar", los monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa", con los transportes "Oroya", en el cual embarcó el Presidente de la República, General Prado, "Chalaco" y "Limeña"; a la altura del cabezo de San Lorenzo empezaron a gotear las calderas de los monitores, disminuyendo el andar a un punto que obligó el regreso de nuestra Escuadra al Callao, a fin de dejarlos. El 16 de mayo zarparon nuevamente al sur ...".

Dilucidada entonces la fecha de intención de zarpe, a la luz de la

Orden de Operaciones y los testimonios de historiadores, es del caso comentar que el párrafo 5 preveía la baja confiabilidad que ofrecían los monitores para una navegación como la que se proyectaba, que es de 593 millas, máxime si, como lo sabemos, estas unidades eran para navegación fluvial y no marítima. El párrafo en cuestión dice lo siguiente: "Si por desgracia ocurriese durante el viaje en alguno de los monitores, alguna avería, de tal manera grave que imposibilitase o comprometiese el éxito de la expedición; dispondrá usted el regreso de ambos monitores al Callao, aunque la avería fuese de uno solo; desde luego con sus respectivos remolcadores".

El párrafo 9 también menciona la contingencia de que los monitores "regresasen al Callao", al darse al Comandante de la División órdenes respecto a la "Independencia" y el "Huáscar", tópico éste que más adelante, en el presente trabajo se volverá a comentar. El "Manco Cápac", que finalmente sirvió como guardabase en Arica, participó en la defensa de la plaza el 7 de junio de 1880 y fue hundido por su tripulación, tras la muerte heroica de muchos marinos, especialmente extripulantes de la infortunada "Independencia" que, con su Comandante Guillermo More, supieron hacer respetar a su patria, hasta quemar el último cartucho. El monitor "Atahualpa" encontró similar fin siete meses después en la bahía del Callao, la madrugada del 16 de enero de 1881 al caer Lima en la batalla de Miraflores el día 15.

Volviendo atrás, el párrafo 2 prescribe: "En su marcha procurará Ud. acercarse lo más posible a la costa, a fin de no perder las ventajas que esta aproximación puede ofrecer". Esta disposición propició que los buques peruanos no se avistaran en altamar con la Escuadra Chilena que, coincidentemente, había zarpado también el 16 de mayo del puerto de Iquique con destino al Callao (659 millas). Jacinto López, en su ya citado libro, anota que las Escuadras se habrían cruzado a la altura de Atico, en latitud 16 grados 23 minutos Sur y longitud 73 grados 30 minutos Oeste, los buques peruanos; y latitud 16 grados 49 minutos Sur, longitud 73 grados 57 minutos Oeste, los buques chilenos. Entre ambas posiciones hay 35 millas náuticas de distancia.

El Contralmirante Juan Williams Rebolledo editó en 1882 un documento nominado: "Operaciones de la Escuadra Chilena mientras estuvo a las órdenes del Contralmirante Williams Rebolledo, 1879", entre muchas otras anotaciones, figura en el capítulo XVIII la siguiente frase: "Sin embargo de haber hecho la travesía en esta forma (alejada la Escuadra de la costa), alguien ha dicho que una noche se vieron luces en el horizonte ...". A continuación desmiente el aserto: "Este dicho carece de fundamento". El hecho viene a colación para comentar, paralelamente al documento fundamental que nos ocupa, el proyecto de operación naval esbozado por Williams y que él denominó: "Plan de ataque de la Escuadra contra los buques de la Escuadra del Perú bajo los fuegos de las baterías del Callao".

El 16 de mayo, pues, zarpa de Iquique la Escuadra Chilena con destino al Callao. Una carta que entrega el Comandante Williams Rebolledo al Comandante Arturo Prat, de la "Esmeralda", no sin antes advertirle que no debe abrirla antes de cuatro días, decía así:

"Mi viaje tiene por objeto atacar al enemigo en la bahía del Callao.

"He pedido un vapor cargado de carbón, el cual debe tocar en este puerto. Usted le hará continuar su viaje al Norte, ordenándole que se dirija directamente a Mollendo y siga navegando a la vista de la costa hasta encontrar la Escuadra.

"Le adjunto un oficio para el Gobierno, que usted hará llegar a su destino en primera oportunidad. Trata del viaje y mis propósitos".

Vamos a conocer los propósitos del Almirante Williams Rebolledo. Estos son, sucintamente, los siguientes: Zarpar con destino al Callao con los dos blindados, "Cochrane" y "Blanco Encalada". Con ellos, y en convoy, va el "Abtao" cargado de explosivos, por lo que parece, de la quilla a la perilla, esto lo hace un "buque bomba" o un brulote que, según propias palabras del creativo Almirante Williams, debía tomar colocación entre las baterías del Callao y los buques de la Escuadra Peruana fondeados en la bahía; acto continuo "el Comandante Thomson, Jefe de este buque (del buque bomba), procederá a aplicar las mechas que comunican con la santa-bárbara para efectuar su explosión, encargando al mismo tiempo al maquinista adopte todas las medidas del caso para la explosión (sic) simultánea e inmediata de los calderos".

Abundando a lo fantástico de este proyecto, en su faceta pirotécnica y a las artes que debía poseer su ejecutor, el Comandante Thomson, se advierte que los calderos deben volar en simultáneo, pero independientemente, con el cargamento de explosivos, asunto que de por sí parece harto difícil, más aún si a todo ello agregamos que la tripulación del brulote debe ponerse a salvo, no sin antes gritar, Thomson y su gente, lo siguiente: "Cuidado con el brulote, hay doscientos quintales de pólvora, vamos a volar". Aun hoy, 1988, con el más perfeccionado megáfono eléctrico, es imposible hacerse escuchar por tripulaciones de buques muy cercanos; cuesta entonces imaginar el estentóreo y plural grito que debían pegar Thomson y la tripulación en la precisa circunstancia de estar bajo la tremenda tensión emocional de los preparativos previos a la explosión.

¿Cuál es el papel de los blindados "Cochrane" y "Blanco" en este plan? Habla Williams Rebolledo: "... aprovechando la luz que irradiará del vapor "Abtao" y que hará visible la situación de los buques enemigos, se lanzarán a toda fuerza el "Blanco" primero y el "Cochrane"

enseguida, atacando uno en pos de otro con la presteza y agilidad posibles, empleando para ello el espolón y haciendo uso de la artillería si así conviniere, usando para este acto balas y granadas resfriadas... Si en los momentos de confusión alguno de los blindados tiene oportunidad de lanzar una o más granadas sobre la población del Callao, tratará de aprovecharla, pues si con este acto de hostilidad se consigue incendiar la población, importará para nosotros una gran ventaja".

Detengamos aquí por unos instantes la fase, digamos, práctica del operativo Williams, para enterarnos del contenido de la carta privada que con fecha 15 de mayo hizo llegar al Comandante General chileno, carta que Williams menciona en la que entregó al Comandante Prat el día 16. Dice así: "Iquique, mayo 15 de 1879- Mi estimado amigo: Cábeme la satisfacción de poder anunciar a usted que los buques de la Escuadra quedan hoy listos con todos sus pertrechos, víveres, municiones y carbón a bordo.

"Por este vapor remito a usted una nota oficial comunicándole el próximo bloqueo de Arica con parte de los buques de la Escuadra.

"Mis propósitos son otros; pero, para realizarlos, necesito principiar por hacer uso de esta estratajema, a fin de desorientar a bordo a los habladores y corresponsales indiscretos y conseguir, si es posible, que los espías oficiosos trasmitan al Perú esta noticia.

"El éxito de una guerra depende muchas veces de un golpe oportuno y audaz. Esperaba verme provisto de todo, como lo estoy, para intentar algo más eficaz de lo que hasta ahora he realizado...".

"... algo más eficaz de lo que hasta ahora he realizado". Si el bloqueo de Iquique tantas veces criticado bajo el mismo tono por historiadores chilenos y peruanos, es parte de aquel "algo más eficaz", entonces el plan al Callao se apareja perfectamente con la eficacia del Almirante Williams.

Es harto conocido el hecho que el "Matías Cousiño", que debió navegar al norte con la escuadra, pues era el buque carbonero, no continuó más allá del primer punto de reunión que se le asignó, el 16 de Mayo, error que con variadas excusas menciona Williams en su documento.

Sabemos también que al no encontrarse la flota peruana en el Callao, la chilena debió regresar para imponerse, entre otras novedades, de los acontecimientos en Iquique y Punta Gruesa.

Cerremos éste, tal vez ya no muy breve comentario del asunto Williams, con unas breves palabras del propio Almirante: "Si el éxito

hubiera coronado mis esfuerzos, lejos de tener que rebatir los cargos de que he sido víctima, habría merecido los aplausos del país entero y nuestra situación no sería hoy lo que es, incierta y anómala, después de tan brillantes triunfos, sin poder todavía medirse el término de esta prolongada guerra...". "En las operaciones de la guerra todo lo hace el éxito, en ese viaje anduve desgraciado..." (1879).

¿Cuándo se decide el viaje del Presidente Prado a Arica? Independientemente del hecho de la decisión en sí para trasladar a Arica el centro de gravitancia de las operaciones con la presencia del Presidente de la República allí, parece, a la luz de la Orden de Operaciones que someramente analizamos, que el Supremo Director de la Guerra no iba a viajar con la Escuadra, por lo menos el 15 de mayo, pues, el párrafo 8 dice lo siguiente: "Si al llegar a Islay, no se le hubiese reunido el Supremo Director de la Guerra o no recibiese allí por el cable, órdenes suyas o del Gobierno, seguirá siempre su marcha hasta Arica con toda la Escuadra". Abundando, el párrafo 10 explicita: "Si llegase usted con toda la Escuadra a Arica, sin que se hubiese reunido a ella el Supremo Director de la Guerra, dispondrá el más rápido desembarque de todo el cargamento que conducen el "Chalaco" y el "Limeña", incluso el carbón, y dejando allí a los dos monitores y ordenando el regreso al Callao de los transportes, pasará con la "Independencia" y el "Huáscar" a las costas de Bolivia y Chile a operar las hostilidades de que habla el artículo anterior, debiendo en este caso regresar solamente a Arica de donde volverá a emprender las mismas hostilidades después de proveerse del carbón necesario".

¿El regreso prácticamente inmediato de los monitores a puerto, hecho que elevó la confiabilidad del convoy, especialmente en lo que a velocidad se refiere, propició el embarco del Presidente Prado para zarpar el 16? Se diría que el genio, vale decir, el carácter del Presidente Prado propiciaría una acción como ésta. La respuesta entonces es: sí. Abundando:

El párrafo cuarto de la Orden habla de una recalada en Islay a fin de "recibir noticias o hacer los arreglos y reparaciones que fuesen necesarios, dando aviso por el cable al Gobierno de su llegada y salida de este puerto". El párrafo 7 vuelve a mencionar Islay y la posible modificación de las instrucciones "según las circunstancias, por mandato expreso de S.E. el Presidente Supremo Director de la Guerra, a cuyas órdenes queda sujeta la Escuadra".

La Escuadra, como sabemos, fondeó en Mollendo a las 5 y 30 de la tarde del 19 de mayo y levó anclas a las 23.15 horas, prosiguiendo viaje a Arica; la orden salió del "Oroya", insignia del Presidente, las órdenes escritas entonces, fueron variadas por esa autoridad embarcada.



General Mariano Ignacio Prado, Presidente de la República.

¿Cuánto entonces del estilo de la guerra naval que realizó el Perú está contenido en el documento aquí analizado? Dice el párrafo 9 del documento, lo siguiente: "Si conforme con lo previsto en el artículo 5 regresaren al Callao los monitores (hecho que ya hemos comentado) seguirá usted su marcha con la "Independencia" y el "Huáscar" hasta Pacocha y después de tomar allí todo el carbón que necesiten ambos buques, seguirán su viaje sobre las costas de Chile y de Bolivia con el fin de apresar o destruir los buques o cargamentos chilenos que encontrasen y de hostilizar de todos modos al enemigo en mar o en tierra...". De inmediato el párrafo 10 explicita: si llegase usted con toda la Escuadra a Arica, sin que se hubiese reunido a ella el Supremo Director de la Guerra (ésto también está ya comentado), dispondrá el más rápido desembarque de todo el cargamento que conducen el "Chalaco" y el "Limeña" incluso el carbón, y dejando allí a los 2 monitores y ordenando el regreso al Callao de los transportes, pasará con la "Independencia" y el "Huáscar" a las costas de Bolivia y Chile a operar las hostilidades de que habla el artículo anterior, debiendo en este caso regresar, solamente a Arica, de donde volverá a emprender las mismas hostilidades después de proveerse del carbón necesario.

Creo no equivocarme al afirmar que especialmente en estos dos párrafos, 9 y 10, descansa el espíritu con que las unidades navales peruanas hicieron la guerra. Acudiendo ahora a trabajos modernos de la historiografía naval cabe destacar cuánto se apareja a esta Orden de Operaciones, el análisis que realizara sobre la Campaña Naval del Pacífico el Almirante Melitón Carvajal Pareja, en conferencia que sustentó el 22 de febrero de 1982 en la Escuela Superior de Guerra Naval. De tal documento, tomo el fragmento conceptuado como: "II etapa de la Campaña Naval" y que abarca del 15 de mayo al 8 de octubre de 1879. Escribe el Almirante Carvajal lo siguiente: "el período se caracteriza por una serie de expediciones de la Escuadra Peruana para interdecir las líneas de comunicaciones marítimas de Chile, hostilizar los puertos ocupados por los chilenos, y destruir fraccionadamente la Escuadra Chilena".

Un Acta del Consejo de Ministros de Chile fechada 19 de abril de 1879, indicaba en uno de sus párrafos que las acciones debían conducir a una actitud chilena estratégicamente ofensiva con la mira de destruir la Escuadra Peruana, la decisión daba consecuentemente a la estrategia marítima, primer lugar o lugar previo a la estrategia terrestre. Después de todo, para ello se preparó adecuadamente Chile, y basado en la superioridad material de sus buques y entrenamiento de su personal debió entonces superar a su contendor. Más aún el hecho de la "Independencia" el 21 de mayo, episodio que restó a la Armada Peruana la mitad de su fuerza, debió facilitar el mejor cumplimiento de la tarea chilena. No ocurrió así. La Marina Peruana tras remontar la tremenda desgracia de Punta Gruesa y la pérdida de un navío fundamental y un Comandante

excelente, llevó adelante una Campaña Naval agresiva de resultados asombrosos. Y mientras el Comandante More y los marinos de la infortunada fragata preparaban la defensa de los Fuertes de Arica, bastión y pináculo de su gloria, los buques peruanos hostilizaban, y hostilizaban bien a la flota y puertos del enemigo. Dice el historiador chileno Gonzalo Bulnes en su "Guerra del Pacífico": "la impresión del público la revela esta apreciación de Altamirano: Venir la Pilcomayo a Tocopilla a destruir lanchas, a las barbas de nuestra Escuadra y venir sola, sin miedo a nuestros blindados, es algo que no se explica".

Si se explica por la conducta profesional del cumplimiento eficiente. Si se explica en palabras del Almirante Carvajal cuando en lo que respecta a las comunicaciones marítimas dice: "Perú actuó en esta guerra, como si poseyera el control de las líneas marítimas de comunicación, capturando y destruyendo buques de propiedad privada y estatal chilena, interceptando y revisando buques de tercera bandera, tomando presas cuando era evidente hacerlo, transportando tropas propias sin interferencia, debido a su concepción de disputa del control del mar, al mismo tiempo que mantuvo abierto su comercio exterior vía istmo de Panamá y sus líneas de comunicación, sin embargo no pudo asegurar su litoral sur contra incursiones de los chilenos".

Con esta consideración que atañe a las comunicaciones marítimas, su autor se refiere también en extenso análisis a la constitución de la Flota Peruana y a la posición de la misma, concebida ésta con base en Arica, todas estas consideraciones encuentran asidero en la virtual Orden de Operaciones que es materia de la presente exposición.

Finalmente y cerrando este comentario general, podríamos ahora comprender mejor las medidas que el Capitán de Navío Miguel Grau, Comandante del monitor "Huáscar", debió tomar respecto a la "Esmeralda" en el combate de Iquique, pues el último párrafo de la Orden de Operaciones prevé: "Deberá usted tomar las precauciones más exquisitas contra torpedos, tanto en nuestros propios puertos como en los enemigos al entrar o permanecer en ellos".

Finaliza el documento dado al Comandante Grau, con las palabras siguientes: "En los casos no previstos en estas instrucciones, procederá usted como mejor convenga al éxito de su comisión, confiando el Supremo Gobierno en su reconocida experiencia y discreción".

El 20 de mayo a las 5.30 de la tarde los buques peruanos fondearon en Arica, y dos horas y media después el "Huáscar" comenzó a levar para ponerse en movimiento en veinticinco minutos más y aproar al Sur; la fragata "Independencia" lo acompañada por la aleta de estribor, el destino tan disímil para los Comandantes de ambas unidades y para los mismos buques les tenía reservada la cita de Iquique y Punta

Gruesa en la mañana del día siguiente, 21 de mayo.

Con sorprendente naturalidad, como todo lo que emerge de Grau, había cumplido el Comandante de la División la misión de conducir la Escuadra del Callao a Arica. Una breve conversación con el Presidente Prado a bordo del "Oroya" y zarpe inmediato al Sur, en demanda de Iquique, fue, entonces, nueva, delicada misión que el Comandante debió acometer.

Dice Jacinto López que "La fama de Grau y el terror del "Huáscar" llenaron los ámbitos de la guerra".

La fama de Grau se acrecienta justamente desde aquel 21 de mayo.

La fama de Grau es, sin embargo, desde mucho antes, un hecho. Dios tiene la respuesta de porqué entrega a unos y a otros hombres elementos, herramientas en fin tan variadas y de tan distinto valor para que con ellas, nos realicemos en la vida, en circunstancias tan distintas como únicas.

Miguel Grau debió andar un camino dificilísimo desde muy tierna edad, antes de arribar al 15 de mayo y recibir de la patria el vital encargo de defenderla en el mar con los limitadísimos medios con que se contaba.

Cinco meses de gloriosas andanzas perennizarían para la historia el nombre de Grau y su Comando del monitor "Huáscar".

Buena muestra de lo que la personalidad de Grau imprimía en quienes tenían trato con él, podría ser una carta que adquirí en Chile. Una corta misiva escrita en idioma inglés por el Capitán del vapor "Rímac", capturado en acción conjunta del monitor "Huáscar" y la corbeta "Unión" el 23 de julio de 1879 a las diez y cuarto de la mañana, en ella el Comandante Lautrop, que firma la carta con los Oficiales Fischer y Williams, expresa:

"Arica, setiembre 6, 1879

"A Su Excelencia Contralmirante Miguel Grau

"Querido Señor:

"Su gran bondad mostrada a nosotros en anteriores ocasiones y su promesa de favorecernos, hace que nos tomemos la libertad de pedir a Su Excelencia, nos conceda el honor de una corta visita, cuando sea conveniente.

"Confiando disculpe nuestro atrevimiento por molestar a Su Excelencia, quedamos...".

Las tradiciones navales del Perú tienen en el Gran Almirante vital sustento. "Seguid su ejemplo" dice la frase en bronce sobre el ingreso al cenotafio Grau que custodia la Escuela Naval del Perú.

"Seguid su ejemplo", es decir, aprendamos las enseñanzas de nuestro Almirante, como él aprendió otros ejemplos. Recordemos que tras diez años de navegar por los mares del mundo, arribó al Perú en 1853. Pocos meses después, el 2 de mayo de 1854, Grau conocería del desgraciado suceso de la fragata "Mercedes" en Casma y de la decisión del Comandante Juan Noel de sucumbir con su buque. Grabó entonces Miguel Grau a los diecinueve años de edad y, en circunstancias de ingresar a la Armada, el notable hecho.

¿Tendrá relación aquella frase de Grau cuando se realizaban las Juntas previas al zarpe de la Escuadra: "El Huáscar cumplirá con su deber aun cuando tenga la seguridad de su sacrificio", con aquella otra del Comandante Noel: "Yo trataré de salvar mi buque o pereceré con él"? No lo sabemos, nunca lo sabremos, pero cabe la reflexión.

Las tradiciones navales aun cuando muy sólidas, como las nuestras, requieren cuidado y cultivo esmerado.

Con el ejemplo de Noel, Grau asistirá a hechos notables que son natural consecuencia del manejo profesional que a ellos imprimen notables marinos, así, la vuelta al mundo de la fragata "Amazonas", que zarparía del Callao el 25 de octubre de 1856 al mando del Capitán de Navío José Boterín. El mismo conduciría la corbeta "Unión" desde Saint Nazaire para fondear en Valparaíso el 6 de julio de 1865. La gemela de la corbeta es la "América", que cumple idéntica comisión a cargo del Capitán de Corbeta Juan Pardo de Zela. Participaron ambas naves en el combate de Abtao defendiendo la causa de América el 7 de febrero de 1866, la "Unión" con Grau en el Comando y la "América" con Manuel Ferreyros. Dos años después Grau se conmovería con la muerte del Comandante Mariano Jurado de los Reyes y la pérdida de la corbeta "América" en el terremoto y maremoto de Arica. En demanda de tratar de salvar su buque de la catástrofe, murió heroicamente el Comandante de la "América" y secundándolo en su intento, el Alférez de Fragata Demetrio Ferreyros.

1872, es sin duda capítulo aparte en la conducta constitucional de los Marinos Peruanos, Grau sobresaliendo en el documento del 23 de julio, él ya es Comandante del "Huáscar" y aquella proclama de antología tuvo y tendrá siempre constante presencia en nuestros actos, porque como ayer, hoy y siempre asistirá a los Marinos, el recono-

cimiento de reglas de conducta emanadas o dirigidas "al fiel cumplimiento de las instituciones patrias", junto con el convencimiento de que "en nuestro camino nos asiste la más firme persuasión de encontrar a todos los buenos ciudadanos".

Son pues nuestras tradiciones el alma de la Marina.

Es deber nuestro dejar a las generaciones jóvenes ejemplos nuevos.

Es cierto que conspiran a las buenas intenciones las barreras económicas, sin dudas severas. Pero, estas limitaciones siempre se han dado y, a pesar de ellas la Armada ha sabido legar obra y ejemplo.

En 1963 no podía pensarse siquiera, en emprenderse una tarea gigantesca de la bibliografía nacional como es hoy la **Historia Marítima del Perú**. Aquel pescador mochica del pequeño cartel circular mal iluminado que señalaba la oficina de la "Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú", en un ámbito del Centro Naval del Callao, presidido por el Almirante Don Federico Salmón de la Jara, ha navegado y mucho, durante veinticinco años, para dar al país entero un ejemplo singularísimo que, en primera instancia, alcanza a la Marina.

Hoy, diecisiete volúmenes de "una historia escrita por una generación de peruanos para los peruanos de todas las generaciones", frase feliz de nuestro recordado Comandante Francisco Quirós, protagoniza en primera fila lo que podríamos definir como soberbio aporte a la tradición naval.

Agradezco profundamente a usted, Señor Presidente, y a los ilustres Miembros de nuestro Instituto, vuestra bondad, que es parte de lo mejor que me ha ocurido en la Marina y en la vida.

Una carta fechada el 26 de marzo de 1984, que conservo, y en la cual se me propuso como Miembro de Número de este Instituto, fue suscrita entonces por los distinguidos señores: Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo, Doctor José Agustín de la Puente Candamo, R.P. Armando Nieto Vélez, Doctor Félix Denegri Luna, Comandante Luis Felipe Villena y Comandante Juan Manuel Castro Hart. Por ella usted me hizo saber el 27 de agosto de 1984 de mi incorporación que hoy formalizo y que no he podido antes realizar por razones del servicio y personales.

Sólo me queda reafirmarme en la vocación de servicio que me une a la Marina y al Instituto. En alguna ocasión y merced a la generosa benevolencia de mi estimado amigo el Doctor Percy Cayo Córdova tuve

la fortuna de conocer al Doctor Jorge Basadre, él en cierta ocasión me expresó lo que en su concepto representa la Marina como institución fundamental de la Patria y me felicitó por ser Oficial de Marina. Poco es entonces lo que personalmente he hecho y puedo hacer en adelante por merecer esta condición. Pero debo expresar que el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú al que pertenezco desde el 18 de setiembre de 1963 cuando aun era la querida "Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú" ha concurrido a mi formación naval con el mismo acento con que lo han hecho los Jefes y Oficiales que en muchos buques y dependencias serví y sirvo. A mi familia un agradecimiento muy especial, por la paciencia de siempre y la cooperación en todos mis trabajos.

Discurso del Capitán de Fragata Luis F. Villena Gutiérrez

Permítaseme primeramente expresar que para quienes el 27 de setiembre de 1963 iniciamos esta hermosa tarea de promover la investigación y escritura de la Historia Marítima del Perú, y que después ha ido tomando cuerpo en otros campos navales y marítimos, tiene que ser un motivo de simpático recuerdo que el hoy Sr. Capitán de Navío Fernando Casaretto Alvarado, entonces recientemente egresado de la Escuela Naval del Perú con el grado de Alférez de Fragata, y sirviendo a mis órdenes en una de las unidades de nuestra flota, fuese no solamente uno de sus primeros colaboradores, sino que se despertase en él una excepcional vocación para la difusión de las tradiciones de nuestra Marina de Guerra que hasta hoy mantiene a un ritmo francamente tan ascendente como efectivo.

También debo expresar que este acto venía siendo largamente esperado pero que no pudo realizarse antes debido a las importantes misiones que la Superioridad Naval confió al Comandante Casaretto tanto en el país como en el extranjero.

Los miembros de la Armada Nacional en actividad y retiro, aquellas personas civiles vinculadas a ella y muy particularmente a nuestro Instituto, y la parte de la ciudadanía hacia la cual ha transcendido la labor intelectual del Comandante Casaretto, a través de los medios de comunicación social y con la difusión hacia adentro y hacia afuera de la Marina de Guerra, no puede menos que reconocer que Casaretto se ha convertido en un importante instrumento para presentar la verdadera imagen de la Marina divulgando aquí y allá no sólo los más caros documentos históricos institucionales, sino presentando una acertada filosofía sobre sus variados testimonios.

Integró Casaretto, como ya lo hemos dicho, la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú que devino luego en el actual Instituto; formó parte de la Comisión de la Conciencia Marítima Nacional dependiente de la Dirección General de Intereses Marítimos; promovió la edición de la Correspondencia General de la 1ra. División Naval bajo el mando del Contralmirante Miguel Grau; desde su Presidencia de la Comisión Cultural del Centro Naval en 1978, desde la Secretaría General de Marina en 1979 y desde la Secretaría del Sr. Ministro de Marina en 1984 condujo, respectivamente la escritura y las tres ediciones del espléndido **Album Grau** y simultáneamente, desde esos mismos cargos, las 5 ediciones de la historia gráfica **Miguel Grau** con un total superior a los 100,000 ejemplares tanto con financiación del Centro Naval y de la Marina de Guerra como de los Bancos de Crédito e Industrial. Además ¿acaso cuántas personas que están y no están aquí ahora no poseen en sus bibliotecas, y ciertamente en las Cámaras de todas las naves y dependencias de tierra de la Marina de Guerra, existen las plaquetas conmemorativas que él diseñó, firmadas por los Drs. Jorge Basadre (1979) y José Luis Bustamente y Rivero (1981) respectivamente, y aquella otra en el año 1980 conmemorativa del primer centenario de la doble ruptura del bloqueo de Arica por la corbeta "Unión" y en 1982 aquella otra del Dr. Raúl Porras Barrenechea o la siempre emocionante misiva que el 8 de mayo de 1879 Grau dirige a su esposa? ¿Quién no ha sentido el impulso de fe y entusiasmo que Casaretto ha puesto cada vez que ha tomado a su cargo una tarea como por ejemplo con el boletín y la revista **AVANTE** del Centro Naval o, ya en el campo del arte teatral con aquella memorable obra **Los peruanos en Angamos,** escenificada en el auditorio de la Escuela Naval del Perú y en la Televisión por un grupo teatral de cadetes navales y actrices profesionales nacionales durante los años 1976 a 1979?

Pero permítaseme amplificar el proceso del **Album Grau** y de la historia gráfica de su vida.

En vísperas del Centenario de la Guerra del Pacífico, de diversos sectores surgieron distintas propuestas para rendir un homenaje especial al Gran Almirante Grau, héroe máximo de la campaña que con razón Jacinto López llamó verdadero milagro. Uno de esos proyectos, creemos el más significativo en esa efeméride estuvo vinculado a Fernando Casaretto. Su idea se plasmó en la realización de una obra que contuviera los numerosos textos literarios –en prosa y en verso– de nacionales y extranjeros, sobre el ilustre marino piurano; el proyecto iría madurando, y conforme se iba enriqueciendo espontáneamente adquiriría el nombre de Album Grau.

Es muy pertinente en esta noche proclamar la presencia de Fernando Casaretto en ese texto, desde la hora primera, especialmente porque, quien se haya podido detener en la lectura de los créditos de esa

obra, no encontrará el nombre del Comandante Fernando Casaretto. Fue su voluntad, no sólo omitir su nombre como gestor principal de tal obra, sino llegó al extremo de no figurar de manera alguna. Sería necesario ser adivino para descubrir que allí, en ese texto, donde figuran algunas palabras de agradecimiento y firma "La Comisión Cultural" -referencia al Centro Naval- allí debió figurar el nombre de Fernando Casaretto. Bien lo pueden confirmar nuestros Miembros de Número que nos acompañan esta noche, los Drs. Armando Nieto Vélez, Félix Denegri y Percy Cayo. De poder acompañarnos esta noche, lo podrían atestiguar también el mayor de nuestros historiadores de la República -que fuera Miembro de Número de nuestro Instituto- el Dr. Jorge Basadre, o también don Oscar Grau Astete.

Lo que inicialmente pareció tarea de difícil o imposible realización, se convirtió en magnífica realidad. Visitas a distintas personalidades fueron enriqueciendo la propuesta de textos que debían integrar el homenaje. Hay testigos entre nosotros esta noche, de la muy grata impresión que Fernando Casaretto produjera cuando visitando a Don Jorge Basadre, la conversación desembocó en tema muy de la especialidad de nuestro nuevo Miembro de Número: el Combate de Iquique.

Es en esa obra en que se puso de manifiesto la enorme voluntad de trabajo al servicio de esa tarea editorial del Comandante Casaretto; también su devoción al héroe y, como sustrato de todo ello, su vocación histórica que le permitió la búsqueda de los testimonios más fidedignos y significativos en torno del héroe. No quisiéramos extendernos más en este capítulo estelar de la preocupación histórica de Casaretto. Bastaría mencionar uno, que bien podría señalar el alto valor de la obra que comentamos: entre los poemas allí recogidos, figura el muy bello de Juan Ríos dedicado al Almirante Grau. Quien compulse ese Canto a Grau, del eximio poeta contemporáneo, con otras versiones, bien debería saber que la que se incluye en el **Album Grau** es la exacta y definitiva; así lo quiso Juan Ríos y así lo dio a conocer.

Joya bibliográfica llamó don Jorge Basadre al **Album Grau**, cuando el Comandante Casaretto le hizo la entrega respectiva, no sólo por las orientaciones que el maestro de nuestra historia le hizo, sino porque el texto incluía también su Efigie de Grau, bien sabemos, una de las más bellas páginas escritas a la memoria del glorioso héroe de Angamos.

En lo relativo a la historia gráfica de Miguel Grau creemos que nunca hasta entonces, una edición de esta naturaleza alcanzó tal grado de pulcritud. Cada dibujo fue debidamente evaluado; Casaretto recurrió, más allá de sus propios significativos conocimientos sobre el tema, a la más seria consultoría histórica; varios Miembros de Número de nuestro Instituto colaboraron entonces y pueden dar fe una vez más del enorme

esfuerzo para conciliar la erudición histórica con la amenidad. El resultado fue un texto excelente al que se conoció, usamos el tiempo pasado porque hoy está totalmente agotado como **historieta Grau**, nombre que obedece a la presentación formal de la publicación -excelentes dibujos, pero dibujos al fin- mas no se condice con el sentir común que soslaya el término historieta, identificado con él un relato imaginario y que comúnmente es de caracteres muy vulgares. La edición que comentamos es excelente -así creemos- y difícil de ser superada.

Quisiera en torno de este texto hacer dos últimas menciones: su enorme difusión; fue reeditado varias veces superando, ya lo hemos dicho, los cien mil ejemplares, cifra muy significativa en nuestro medio. La otra mención resulta un tanto reiterativa, pero creemos que es indispensable señalar: en la presentación se agradece la participación en esta valiosa empresa editorial de hasta 7 Miembros de Número de nuestra Institución, algunos entre ellos fallecidos, como Jorge Basadre y Juan Carlos Cossio Zamalloa; los restantes nos acompañan esta noche, entre ellos el Dr. Félix Denegri Luna, quien fue el autor de la idea. Mas lo que quisiera subrayar una vez más, es que no encontraremos el nombre de Fernando Casaretto; quienes estuvieron cerca de él entonces y le prestaron alguna colaboración, bien saben que la tarea mayor la tuvo él a su cargo y que sin duda fue el gran realizador del proyecto.

Fernando Casaretto, además tiene el mérito particularísimo de ser un elemento catalizador muy positivo en el ámbito de su promoción de ingreso en el año 1938 a la Escuela Naval del Perú, tanto es así que ha dado un raro y reciente testimonio de este ejemplar espíritu editando, en marzo y diciembre de 1988, un interesante libro titulado **Una historia muy pequeña** obra en la cual presenta, en un interesante concierto, los temas, noticias, anécdotas, etc., institucionales o nó que más impacto causaron a su promoción. Constituye este libro una nueva filosofía que marca rumbos para todas las promociones navales: expresar, después de 30 años desde su ingreso a la Armada (o del lapso que lo desease cada promoción) un análisis sobre cuáles fueron los acontecimientos fundamentalmente institucionales, agregándose algunos nacionales, que marcaron huella en la niñez, adolescencia y juventud de esa hornada de Oficiales, de modo que así cada promoción subsiguiente iría dejando sus propios hitos para la consolidación de nuestras tradiciones navales. Yo diría que lo más admirable de Casaretto es que parece adivinar que justamente en las épocas de crisis, máxime en la peor del siglo que parece ser la de hoy, es cuando más necesario se hace acumular energías donde pareciera que no las había para propiciar este nuevo salto, esta nueva creación, esencial no sólo para el futuro de nuestra institución sino también para el del país que tan necesitado está de fe, de esperanza, de espíritu de superación, de optimismo. Por otro lado, Casaretto, ya cuando su promoción había cumplido los 15

años de ingreso a la Escuela Naval del Perú es decir, en el año 1973 había acertado al sugerir a sus compañeros, quienes aceptaron el temperamento, para que ese acontecimiento fuese conmemorado con un ciclo de conferencias sobre temas histórico-navales peruanos con la participación de los distinguidos historiadores de ese Instituto, ciclo que se realizó en los distintos hogares de los Miembros de esa promoción.

Pero antes de hacer referencia al tema que para su incorporación como nuevo Miembro de Número nos ha presentado esta noche nuestro estimado Fernando Casaretto quisiese relievar su proficua labor como Agregado Naval en Chile en los años 1976 y 1977 y, concretamente, en el campo de la historia naval. Porque resulta, que yo sepa, una labor excepcional la que desempeñó allá en este campo incursionando con importantes artículos sobre Grau en la **Revista de Marina** de Chile y la revista **VIGIA** de la Armada de ese país, o publicando un breve libro sobre nuestro máximo héroe naval en la **Tercera de La Hora** de Santiago de Chile o en la radio de la Universidad de Santiago de Chile o canal 5 TV de Valparaíso, y otros, Casaretto ha dejado pues en Chile una huella de mucha transcendencia que necesita y espera imitadores peruanos que, con su mismo tino y razonada audacia, habrán de contribuir a unas cada vez mejores relaciones con nuestro vecino.

Y es justamente durante el desempeño de su misión en ese país cuando Casaretto adquiere, para nuestro acervo histórico-naval, importantes libros y documentos inéditos relacionados con la Guerra del Pacífico, especialmente la carta de instrucciones al Sr. Capitán de Navío Miguel Grau el 15 de Mayo 1879 y la carta personal del Comandante del "Rímac", P. Lautrop, de fecha 6 setiembre 1879, a Grau.

El Sr. Capitán de Navío Casaretto ha querido a propósito de estas dos últimas referencias que acabo de hacer, tratar como tema para su incorporación al Instituto, el primero de los documentos nombrados. La carta de instrucciones del 15 mayo 1879, ha merecido un análisis por parte del expositor, en cada uno de sus once párrafos, en base a fuentes históricas antiguas y modernas.

En términos generales, Casaretto relieva las circunstancias dentro de las cuales se emiten estas directivas para la premura del zarpe de nuestra fuerza naval ("Huáscar", "Independencia", los dos monitores y los tres transportes), es decir, bajo la presión de una opinión pública que conferia a nuestras fuerzas navales un nivel de alistamiento que era muy distinto al de la realidad. Opino que débese tomar el peso a esta circunstancia de manera que en nuestro devenir histórico no vuelva jamás a presentarse este desfase entre una alta confianza de la ciudadanía en sus Fuerzas Armadas y la falta de atención de los distintos gobiernos para asegurarse que dicho alistamiento corresponde no sólo con las justas expectativas ciudadanas sino que se compadezca con las

altas responsabilidades de cada gobierno en el campo de la seguridad nacional.

Fernando Casaretto hace notar que la carta de instrucciones a Grau deja traslucir esta inseguridad por parte del Gobierno para el desempeño de la misión, particularmente en lo relativo a los monitores y las precauciones a tomarse si esto ocurriese para variar las instrucciones originales, tanto durante la travesía como en Islay o Arica. Sin embargo, señala lo acertado de la estrategia concebida por el Supremo Gobierno para realizar la única clase de guerra que la Superioridad Naval Chilena nos exigía: la guerra de corso que con base en Arica, con tanto éxito condujo Grau durante 5 meses hasta el 8 octubre 1879, en que cubrió de gloria al país y particularmente a nuestra Marina de Guerra.

Resulta muy interesante para nuestro Instituto el pasaje de la exposición de Fernando Casaretto en el que nos presenta una bella y sugerente reflexión cuando hace un paralelo de las memorables frases de Grau y de Noel anunciando sus sacrificios cuando llegase la hora. Y esto lo señalamos porque con el advenimiento de la **Historia Marítima del Perú** el Instituto no sólo reserva sus páginas para quienes cumplieron su deber en acciones bélicas sino también para quienes, en épocas de paz o de guerra, inmolaron sus vidas en circunstancias en las que no necesariamente tronaron los cañones de la destrucción y del enfrentamiento, sino en los que el mar fue testigo de actividades de paz en el campo del desarrollo marítimo que en importante forma coadyuva a garantizar la seguridad de la nación.

Quisiera ahora referirme a la transcendencia que, en nuestra opinión, viene señalando la labor callada y profunda, del Capitán de Navío Casaretto. Si la Historia es una filosofía enseñada con ejemplos, sirve fundamentalmente para dotar de memoria a la humanidad y, concretamente, a una determinada sociedad. Puede encender la imaginación, ampliar horizontes intelectuales y dar hondura a la comprensión. Convoca a una gran multitud de testigos de lo pasado para que venga a instruir y a edificar con su ejemplo a las nuevas generaciones. Logra fomentar, en cada generación la fe en que puede construir sobre su pasado para progresar en su futuro. E inculca preceptos morales además que nos enseña modestia y humildad para reconocer y superar nuestros fracasos y conferirle la verdadera dimensión, y no más, a nuestras glorias y la Historia nos enseña que no solamente debemos evaluar la personalidad de un pueblo en las manifestaciones que nos ofrece de fuerza y valor sino tomando en cuenta por igual, las muestras de su ingenio y los frutos de su espíritu. Nos enseña también que el precio de la felicidad, de la grandeza y del poder, no ha sido siempre el mismo en todas partes y que, en última instancia, lo que nos hace volver los ojos para contemplar el pasado y avizorar el futuro no será tanto los tiempos

del bienestar material y de la fuerza cuanto los de la inteligencia y del espíritu humano.

Pues bien, el Perú es una nación de una bella historia pero por más milenarios que sean sus orígenes es innegable que en el corazón de cada peruano existe la convicción de que el acontecimiento de la Guerra con Chile ha marcado un hito que gravita muy principalmente para diseñar adecuadamente la filosofía de nuestra historia moderna. La Guerra con Chile es el pasaje que indudablemente ha dominado y domina, sin llegarse desde luego a incurrirse en sugestión, la historia patria y naturalmente la de nuestra Marina de Guerra. Por ejemplo, ¿quién de los que conformamos el elenco de Miembros de Número de este Instituto, incluyendo a los ya fallecidos, no intuía que nuestra decisión de llevar adelante la investigación y escritura de la **Historia Marítima del Perú** en el año 1963 habría de llegar a narrar, como instante cumbre en nuestro devenir histórico, tan importante como adverso momento? Dicho sea de paso, nuestros historiadores han ingresado ya, en los volúmenes que estamos publicando, a los umbrales y a la misma Guerra del Pacífico.

Pues bien, creemos que Casaretto, sin ser historiador naval viene desempeñando, desde su inicial grado de Alférez de Fragata, en esa importante área de nuestra historia naval, una labor que lo identifica como tal y que ha sabido coadyuvar concertadamente a la labor que en este sentido realizan tantos organismos idóneos del país y de la Armada Nacional, dejando aquí y allá, en cada nave, en cada biblioteca del Oficial de Marina, en cada revista o periódico de importante circulación, instrumentos históricos que nos recuerdan día a día, que tenemos que ir redondeando los perfiles de una filosofía de esa parte de nuestra historia republicana. Y es evidente que esa tarea ha contribuido positivamente a nuestras labores en nuestro Instituto muy particularmente en lo relativo a nuestros afanes, felizmente en vías de culminación, para que nuestra Marina de Guerra cuente con un equipo de Miembros de la Armada, en actividad y retiro, formados en universidades nacionales o extranjeras en disciplinas tan importantes como la historia naval y marítima. Argentina y Perú son dos países que han iniciado, a nivel latinoamericano, esta política que traza una nueva concepción para el mejor futuro nacional y de sus instituciones navales. Claro que tendríamos que, hasta cierto punto, preguntarnos si Casaretto ha desarrollado una actividad tan eficaz en el campo de la historia naval, qué no hubiese hecho si fuese un historiador de formación universitaria. No abrigamos la menor duda de que Casaretto integrará eventos distintos a modo de un nuevo y potente motor que sabrá agregar energía al pensamiento que rige en el seno de nuestra institución, esto es, que nuestras tradiciones navales no son ni deberán ser elementos estáticos mientras que a partir de ellos, sepamos imbuirlos de la energía del nuevo espíritu que debe alimentar, cual permanente

flama, el hermoso futuro al que está llamado nuestra nación, por más sumido que aparezca hoy en las tempestades del desconcierto y de la incoherencia.

Señoras y señores:

Al recibir a este nuevo Miembro de nuestro Instituto formulamos no sólo nuestros más sentidos votos, sino nuestras seguridades de que el Señor Capitán de Navío Fernando Casaretto Alvarado consolidará aún más nuestras profundas y sinceras convicciones de que el futuro de una nación no responde tanto a los diseños de sus políticas económicas, tecnológicas o las de cualquier tipo humano que se quiera mencionar, sino que provienen fundamentalmente de la fuerza permanente de Dios en las mentes y en los corazones de los hombres, para que apoyados en su historia y en sus tradiciones sea conducida a otra escala de valores muy superior, como aquella de los ideales morales y espirituales que cultivamos aquí en frecuentes reuniones de trabajo que nos hace sentir cual si viviésemos tomados permanentemente de la mano y a través de ellas nos animásemos mutuamente con más empeño, con más seguridad en el anuncio de que estas tareas sin retribución material alguna nos mantienen en el camino correcto para transmitir a cada ciudadano siempre, y no sólo en esta grave hora que vive el Perú, que somos un pueblo, por su espiritualidad aunque aparentemente oculta, con enorme capacidad de convocatoria cada vez que suene la hora de las grandes y transcendentales decisiones porque llevamos en nuestra alma la sagrada impronta de nuestra fe cristiana y sin ella no habrá político, ni estratega, ni economista que, sin este valor, acierte en el rumbo, a menos que sea efímero, para reconstruir primero y ahora al Perú y perfeccionar su solidez después en una forma de la cual no habrán de eximirse siquiera las generaciones que todavía no han nacido. Surgiremos pues cual ave fénix ante cualquier peligro o dificultad y la Cordillera de los Andes ante nuestro éxito, aparecerá cual simple y llana superficie.

Señor Presidente y Señores Miembros de la Directiva del Instituto:

Constituye para mí ciertamente un motivo de emoción y agradecimiento hacia ustedes el hecho de habérseme designado para recepcionar como nuevo Miembro de Número a tan dilecto amigo y distinguido Miembro de la Armada Nacional. Y no quiero concluir sin hacer extensiva mi complacencia a la ejemplar familia del Comandante Casaretto, la que paso a paso, sé que ha sabido comprender siempre sus afanes, participar de sus tantos éxitos y acompañarlo también en los sinsabores que igualmente forman parte de nuestras vidas.

Señor Presidente: espero haber cumplido la agradable tarea que se me encomendó y sólo nos resta presenciar la entrega por usted, del

diploma correspondiente que no sólo acredita a nuestro nuevo Miembro de Número, sino que se suma al elenco de Miembros de la Armada Nacional que modesta pero entusiastamente sin pausa, colaboramos, en alguna forma, para dar aún más vida a las insignes plumas de nuestros distinguidos historiadores que, junto con nuestros científicos y diplomáticos, son los más visibles vectores de la proyección nacional e internacional de nuestra **Historia Marítima del Perú**.

*Discurso del Dr. José A. del Busto Duthurburu**

Reunidos aquí para asistir a la incorporación de un nuevo Miembro de Número, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú me encomienda oficiar de recipiendario y darle la bienvenida. Y gustoso yo lo hago desde el ángulo académico, por tratarse de un marino dedicado a su carrera, de un marino preocupado por el mar peruano y de un marino proyectado a la lejana Antártida, esa que queda allende el mar.

Se trata de un hombre con preocupación antártica y mineralógica. Se trata de una mineralogía al servicio del Perú y la verdad es que, hablar de un tema así, es hacer patria.

La preocupación por los temas antárticos es relativamente nueva entre nosotros. La reglamentación de sus recursos minerales es más nueva aún. Podría decirse que –gracias al Almirante Jorge Villalobos Urquiaga– hemos asistido al nacimiento de este rubro, pues si bien el tópico ha despertado un interés constante, hasta hoy no ha tenido quien se dedique a su estudio.

Este es el mérito que tiene el presente trabajo del Almirante expositor. Su importancia es cuádruple: importancia histórica, importancia política, importancia marítima e importancia legal, para no hablar de una quinta importancia que sería la económica. Por eso es trabajo pionero y trabajo esencial. Los que en el futuro tengan que tratar al Perú dentro de su proyección antártico-mineralógica, tendrán por fuerza que consultar el estudio que acabamos de escuchar.

La Antártida es un continente rico. Me refiero no sólo al krill (acaso el futuro gran alimento de la humanidad), sino sobre todo a los minerales e hidrocarburos, entre los que encontramos al petróleo y al gas. En el continente blanco la riqueza animal es poca y la vegetal nula, pero la riqueza mineral aventaja a la de los otros reinos naturales. Ofrece hierro, titanio, niobio, tantalio, oro, grafitomita, kianita, cristal de roca, cobre, carbón, estaño, zinc, molibdeno, plomo, níquel, plomo, cobalto y nódulos de manganeso. Los brindan el continente y sus islas, también el fondo del mar.

Los estímulos para esta importante investigación deben de buscarse en el Tratado Antártico de 1961, en la Convención Antártica

---

* No se publica el trabajo de incorporación del Contralmirante A.P. (r) Jorge Villalobos Urquiaga: **Los intereses del Perú y la Convención para la Reglamentación de las Actividades sobre Recursos Minerales Antárticos**, por haberse editado independientemente.

de 1988 y, por cierto, en la Primera Expedición Científica Peruana al continente austral. Y desde esta óptica triple, vemos cómo es posible que la Res Comunis ingrese al mundo de los Derechos Reales. La Antártida no tendrá dueño, pero sus recursos, sí. Lograrlos a través del Derecho Internacional, en lo que a minerales e hidrocarburos concierne, es la meta de este trabajo. Por eso constituye el primer jalón en tal temática y su autor se convierte en el pionero del área que señalamos.

El autor presenta la siguiente biografía:

Egresó de la Escuela Naval como Alférez de Fragata. Realizó servicios en buques de la Escuadra y dependencias de la Marina, estudios en la Escuela Superior de Guerra Naval. Fue Comandante del B.A.P. "Talara", Comandante de la Flotilla de Torpederas, Agregado Naval en Chile, Comandante General de la Fuerza Naval de la Amazonía y V Zona Naval. Asimismo se desempeñó como Secretario General de Marina, Director General de Intereses Marítimos, y Ministro de Pesquería. Es Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, Miembro Activo de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos y autor de varios estudios y artículos sobre la Antártida. Ha sido distinguido con las condecoraciones Cruz Peruana al Mérito Naval y Gran Almirante Grau, y la Orden al Mérito por Servicios Distinguidos. También ha sido distinguido con condecoraciones de las Marinas de Chile, España, Venezuela y el Gobierno del Brasil.

A este hombre de bien, peruano cabal, marino ilustre e investigador antártico, es al que hoy extendemos la mano, en nombre de la Institución, para decirle: BIENVENIDO.



El "Humboldt" en la Antártida.

Julio Octavio Reyes, corresponsal de La Opinión Nacional *a bordo del "Huáscar"**

HECTOR LOPEZ MARTINEZ

El incorporarme formalmente como Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, es un vínculo más con una institución con la cual estoy identificado profundamente desde hace dos décadas. No puedo olvidar -y creo que ésta es ocasión propicia para recordarlo públicamente- que el Instituto me brindó franca y generosa acogida en horas personalmente difíciles -cuando nuestro país estaba al margen de la constitucionalidad- nombrándome Secretario Académico, cargo desde el cual tuve el privilegio de trabajar muy cerca de los forjadores de esta institución -marinos y civiles- pudiendo ser testigo de excepción de cómo iba cobrando nuevos bríos, superando obstáculos y se convertía en exitosa realidad uno de los más ambiciosos y esforzados empeños culturales que han tenido lugar en nuestra patria durante el presente siglo: la edición de la **Historia Marítima del Perú**, que, como se sabe, cuenta hasta el momento con 16 volúmenes y se apresta a publicar varios otros más.

Claro está que el Instituto tiene hoy nuevas metas, acuciantes inquietudes que apuntan a objetivos no menos importantes que la culminación de la **Historia Marítima del Perú**. Mas ésta sigue siendo nuestra tarea medular; la obra que alguien ha descrito como "el legado de una generación de peruanos para los peruanos de todas las generaciones". Sin embargo, la **Historia Marítima del Perú** no sólo es un aporte sustantivo a la historiografía nacional; el modelo seguido -para trabajos análogos- en varios países de nuestro continente. La **Historia Marítima del Perú** es mucho más que eso: es un ejemplo de tenacidad, laboriosidad e inquebrantable fe de los hombres que la crearon. La **Historia Marítima del Perú** es prueba tangible que el trabajo en equipo no es quimérico en nuestro medio, donde han tenido mejor fortuna plausibles empeños individuales. La **Historia Marítima del Perú**, en fin, ha servido para vincular más estrechamente, en horas de esfuerzo fecundo, a quienes visten el honroso uniforme naval y a los que

---

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 4 de octubre de 1989.

discurrimos en el ámbito civil. Todo esto ha tenido lugar en el marco cálido y amistoso del Instituto, donde no sólo se investiga y estudia, sino también se rinde fervoroso culto a los valores que sustentan nuestra nacionalidad, sin estridencia alguna, pero con inabdicable firmeza, ya que el quehacer académico no puede ni debe convertirse jamás en una torre de marfil ajena y distante de las contingencias que vive y sufre nuestra patria.

Me honro, pues, de pertenecer al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú como Miembro de Número, pero más allá de lo que prescriben los Estatutos, yo siento que pertenezco a esta institución desde hace muchos años y espero seguir brindándole en el futuro mi modesto aporte, con invariable adhesión, con renovado aliento.

Se ha repetido constantemente -y no hay duda que se trata de un hecho incontrovertible- que el XIX es, por excelencia, el siglo del auge periodístico. Sobre todo a mediados de esa centuria, con el desarrollo incesante de los ferrocarriles, los buques a vapor y el telégrafo, el periodismo informativo cobró una importancia realmente notable. En torno a dos ejes fundamentales -opinión e información- el periodismo decimonónico alcanza nueva e inédita dimensión: se transforma en un medio de comunicación de masas.

Muchos hombres del XIX consideraron al periodismo como algo intrínsecamente ligado a su siglo, y un timbre de gloria y orgullo para él. Emilio Castelar, el gran político español, decía: "Cuando tomo entre mis manos un periódico, cuando recorro sus columnas, cuando considero la diversidad de sus materias y la riqueza de sus noticias, no puedo menos de sentir un rapto de orgullo por mi siglo y de compasión hacia los siglos que no han conocido este portento de la inteligencia humana, la creación más extraordinaria de todas sus creaciones"[1].

El periodismo decimonónico aporta un personaje que muy pronto cobrará excepcional importancia: el corresponsal de guerra. Aparece durante la contienda de Crimea. Como se recordará, las aspiraciones opuestas del Emperador Napoleón III de Francia y del Zar Nicolás I de Rusia, sobre Turquía, donde el Emperador francés quería restablecer la tradicional influencia política de su país, así como el choque del imperialismo británico -en este caso aliado de Francia- con los designios rusos, desembocaron en una conflagración que transcurrió entre 1853 y 1856.

La guerra de Crimea tiene gran importancia en la historia del periodismo. Significó un triunfo para el hoy bicentenario **Times**, de Londres, que hizo una fuerte campaña para que Inglaterra se en-

frentara con Rusia. Posteriormente dicho diario envió al teatro de operaciones al hombre que iba a crear una nueva especialidad periodística: el corresponsal de guerra. Este personaje fue Williams Howard Russell, cuyos despachos revelaron a los lectores del **Times** el cúmulo de padecimientos de los soldados británicos y franceses que morían en gran número debido al frío y a las enfermedades y no por balas enemigas[2].

Fue indescriptible la conmoción que causaron en Inglaterra estas crónicas escritas desde el frente de batalla. Cayó el Gabinete que presidía Aberdeen quien fue sustituido por Lord Palmerston. Provocaron también el gran impulso de generosidad que permitiría a Florence Nightingale llevar a cabo su nobilísima obra benéfica.

Al finalizar la guerra, el **Times**, gracias al interes despertado por los despachos de su corresponsal en Crimea, tenía una tirada de 60,000 ejemplares, mientras el tiraje reunido de todos los otros diarios londinenses sólo llegaba a 20,000[3].

Las informaciones que tanta fama y fortuna depararon a Russell eran largas cartas, abundantes en detalles e, inclusive, con reflexiones y comentarios, enviadas al editor del **Times**. Mas este tipo de despacho procedente de los campos de batalla variaría sustancialmente a partir de la Guerra de Secesión en los Estados Unidos, librada entre 1861 y 1865.

La contienda entre el Norte y el Sur puso en relieve un problema muy importante en un país donde existía irrestricta libertad de prensa: mantener bien informados a los lectores, sin ayudar con ello al enemigo. En ese momento, en el mundo entero, se desconocía la técnica de la censura militar. Finalmente, en febrero de 1861, el gobierno del Norte decidió que los corresponsales de guerra sometieran su material, antes de transmitirlo, a la aprobación de capitanes prebostes, pero en la inteligencia que lo censurado se relacionaría únicamente con asuntos militares.

Durante la Guerra de Secesión hubo gran cantidad de corresponsales en los diversos frentes de combate, no sólo norteamericanos, sino representando a diarios y otras publicaciones de los más importantes países europeos. Igualmente un nutrido contingente de artistas "cubrió" la fratricida contienda, con dibujos, casi tan fieles como fotografías, de los principales sucesos. Esos dibujos se podían reproducir sólo por medio del laborioso procedimiento de grabado a mano, en madera. Estos grabados no eran nuevos, pero los periódicos norteamericanos los emplearon con mayor frecuencia después de 1861 en ilustraciones de batallas y en retratos de las más connotadas figuras bélicas[4].

Mas la Guerra de Secesión provocó también un importantísimo cambio técnico en la prensa. Por depender fundamentalmente del telégrafo, se modificó la redacción de los mensajes, ya que los corresponsales trataban de ahorrar tiempo y dinero, siendo más concisos. Una de las formas de comprimir las noticias era omitiendo opiniones y datos pintorescos[5].

Por otra parte, la "entrada" comenzó a redactarse de tal manera que lo más importante de la noticia figurara en el primer párrafo, pues existía el temor que el despacho -por una u otra razón- no pudiera transmitirse íntegramente. Las noticias enviadas por telégrafo, a veces hora tras hora, hicieron posible la publicación de sucesivos números extraordinarios, o boletines de urgencia, conteniendo estos últimos sólo unas pocas líneas.

La influencia del telégrafo en el periodismo de tiempos de guerra se dejó sentir entre nosotros durante el conflicto con España y, principalmente, el 2 de mayo de 1866. Queda como prueba de lo dicho la edición de **El Comercio** durante esa histórica jornada; se transmitieron noticias del combate con un intervalo promedio de ocho minutos entre una y otra.

En la guerra franco-prusiana, que tiene lugar en 1870, la noticia telegráfica -corta, precisa- marca abismales diferencias en Europa con los ya mencionados despachos de Russell. Surge entonces una nueva celebridad, el escocés Archibald Forbes, corresponsal de guerra del londinense **Daily News**. Forbes parecía tener el don de la ubicuidad. Estuvo siempre en los sitios más peligrosos y junto a los personajes más importantes. Claro está que su diario le otorgaba una partida de gastos sin ningún límite. Lo que importaba era tener primicias y Forbes las consiguió en abundancia.

Tal era, a grandes rasgos, la experiencia existente en el periodismo mundial, respecto a corresponsales de guerra, cuando en abril de 1879 estalló la contienda que enfrentó a nuestra patria, aliada de Bolivia, contra Chile. Obviamente los diarios limeños, desde un primer momento, alertaron a sus corresponsales en los departamentos del Sur, ya que la captura por Chile de los territorios bolivianos de Antofagasta modificó de facto la demarcación política existente, convirtiéndonos en limítrofes con Chile.

Sin embargo, las primeras acciones -de ello todos estaban seguros- tendrían que librarse en el mar y, por eso, fue necesario también designar corresponsales navales a bordo de las principales unidades de nuestra Escuadra. **El Comercio** acreditó para esta arriesgada misión a José Rodolfo del Campo; **La Patria** a Benito Neto; **El Nacional** a Manuel Horta y **La Opinión Nacional** a Julio Octavio Reyes, de quien

esta noche nos ocuparemos en detalle.

Permítasenos decir unas pocas palabras sobre quienes compartieron con Reyes la tarea de informar al público limeño -y peruano en general- de las jornadas que el historiador venezolano Jacinto López llamó, con admiración y asombro, "el milagro naval peruano"[6].

Al estallar la guerra José Rodolfo del Campo (1854-1928) "pretendió embarcarse como voluntario en cualquiera de los buques nacionales que iban a iniciar la campaña". Mas como no era marino ni tenía títulos profesionales para desempeñarse a bordo -relata nuestro desaparecido colega el Doctor Hermann Buse de la Guerra en el prólogo a la tercera edición del libro que con el título de **Campaña Naval 1879** recopiló las crónicas de Del Campo y publicó nuestro Instituto en 1976- sus deseos no pudieron ser satisfechos. La vehemencia por estar en el combate y servir a la patria lo llevó entonces a solicitar del Director de **El Comercio**, Don José Antonio Miró Quesada, el cargo de corresponsal naval.

Fue así como desde el primer momento, a bordo de la corbeta "Unión", José Rodolfo del Campo pudo enviar al diario decano minuciosos relatos de las singladuras y combates de los buques peruanos que luchaban contra la Escuadra Chilena. "En ágil estilo, con claridad y sencillez pero ajustando sus relatos a la rigurosa terminología náutica, que llegó a dominar plenamente, Del Campo despachó un total de dieciocho crónicas, luciendo en todas ellas, además, objetividad, orden expositivo, concisión, mesura en el adjetivo, y en el fondo de todas, hasta el combate de Angamos, un sereno y patriótico optimismo"[7].

Debemos recordar también que José Rodolfo del Campo acompañó a Panamá a Don José Antonio Miró Quesada, Director de **El Comercio**, quien luego de una serie de arriesgadas e inteligentes gestiones logró embarcar un importante cargamento de armas con destino al Callao. Mas tal vez el mejor elogio a Del Campo procede de quien fue testigo de su gallardo comportamiento durante la campaña naval, el Capitán de Navío Nicolás del Portal, Comandante de la "Unión". Decía éste: "José Rodolfo del Campo era mi corneta de órdenes; el primero en avisar los humos y el primero en pedir un rifle para combatir: alegre en la bonanza y casi risueño en los apuros, ¡jamás le vi medir el peligro, escribía y peleaba!"[8].

Benito Neto (1849-1884) corresponsal de **La Patria**, diario pierolista dirigido al momento de la guerra por Don Pedro Alejandrino del Solar, era de nacionalidad uruguaya. Miguel Cané, el distinguido escritor y diplomático argentino, una de las figuras más notables de la "Generación del 80", cuando reconstruye sus días de estudiante en ese libro lleno de nostalgias que tituló **Juvenilia**, recuerda extensamente

y con entrañable afecto a su condiscípulo Benito Neto. "Se educaba allí en el Colegio Nacional de Buenos Aires, desde tiempo inmemorial -nos dice- un tipo acabado de bohemio lleno de buenas condiciones de corazón, haragán como una marmota, dormilón como el símil, con una cabeza enorme, cubierta de una melena confusa y tupida como la baja vegetación tropical; reñido con los libros, que no abría jamás, y respondiendo al nombre de "Galerón", sin duda por las dimensiones colosales del sombrero, que tenía la función obligatoria y difícil de cubrir aquella cabeza ciclópea. Más tarde -prosigue Cané- lo he encontrado varias veces en el mundo, ya en buena situación, ya bajo el peso de serias desgracias; le he conservado siempre un cariño inalterable. Lo encontré en Arica, entre el ejército bloqueado de Montero, como corresponsal de un diario de Lima; estaba a bordo de la "Unión" el día sombrío de Angamos en que murió Grau. Luego volví a verlo en Lima; Piérola, cuya fortuna política había seguido, y que estaba entonces en el Poder, le ofreció empleos bastante lucrativos; Neto, sólo quiso aceptar un pequeño mando militar y un puesto en la vanguardia"[9].

La personalidad y la obra de Benito Neto merecen un trabajo especial. Su labor en nuestro medio fue dilatada, exitosa, controvertida, pero siempre de gran calidad. Fue el último periodista que conversó con el Almirante Miguel Grau, la víspera del combate de Angamos, el 7 de octubre de 1879, cuando el héroe pasó a bordo de la "Unión" a conferenciar con los Comandantes Aurelio García y García y Nicolás del Portal, mientras se transbordaba carbón de la corbeta al monitor.

Corresponsal y combatiente, Neto participó más tarde en la durísima campaña del Sur, sobre la cual ha dejado testimonios de sobresaliente valor. Su final trágico y prematuro nos privó de seguir contando con el aporte de un periodista talentoso y plenamente identificado con las congojas y esperanzas de nuestra patria.

El corresponsal naval del diario civilista **El Nacional**, cuyos Directores eran Cesáreo Chacaltana y Manuel María del Valle, fue un periodista portugués: Manuel F. Horta (1845-1908). Este nos ha dejado unas magníficas "Cartas de la Escuadra"; particularmente minucioso y brillante es su relato de la doble ruptura del bloqueo de Arica por la corbeta "Unión" al mando del gallardo Capitán de Navío Manuel A. Villavisencio.

Horta, después de la caída de Lima en poder de los chilenos, marchó a la Sierra y se incorporó a la resistencia, sirviendo bajo las órdenes del General Andrés A. Cáceres, en labores periodísticas y de imprenta, hasta el infortunio de Huamachuco. Espíritu inquieto, emprendedor, Horta creía en el futuro de nuestra selva y viajó a Iquitos. Allí fundó, el 16 de agosto de 1905, **El Oriente**, decano de la prensa loretana, primero semanario y más tarde diario, que circula hasta el presente.

La última empresa del lusitano andariego, de gran cultura humanista, tuvo lugar en la ciudad de Piura, hasta donde fue llamado para colaborar como Jefe de la Sección Crónica de **El Diario**. A los pocos días de iniciar sus labores, un infarto segó la vida de este hombre caballeroso, gran conocedor del Perú, al cual amó como a su segunda patria.

La Opinión Nacional, vocero civilista y vibrante defensor del régimen de Don Manuel Pardo, aparece el 1º de diciembre de 1873. Su Director era Don Andrés Avelino Aramburú, periodista notable, patriota ejemplar. Julio Octavio Reyes sería su corresponsal a bordo del "Huáscar".

"La emoción vital para nuestra patria de la guerra del Pacífico -escribió Raúl Porras Barrenechea- hay que seguirla, si no se busca simplemente la minucia informativa, en las páginas llenas de emoción de **La Opinión Nacional** de 1879. Ahí están las vibraciones auténticas de nuestro pueblo en la hora más decisiva de su historia. La inquietud de febrero ante la ocupación de Antofagasta, el jadeo multitudinario y cohesionador del día de la declaratoria de guerra, cuando el periodista quería convertir su odio en proyectiles, el entusiasmo por las hazañas inauditas del "Huáscar" y la emoción contenida de las fechas gloriosas e infortunadas, desde Angamos hasta Huamachuco[10].

Don Andrés Avelino Aramburú da la tónica de su diario en sus vibrantes editoriales y en los punzantes comentarios y letrillas que escribe en su columna "Mentiras y Candideces". Al momento de iniciarse la campaña naval dice Aramburú: "¡Bendita sea la guerra! ¿Por qué? Porque, en realidad, la guerra tiene hoy para el Perú una misión salvadora: es el crisol donde vamos a purificarnos, el lazo fraternal llamado a unirnos, el campo de honor que nos promete engrandecernos más.

"Todos convenimos en que la guerra es un mal, aisladamente considerada: pero, en algunos casos, los bienes que produce, compensan y hasta superan sus calamidades".

"La tempestad abate y doblega un instante las mieses, -prosigue Aramburú- para que se levanten al día siguiente, lozanas y vigorosas, con el riego vivificador que les comunica: así la guerra, abate y doblega un instante a los pueblos; para acercarlos a la hora de la regeneración, bajo el estímulo bienhechor del patriotismo"[11].

Mas si los editoriales son levantados y vibrantes, no menos comentadas son las mordaces greguerías y las festivas letrillas que nutren la ya mencionada sección "Mentiras y Candideces". Así, por ejemplo, cuando los diarios mapochinos comentan que a Carlos Condell, el afortunado y poco humanitario Comandante de la "Covadonga" se le otorgará una presea por su comportamiento en la acción de Punta

Gruesa donde encalló nuestra fragata blindada "Independencia", escribe Aramburú:

"Si a Condell le van a dar
De regalo una medalla,
Porque hizo fuego a metralla
A gente hundida en el mar;
Justo será en este punto
Que la tal medalla lleve
En alto o bajo relieve
La pintura del asunto"[12].

Durante la guerra Aramburú impregnó las páginas de **La Opinión Nacional** de ardiente patriotismo, espíritu polémico con la prensa enemiga y profunda simpatía por Bolivia, país agredido en primera instancia por Chile y con el cual estábamos vinculados por un imprudente pacto, que debíamos cumplir, pues así lo exigía la honra nacional. Dentro de este ánimo, **La Opinión Nacional** -que mantenía excelentes relaciones con el Gobierno- pudo contar con el abundante material informativo que le remitían sus corresponsales en Arica, Pisagua, Mollendo, etc., y, sobre todo, con los despachos de su personal embarcado desde un primer momento, en el monitor "Huáscar", la corbeta "Unión" y el transporte "Oroya", buque este último en el cual viajó el Presidente de la República, general Mariano Ignacio Prado, desde el Callao a Arica para asumir personalmente la dirección de la guerra.

"Con el Presidente sale para el teatro de la guerra nuestro colega y compañero de redacción Nicanor Camino -decía **La Opinión Nacional** el 16 de mayo de 1879- quien ha sido nombrado redactor del Boletín Oficial de la Guerra, en su clase de Capitán de Nacionales. Camino, nuestro copartícipe de labores y nuestro correligionario -proseguía la nota- ve hoy, con el título que le acuerda justicieramente el Gobierno, premiado el mérito que tantos desvelos le ha costado contraer para con la patria, y reconocidos palmariamente sus talentos y sus convicciones"[13].

Vemos, pues, que el juicio de Raúl Porras respecto a la excelente información que aporta **La Opinión Nacional** sobre la guerra es por demás certero. Camino pudo tener acceso directo a los más altos niveles oficiales; el diario de Aramburú contó también con nutrida información de origen boliviano y tuvo el privilegio que uno de sus corresponsales más destacados -Julio Octavio Reyes- permaneciera embarcado en el "Huáscar" durante toda la campaña naval de 1879.

Como en el ya mencionado caso de la guerra civil norteamericana, la contienda del Pacífico planteaba al periodismo tanto peruano como chileno un arduo problema: informar al público sin que esas noticias, al mismo tiempo, pudieran ser utilizadas en su beneficio por el adversario. Ya en fecha tan temprana como el 11 de mayo de 1879 señalaba **La Opinión Nacional**, quejándose de **El Nacional** que había dado algunas nuevas sobre la Escuadra sin estudiar su alcance ni medir las consecuencias de muchas de ellas: "Señor: que mañana o pasado sale una división naval con rumbo probable al Sur; resultado seguro: que el enemigo tenga pronto noticia, sin que el público gane absolutamente nada con ella. Y así podríamos citar casos que, por su importancia en el secreto, envuelven grave responsabilidad al revelarlos. Hay épocas y casos -sentenciaba Aramburú- en que el mejor servicio consiste en el silencio"[14].

Sin embargo podemos afirmar que en una época en que las comunicaciones en esta parte de América eran escasas y deficientes, la información proporcionada por los diarios de ambos países beligerantes se analizó en profundidad y aportó elementos de juicio que fueron explotados con eficacia, por lo menos en lo que atañe al Comandante del "Huáscar", quien mediante los diarios de Valparaíso tuvo la clave del movimiento de varias unidades chilenas en diferentes momentos de la contienda.

¿Pero quién fue el distinguido corresponsal de **La Opinión Nacional** a bordo del "Huáscar"? Julio Octavio Reyes Mounier nació en el Puerto de Huacho en 1850. No lo podemos probar documentalmente pero tenemos la sospecha que era deudo muy cercano del prócer Andrés Reyes y Buitrón, quien organizó guerrillas patriotas en Huacho y Chancay convirtiéndose así en eficaz colaborador del Generalísimo José de San Martín.

Julio Octavio Reyes culminó sus estudios escolares en Lima y, con entusiasmo y convicción juveniles, se adhirió al Partido Civil que preconizaba la candidatura presidencial de Manuel Pardo. Triunfante ésta, Reyes desempeñó algunas tareas burocráticas en el Callao y, desde 1874, con éxito creciente, comenzó a trabajar en el diario de Don Andrés Avelino Aramburú.

Declarada la guerra con Chile, **La Opinión Nacional** designó como su corresponsal naval a Reyes, quien gracias a la influencia del diario que representaba consiguió la autorización pertinente para embarcarse en el "Huáscar", donde muy poco después fue honrado con el cargo de secretario privado del Comandante Miguel Grau.

La Opinión Nacional publicó, al mismo tiempo, las correspondencias de Nicanor Camino y de Julio Octavio Reyes. En muchos

temas había versiones casi idénticas, aunque muy pronto, cuando el "Huáscar" comenzó sus triunfales incursiones, las crónicas de Reyes tuvieron lugar de privilegio en las páginas del diario y en las preferencias del público lector. Claro está que la información en detalle venía en las correspondencias, pero muchas noticias importantes tenían un "avance" telegráfico, muy resumido, en razón del medio empleado y su altísimo costo.

Nosotros hemos podido ubicar 19 correspondencias de Julio Octavio Reyes sobre la campaña del "Huáscar". Ellas fueron publicadas entre el 29 de mayo y el 13 de octubre de 1879. Creemos que hubo una correspondencia más, donde se relata la captura del transporte chileno "Rímac", que debió publicarse en una edición extraordinaria que, lamentablemente, no se conserva dentro de las colecciones que hemos consultado. Además de los ya mencionados despachos telegráficos de Reyes, hay otras cartas suyas sobre temas específicos o polémicos y también algunas notas de la redacción del diario encomiando las actividades de su corresponsal.

Las correspondencias de Reyes se caracterizan por su ágil estilo y precisión en el detalle -anota, por ejemplo, la hora exacta en que el "Huáscar" llega o sale de un puerto- lo que las convierte en fuente utilísima para reconstruir casi hora por hora las correrías del monitor. En ellas hay también pruebas de una sólida cultura exenta de petulancia, entonado patriotismo, admiración por la gallardía de Grau y sus hombres, así como interés auténticamente periodístico por captar detalles humanos, intrascendentes tal vez, pero que nos permiten tener una imagen más viva del quehacer cotidiano de los hombres del "Huáscar" en el combate y en cada momento de la rutina a bordo. Reyes, por último, no es un frío, distante observador de lo que ocurre. El participó en todas las actividades navales llegando a tener estrecha amistad con varios oficiales del glorioso buque.

La primera correspondencia de Julio Octavio Reyes está fechada en el monitor "Huáscar", al ancla en la rada de Arica, el 20 de mayo de 1879. "En armonía con las instrucciones que recibiera de Ud. al partir de esa capital -le dice a Don Andrés Avelino Aramburú- hétenos aquí dispuestos a poner en conocimiento de los lectores de **La Opinión Nacional** cuanto acontezca a bordo de los buques de nuestra Escuadra o, por lo menos, en la flotilla que compone la 1ra. División Naval, de la que formamos parte.

"Al llenar nuestra misión -prosigue el corresponsal- seremos lo más breve posible y verídicos, de manera que nuestros lectores deben dar completa fe a nuestros datos, pues ni nuestro celo patriótico nos hará desistir de tal propósito.



Julio Octavio Reyes, corresponsal de La Opinión Nacional.

"Después de esta ligera salvedad, y con la venia de nuestros abonados, entramos en materia"[15].

Al igual que José Rodolfo del Campo, su colega de **El Comercio**, Reyes hace gala de un abundante léxico marítimo y naval. Y esto no debe llamarnos la atención. Mucha gente del siglo pasado -y hasta las primeras décadas del presente- viajaba constantemente en vapores, estaba más vinculada con el mar que en nuestros días. Más aún tratándose de un hombre nacido en un puerto y, por añadidura periodista, como era el caso de Reyes.

En la segunda correspondencia, que aparece el sábado 31 de mayo de 1879, y que fue escrita en el "Huáscar", navegando de Arica a Pisagua, hay una justificada aunque peligrosa crítica respecto a la falta de protección de nuestros puertos. Al llegar a Pisagua el Comandante Grau decidió recabar información para saber cuántos buques enemigos había en Iquique. Para ello envió una falúa al mando del Capitán de Fragata Graduado Melitón Carvajal quien tenía bajo sus órdenes al Teniente Segundo Fermín Diez Canseco y a dos tripulantes más. "Parece y aunque nos sea doloroso confesarlo -apunta Julio Octavio Reyes- que no es muy severa la vigilancia que reina hoy en Pisagua, pues los oficiales que fueron a desempeñar la comisión desembarcaron tranquilamente; y lejos de que se les diera la voz, tuvieron ellos que hacerlo con el único centinela que allí encontraron, que no sabía lo que pasaba"[16].

En esta correspondencia tenemos también todos los detalles del combate de Iquique y de la tragedia de Punta Gruesa, que tuvieron lugar el 21 de mayo de 1879. Al llegar frente a Iquique, Reyes observa que la "Independencia", que hasta media noche había viajado a la cuadra del monitor, no llegaba. "Su demora -añade- causa profunda impaciencia, y los minutos pasan sin que venga a ocupar su puesto. El Comandante Grau, desde su puente, sigue con los anteojos los menores movimientos del enemigo y dirige con ansiedad sus miradas hacia Iquique..."[17].

Por fin, a veinticinco para las seis de la mañana, todo está listo para el combate. Grau, sobre la cubierta, dirige la palabra a la dotación formada en dos filas. Reyes apunta sus palabras: "Tripulantes del "Huáscar" -les dice al concluir la arenga- ha llegado la hora de castigar al enemigo de la patria y espero que lo sabréis hacer, cosechando nuevos laureles y nuevas glorias dignas de brillar al lado de Junín, Ayacucho, Abtao y el 2 de Mayo. ¡Viva el Perú!".

"Los jefes, oficiales, tripulantes y guarnición -añade el cronista- repitieron las últimas palabras con febril entusiasmo, agregando: ¡Viva el Comandante del Huáscar!"[18].

En ese instante la banda de guerra tocó diana y casi inmediatamente se escuchó la señal de zafarrancho de combate. "Los oficiales, marineros, grumetes, soldados, todos, en fin, -dice Reyes- hasta los guardiamarinas de 15 a16 años, casi niños, se abrazaban llenos de entusiasmo y corrían a sus puestos con una entereza espartana"[19].

Gracias a las notas de Julio Octavio Reyes conocemos en detalle cuáles eran los puestos que ocupaban, habitualmente, los hombres del "Huáscar" al momento de combatir. A la derecha del Comandante Miguel Grau estaba el Capitán de Fragata Melitón Carvajal, Secretario de la División Naval, y a su izquierda el ayudante, Teniente Primero Diego Ferré. Sobre la cubierta de popa estaban los emplazamientos de los Capitanes de Navío Ezequiel Otoya, Segundo Comandante del "Huáscar", y de Enrique Carreño, quien actuaba como Mayor de Ordenes de la División. A su lado el Oficial de Señales y Derrota, Teniente Segundo Jorge Velarde, -muerto heroicamente en Iquique- y su ayudante el Guardiamarina Grimaldo Villavisencio.

Bajo la cubierta de popa estaba el Capitán Mariano Bustamante, Jefe de la Guarnición, y sus hombres. Dos civiles, Antonio Cucalón y Francisco Retes, recibieron la orden de hacerse cargo de la ametralladora.

El Teniente Primero Pedro Rodríguez Salazar maniobraba el timón de combate y tenía por ayudante al Guardiamarina Carlos B. Tizón. El Teniente Segundo Carlos de los Heros, asistido por los Guardiamarinas Federico Sotomayor y Manuel Elías Bonnemaison, manejaba las cigüeñas de la torre de combate. A su vez el Teniente Segundo José Melitón Rodríguez estaba a cargo de las cigüeñas para elevar los proyectiles. En esta tarea era asistido por Juan Alfaro, Contador del buque. Los Guardiamarinas Daniel S. Rivera y Bruno Bueno se desempeñaban como Jefe del Callejón de Combate y Ayudante del Segundo Comandante, respectivamente.

La torre del monitor estaba al mando del Capitán de Fragata Ramón Freyre. El cañón de la derecha era dirigido por el Teniente Segundo Gervasio Santillana y el de la izquierda por el también Teniente Segundo Fermín Diez Canseco.

En la cámara de oficiales, convertida en quirófano y enfermería durante el combate, esperaban los médicos Santiago Távara y Felipe Rotalde, así como el practicante de último año de medicina José Ignacio Canales, el farmacéutico José Flores, el ayudante del detall Alberto Huertas y los mayordomos, maestros de víveres y mozos de cámara, listos para desempeñarse como camilleros y aun como improvisados enfermeros[20].

Con justificado orgullo Reyes añade estas palabras a la relación que hemos glosado: "Como el corresponsal, servidor de ustedes, tenía que prestar sus servicios a la patria y al diario, en los ratos que no permanecía en la cubierta estaba en la torre o en cualquiera de las otras secciones del buque"[21].

Claro está que entre Iquique y Angamos –en razón de las bajas y de exigencias del servicio– variaron algunos hombres que ocuparon los más importantes puestos de combate en el "Huáscar" pero, de toda suerte, gracias a Reyes, tenemos una imagen palpitante de ellos al momento de entrar en acción.

Las siguientes correspondencias del periodista de **La Opinión Nacional** van dando cuenta, muchas veces día a día, de los infatigables desplazamientos del "Huáscar" que, una y otra vez, logra burlar a sus implacables perseguidores.

Mas el peligro no sólo acechaba desde las bocas de los poderosos cañones de los blindados enemigos. El "Huáscar" tuvo que enfrentar también, en diversas oportunidades, la incontrolable furia del mar. Reyes nos ha dejado un relato espléndido de lo ocurrido durante el temporal sorteado el 5 de agosto de 1879, donde el monitor estuvo a punto de zozobrar:

"La mañana amaneció muy brumosa –dice– y a las 8 horas a.m., principió a soplar una fuerte brisa del S.O. El mar creció de un modo notable y los balances del buque, aumentaban instante por instante. A las 12 del día, soplaba un viento sur extraordinario, poco común en tales latitudes. Según los jefes y oficiales del buque sólo en Chiloé o Cabo de Hornos, se experimentaban Sures de igual clase.

"Las "rachas" o ráfagas de viento sucedíanse con interrupción, y la atmósfera que se levantaba por sobre nuestras cabezas, estaba oscura y negra, como el ala del cuervo. El temporal se había desencadenado de un modo amenazante. El cuadro que se presentaba a nuestra vista era grandioso, sublime, aterrador. Nuestra pluma era impotente para bosquejarlo siquiera. El viento silbaba furiosamente por entre el cordaje del buque, y formaba olas inmensas; montañas de agua que levantaban el buque hasta los cielos para sumergirlo después en un abismo profundo, negro, sombrío.

"Los balances eran terribles: nadie podía tenerse en pie. Sobre la toldilla y fuertemente asidos a los pasamanos y candeleros, contemplábamos la sublime escena en medio de las sensaciones más encontradas. Había instantes en que reinaba el más profundo silencio, silencio sepulcral, interrumpido tan sólo por el rugir del viento y de las olas

y por el ruido producido por los muebles de las cámaras que se transtornaban con los balances, chocando unos con otros.

"El agua entraba a torrentes por todas partes. Las cámaras, el sollado, torre de combate y pañoles, se veían casi completamente inundados. Por sobre la cubierta no se podía pasar. Las olas encapillaban por el castillo de proa, pasaban por sobre la torre de combate y se precipitaban hacia la popa, encontrando muchas veces en su trance a las que entraban por los costados; los balances eran en todas direcciones, muchísimas veces los botes amenazados en los costados tocaron con las olas llenándose de agua y destrozándose en parte.

"Temíase una avería en la torre, paralización de la máquina o rotura de timón. La escena era espantosa. La máquina del buque parecía impotente. Llevaba 32 revoluciones, lo suficiente para marcar 6 millas por hora y lejos de avanzar, era llevada por la corriente. A las 3 de la tarde avistamos un buque a la vela, por nuestra amura de babor. Llevaba un rumbo opuesto al nuestro y corría el temporal con sus gavias arisadas.

"Tan pronto lo veíamos a una altura extraordinaria, como se perdía de vista. A las 5 el temporal había aumentado extraordinariamente, y se veía que era imposible avanzar. El buque trabajaba mucho y nos encontrábamos algo lejos del puerto de nuestro destino, que era Coquimbo, y sólo habíamos llegado a la altura de Huasco. Era necesario abandonar nuestro proyecto, -sorprender al enemigo- a pesar del entusiasmo que había para realizarlo. El comandante hizo cerrar herméticamente todos los cubichetes para practicar una maniobra y seguir después corriendo el temporal. Se trataba de virar, acto peligrosísimo con temporal y, sobre todo, con buques de las condiciones del "Huáscar". La hora suprema se acercaba, instante por instante. Cada una de las férreas portas y cubichetes que se entornillaban era una esperanza menos de salvar en caso de un siniestro; pero nada podía arredrar a los que posponían todo por la salvación de la honra de la patria.

"Las cámaras y demás departamentos ofrecían un aspecto lúgubre, sombrío. Estaban con los muebles caídos, cubiertas de agua e iluminadas con lámparas. A las 6 de la tarde sonó la campanilla telegráfica de la máquina para estar lista un minuto después; anunció media fuerza, e, instantáneamente, se sintieron extraordinarios balances, y el agua, a pesar de estar cerrado todo, penetraba por las pequeñas aberturas. Aquello parecía el juicio final.

"Los muebles rotos se precipitaban de un lado a otro mientras varios oficiales se aferraban fuertemente en las columnas y otros caían y rodaban por el suelo. El agua apagó las luces y un crujir infernal oíase

en todo el buque. Aquello no era ya balances sino movimientos vertiginosos, capaces de crispar los nervios y atemorizar al hombre más valiente. Cinco minutos duró la virada, pero que parecieron un siglo.

"Hubo un instante en que el buque estaba completamente tumbado hacia babor, a tal extremo, que los botes de ese costado estaban dentro del agua, y vino una ola por ese mismo lado, inmensa, extraordinaria, como de 22 pies de altura, que pareció iba a darle el último golpe, la vuelta de campana, pero por fortuna salvamos.

"El Comandante Grau, sobre su puente, con una serenidad digna y elevada, manifestó que si tenía valor y pericia para combatir a los enemigos de la patria, lo tenía también para combatir los elementos. Sus oficiales se manifestaron como siempre dignos de su jefe. Son las 6.10 minutos -escribe Reyes- y la escena ha cambiado casi por completo. El buque favorecido por el viento y mar, avanza con rapidez. Han desaparecido los balances y sólo de vez en cuando se sienten unos fuertes cabeceos ocasionados por las grandes mareas que encapillan por la popa e inundan la toldilla. La tripulación se ocupa de achicar el agua y cada uno de los jefes, oficiales y tripulantes, trata de relatar lo que ha pasado durante los momentos de angustia"[22].

La cita es extensa pero hasta donde se nos alcanza es el testimonio más completo de un episodio gravísimo donde nuestro monitor estuvo a punto de perderse, junto con todos sus tripulantes, en los abismos del mar.

Pasado el peligro, en sus siguientes correspondencias, Reyes informa sobre cómo crece día a día la admiración, el afecto de los peruanos y bolivianos por Grau y sus hombres. "Las cartas de felicitaciones que se reciben de toda la República y del exterior -anota- no se pueden contar, son innumerables". Y recordando su profesión añade: "Las cámaras parecen verdaderas estafetas u oficinas de la redacción de un diario. Las cartas y periódicos se ven sobre la mesa y carpetas, como verdaderas pirámides"[23].

El corresponsal recibe también la emocionada confidencia de un joven oficial quien le muestra la carta que le ha enviado su padre. Allí, entre consejos, recuerdos y recomendaciones, le dice con espartano acento: "Hijo mío, ser del "Huáscar" es un título que no se compra sino con la sangre. Pertenecer al "Huáscar" es ser valiente, honrado, patriota..."[24].

A fines de agosto, según Reyes, la tripulación del "Huáscar", inexperta al inicio de la guerra, está en su mejor momento. "La moralidad y subordinación de los tripulantes -señala entusiasta- es cada día mayor y lo mismo decimos de su pericia"[25]. Así, pues, la gran desventaja de

contar con una estupenda oficialidad, pero con tripulación poco idónea, se había superado por completo.

El jueves 28 de agosto el "Huáscar" llega en son de combate al puerto de Antofagasta. Enarbola -por orden expresa de Grau- el pabellón obsequiado al monitor por la ciudad de Trujillo. En ese combate pierde la vida el valiente Carlos de los Heros. "La muerte del Teniente Heros -informa Julio Octavio Reyes- produjo a bordo grandes sensaciones, pues era muy querido tanto de sus jefes como de sus compañeros y tripulantes que lo respetaban mucho. Al saber su desgraciado fin, se vieron escenas conmovedoras entre sus compañeros y tripulantes, que no queremos sufrir ni hacer sufrir a otros, al rememorarlas. Se arrió un bote y sólo pudo encontrarse su gorra, el escapulario del Corazón de Jesús, que llevaba consigo, el taco de una de sus botas y fragmentos de su vestido"[26].

Dos días más tarde, el 30 de agosto, ocurre un hecho significativo y honroso. A las 11 de la noche levantan anclas en Iquique con rumbo a Arica. Pese a la hora, al pasar el monitor por la popa de la fragata de guerra norteamericana "Pensacola", ésta lo saluda haciendo que su magnífica banda de música ejecute nuestro Himno Nacional, mientras sus oficiales y tripulantes ondean las manos al viento en medio de un silencio impregnado de admiración y simpatía[27].

A mediados de setiembre Reyes escribe desde Arica: "Contra nuestra costumbre que es, como usted sabe, abandonar el puerto después del desempeño de una comisión, para emprender otra, continuamos fondeados aquí, con sorpresa no sólo de los extraños sino también de nosotros mismos"[28]. Y añade: "No trataremos de buscar la causa de esta demora y nos contentaremos con declarar que si el "Huáscar" ha permanecido aquí 20 días, sus tripulantes no se han entregado por completo al dolce farniente, sino a activos y continuos ejercicios, que los harán cada día más veteranos... El monitor se encuentra con sus carboneras repletas y listo para zarpar"[29].

El 30 de setiembre el "Huáscar" y el transporte "Rímac" marchan de Arica a Iquique. Reyes bajó a depositar y recoger correspondencia "y cuando regresamos a bordo -nos refiere- 15 minutos antes de los que nos designó el Comandante para la partida, vimos con sentimiento que el "Huáscar" se encontraba ya a mucha distancia de la bahía, lo mismo que el "Rímac" y "Unión". Este último buque -recuerda el corresponsal- había entrado en las primeras horas de la noche, procedente también de Arica, a donde había llegado junto con nosotros y el transporte ya nombrado, y a quienes recibimos cerca del morro de Sama, despidiendo, al mismo tiempo, al "Chalaco", con destino al Callao. Nuestra situación fue, pues, mortificante por demás"[30]. Grau avisado del inminente arribo de buques enemigos, había ordenado zarpar apresuradamente.

El corresponsal de **La Opinión Nacional** por la razón que acabamos de mencionar, no pudo estar a bordo la mañana trágica y gloriosa de Angamos, pero sí compartió con el Almirante Grau las horas previas a la partida definitiva.

"La noche que zarpamos de Arica con el objeto de despachar al "Chalaco" y recibir a la "Unión" y "Rímac", -escribe Reyes- el Comandante estaba pensativo y sombrío, cosa muy rara en él.

"Nos encontrábamos, como de costumbre, reunidos en su cámara, con nuestro amigo y compañero el Doctor Santiago Távara y no se manifestaba tan comunicativo como otras veces. El Comandante Grau, que tenía en los momentos de combate la valiente altivez del león, se mostraba después con el corazón franco y sencillo del niño; se enternecía muy fácilmente.

"Estoy muy triste, algo, cuya causa ignoro, me tiene atormentado desde la mañana", nos decía nuestro querido y respetable jefe, y reclinando su cabeza sobre las manos, permanecía mudo y silencioso, comunicándonos también su tristeza. ¿Qué terribles y espantosas tormentas se agitarían en su corazón, para arrancarle las doloridas quejas que oíamos escaparse en su pecho?

"La sonrisa que vagaba siempre por sus labios había desaparecido por completo. ¡Ah! no hay duda que en el fondo de nuestra alma, en el fondo de nuestra conciencia -concluye Reyes- hay algo terrible y misterioso que nos hace prever los males que se nos depara"[31].

Pocos días más tarde Julio Octavio Reyes fue testigo excepcional de la forma en que se recibieron en el puerto de Arica las primeras noticias del infortunio de Angamos.

"Son las 7 de la mañana del día 9 del corriente -escribe- y en una de las astas del Morro, se ve una bola que anuncia vapor del sur. La noticia circula rápidamente por la población y en toda ella se nota una ansiedad extraordinaria. La demora del "Huáscar" y "Unión" preocupaban los ánimos desde días antes. Siniestros rumores corrían la víspera acerca de dichos buques, sin embargo de no haber llegado ningún vapor del sur, ni siquiera telegramas de Patillos o Iquique, pero lo cierto es que ellos circulaban alarmando al público.

"Teniendo esto en consideración no era, pues, extraña la impaciencia con que se aguardaba la llegada del vapor anunciado. Media hora después, la alarma había tomado proporciones gigantescas.

"El buque anunciado era la "Unión" que venía a toda fuerza de máquina, y que entró al fondeadero a las 8 de la mañana. Una sola voz

se oía de labio en labio y se transmitía de un extremo a otro de la ciudad, como por acción de la chispa eléctrica, esto era: ¡Se perdió el "Huáscar"!

"A las 8.15, desembarcaban el Comandante García y García y el Contralmirante Montero, dirigiéndose en seguida a casa de S.E. el Supremo Director de la Guerra, el General Prado, y pocos minutos después, confirmáronse los temores que se abrigaban respecto a nuestro querido monitor.

"La "Unión" lo dejaba batiéndose desesperadamente, con triple o cuádruple fuerza, pero no nos decían nada más.

"A ella, le persiguieron la "O'Higgins" y "Loa" y sólo pudo ver el principio de un combate terrible.

"Nos decía el Comandante García y García que el "Huáscar" hacía prodigio de valor, que lo dejaba envuelto entre columnas de humo y fuego, entre lluvia de balas enemigas.

"Esto –comenta Reyes– no nos extrañaba: era lo más natural, conociendo la audacia y el valor de su digno Comandante y conociendo como conocíamos nosotros al "Huáscar" que no era sino un nido de valientes.

"Había personas que en medio de su desesperación lloraban como niños, mientras que otros acallaban por un momento sus sufrimientos para abrigar esas esperanzas que vienen a reanimar nuestro espíritu en medio de grandes desastres. Hay instantes –concluía Reyes– en que para sufrir menos intentamos engañarnos a nosotros mismos y eso pasaba con muchos"[32].

Con información muy fresca, con las cartas que recibió de Fermín Diez Canseco y de otros miembros de la dotación del "Huáscar", prisioneros en Chile, Julio Octavio Reyes pudo reconstruir minuciosamente el último combate de nuestro buque sin par. Diez Canseco le comentaba: "Todos sentimos su quedada en Iquique, pero, después de lo que nos ha pasado, nos alegramos. Al no haber usted muerto habría quedado en la misma triste condición de nosotros y sufriendo inmensamente al recordar nuestro desastre, que lamentamos no por nosotros sino por nuestra querida patria"[33].

El 16 de octubre, a bordo del vapor "Ilo", llega al Callao, procedente de Arica, Julio Octavio Reyes. **La Opinión Nacional**, lo saluda

con estos significativos términos: "Al darle nuestro sincero abrazo cumplimos no sólo con el deber de amigos y compañeros sino también con el que nos impone la gratitud por los servicios que durante los últimos cinco meses ha prestado con su laboriosa e inteligente cooperación a este diario y al público. Muy poco sería cuanto pudiéramos decir en elogio de nuestro camarada a quien todos nuestros lectores han aplaudido con entusiasmo siempre que una de sus elegantes y variadas correspondencias llegaban a sus manos y que devoraban ansiosos con el placer que causa la completa satisfacción de los deseos de noticias exactas y detalladas"[34].

Mas no sería justo recordar únicamente los éxitos de Reyes como periodista sin mencionar su distinguido comportamiento como miembro de la dotación del "Huáscar". En documento fechado en el Callao el 20 de enero de 1880, el Capitán de Fragata Melitón Carvajal, el sobreviviente de más alta jerarquía entre la oficialidad del monitor, dejaba expresa constancia de todas las acciones navales en que había estado presente Reyes, remarcando que en dichos combates el periodista "prestó sus servicios como voluntario, con valor, serenidad y patriótico entusiasmo".

"Por su honorabilidad y digno comportamiento -añadía el Comandante Carvajal- se hizo acreedor el señor Reyes a los afectos y consideraciones de todos los del buque, especialmente del malogrado Comandante Grau, cuya Secretaría Privada corrió a su cargo, lo mismo que la Oficial del buque, cuando por haber sido nombrado el que suscribe Comandante del "Rímac", tuvo que separarse accidentalmente del "Huáscar". El señor Reyes desempeñó dicha Secretaría con singular acierto e inteligencia"[35].

Algo más: después del segundo combate de Iquique, el Comandante Grau trató de darle a Reyes un cargo oficial en la dotación del "Huáscar", como premio a su gallardo comportamiento, mas el periodista, con su habitual modestia, agradeció el ofrecimiento argumentando que para él era suficiente "la satisfacción de haber cumplido uno de sus deberes para con la patria en calidad de simple ciudadano"[36].

En los meses finales de 1879 Julio Octavio Reyes dio cima a un proyecto que había anunciado en junio de ese mismo año: publicar un folleto que, según señalaba Andrés Avelino Aramburú, debía contener el relato de hechos "que la hidalguía de nuestro noble carácter le habían hecho callar hasta hoy, y que pondrán una vez más, en transparencial, las groseras mentiras y calumnias de nuestros jactanciosos enemigos..."[37].

Dos eran los temas polémicos por excelencia que abordó Reyes: el desastre de Punta Gruesa y el combate de Angamos. En el primero se

cuestionaba severamente los métodos utilizados por Condell con los náufragos de la "Independencia" -crueles, inhumanos- que contrastaban totalmente con la generosa y humanitaria actitud de Grau con los sobrevivientes de la "Esmeralda". En segundo término era necesario desmentir el infundio que el monitor se había rendido a las fuerzas enemigas. Al respecto le decía Fermín Díez Canseco -todavía prisionero- en otra de sus cartas a Reyes: "Si cree usted en la palabra de un caballero juro por Dios que el pabellón del "Huáscar" no fue arriado: fue echado abajo por las balas cuando nosotros no podíamos contestar". Y añadía: "Hay oficiales chilenos valientes y caballerosos que al pisar la cubierta de nuestro monitor han oído decir a los oficiales: el buque se va a pique pero no se rinde"[38].

Se trataba, pues, de un folleto donde no sólo se recopilaban las correspondencias enviadas por Reyes a **La Opinión Nacional**, sino que contenía también una serie de notas y documentos esclareciendo o refutando versiones periodísticas chilenas sobre episodios de la campaña naval e incluso lo dicho por documentos oficiales emitidos por el adversario. Su título era: "La Campaña Naval. Páginas de un libro. Lima 1879-1880".

Mariano Felipe Paz Soldán en su **Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia**, cita el folleto de Julio Octavio Reyes en el apartado que dedica a las fuentes bibliográficas sobre dicha contienda, pero no lo utiliza en el texto del libro[39]. ¿Llegó a circular profusamente el folleto? Hacemos esta pregunta porque pese a nuestros esfuerzos no lo hemos podido ubicar. Tal vez alguna biblioteca particular lo guarde y su reedición sería utilísima. Pensamos también que por tratarse de un texto desafiante, duro contra el enemigo, éste debió tener especial cuidado en incautarlo o destruirlo durante la ocupación de Lima. Por suerte las correspondencias y otros testimonios que fue recogiendo Reyes sobre la campaña naval, se conservan en las páginas enhiestas de **La Opinión Nacional**.

Ni Tomás Caivano en su **Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia**, cuya primera versión en castellano aparece en Florencia en 1883, ni Clements R. Markham en **La Guerra entre Perú y Chile**, publicado en Londres el año 1882, mencionan el folleto o las correspondencias de Julio Octavio Reyes[40]. Tampoco se ocupa de él Diego Barros Arana en el primer tomo de la **Historia de la Guerra del Pacífico** que vio la luz en Santiago en 1880[41].

Benjamín Vicuña Mackenna, quien escribe su **Historia de la Campaña de Tarapacá** al calor de la contienda -ya que es casi una crónica de hechos que han ocurrido pocos meses atrás- sí transcribe largos párrafos de las correspondencias de Reyes donde narra las hazañas del "Huáscar" y cita -sin comentarios- que han sido tomados de **La Opi-**

nión Nacional[42].

Pascual Ahumada Moreno en su muy nutrida e interesante colección de documentos –en el tomo I– publica parcialmente dos correspondencias de Reyes tomadas del diario de Aramburú. Una de ellas se refiere al combate del "Huáscar" contra la "Esmeralda" y la otra a la incursión del monitor contra Antofagasta el 28 de agosto de 1879[43]. Respecto al folleto, lamentablemente, no nos dice nada.

Ya en el presente siglo el historiador venezolano Jacinto López, en su vibrante y bien documentada **Historia de la Guerra del Guano y el Salitre**, menciona a Reyes como corresponsal de **La Opinión Nacional** a bordo del "Huáscar" y cita sus correspondencias –dándoles amplio crédito– tomadas de la colección Ahumada Moreno[44].

Sería fatigoso continuar esta enumeración. Bástenos, pues, recordar que Jorge Basadre no consigna el folleto de Reyes en su **Introducción a las Bases Documentales para la Historia de la República del Perú**[45], aunque sí menciona al periodista huachano en su monumental **Historia de la República del Perú** cuando transcribe el relato de Reyes sobre las tristes premoniciones del Almirante Grau durante la última noche que pasó en Arica, y también toma del libro **Revelaciones históricas sobre la guerra y la paz en el Perú** de A. Castro y Luna Victoria, la narración pavorosa que hizo Julio Octavio Reyes del terrible temporal que afrontó el "Huáscar" frente al puerto de Huasco[46].

¿Mas cuáles fueron las actividades posteriores de nuestro personaje? Las mencionaremos brevemente por obvias razones de tiempo. Al retornar a Lima le fue encomendada la corresponsalía de **La Opinión Nacional** en el Callao, con indicaciones muy precisas para que se ocupara fundamentalmente de todo lo relacionado con la guerra.

Reyes, desde noviembre de 1880 y hasta las batallas de San Juan y Miraflores, se desempeñó también como Secretario del Capitán de Navío Aurelio García y García, quien a su vez era Secretario General del Jefe Supremo, Don Nicolás de Piérola. Al mismo tiempo Reyes colaboraba con Ernesto J. Casanave en la publicación de una hoja diaria –la postrera que circuló en Lima en enero de 1881– que se tituló **Diario de Campaña**. La última correspondencia que envió Reyes fue dando cuenta del incendio de Chorrillos por las tropas invasoras. Esa dramática nota motivó que los chilenos, al ingresar a Lima, detuvieran a Reyes manteniéndolo incomunicado durante sesenta días[47]. Posteriormente el corresponsal a bordo del "Huáscar" marchó a la Sierra y se puso a las órdenes del General Andrés A. Cáceres.

Vuelta la paz a nuestra patria, al asumir la Presidencia de la

República el héroe de La Breña, Reyes fue designado Sub-Prefecto del puerto de Paita. Allí, según noticia que publicó **El Comercio**, contrajo enlace en 1889 con una dama de Huancabamba[48]. Años después, al triunfar la Coalición Nacional cívico-demócrata en 1895, Reyes, ferviente cacerista, no aceptó el nuevo estado de cosas y se autoexilió en Guayaquil, donde dirigió un diario liberal que tuvo gran suceso: **El Grito del Pueblo**. Reyes, junto con Luis Enrique Márquez, Arturo García, Carlos Aníbal Ramírez y otros más, formó esa pléyade de hombres de letras peruanos que dejaron huella positiva y profunda en el periodismo guayaquileño -y ecuatoriano en general- a fines del siglo pasado.

Cuando Reyes se encontraba en el pináculo de su carrera periodística, una vieja enfermedad -aparentemente superada- hizo súbita crisis obligándolo a buscar el clima seco y saludable de Alausí (Chimborazo), a más de dos mil metros de altura, donde falleció el 30 de marzo de 1903[49].

Mucha información de la guerra en el mar durante 1879 y 1880, multitud de noticias y detalles de la misma que, en su día, hicieron vibrar de patriotismo, esperanza o angustia a nuestros antepasados, se guarda todavía en las columnas añosas de los diarios. "Los periódicos -ha dicho Raúl Porras Barrenechea- tienen en la posteridad una virtualidad nueva y es la de servir de testigos de la historia de las épocas viejas"[50]. Las crónicas de Julio Octavio Reyes sobre la campaña naval de 1879 -que ojalá pudieran reunirse en un libro como las de José Rodolfo del Campo- constituyen un testimonio de gran valor; allí, en esas páginas escritas con prisa y emoción, está cálida, sin retoques, la historia de los hombres y del buque que durante cinco meses fueron "la patria sobre el mar".

NOTAS

1. Seoane, María Cruz... **Historia del periodismo en España. El siglo XIX.** Madrid. Alianza Editorial 1983, pág. 11.

2. López Martínez, Héctor... **Los 150 años de El Comercio.** Lima. Edición de **El Comercio.** 1989, cap. VI, pág. 101.

3. Weill, Georges ... **El periodico.** México. Uthea. S.A. 1979, Parte III, cap. II, pág. 170.

4. Emery, Edwin... **El periodismo en los Estados Unidos.** México Editorial F. Trillas, S.A. 1966, cap. XIV, pág. 300.

5. Emery, Edwin... Ob. cit., pág. 307.

6. López, Jacinto... **Historia de la Guerra del Guano y el Salitre o Guerra del Pcífico entre Chile, Bolivia y el Perú.** New York. De Laisne y Rossboro, Inc. 1930, cap. I, pág. 112.

7. Del Campo, José Rodolfo... **Campaña Naval 1879.** Lima. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1976. Introducción Biográfica y Glosario de Términos Náuticos, por Hermann Buse de la Guerra, pág. 31.

8. **El Comercio Español.** Lima, martes 9 de marzo de 1880, pág. 1.

9. Cané, Miguel... **Juvenilia.** Buenos Aires, Ediciones Guatrache. 1953, pág. 29.

10. Porras Barrenechea, Raúl... **Andrés Avelino Aramburú. El periodista de la defensa nacional.** En: **El Periodismo en el Perú.** Miraflores, Instituto Raúl Porras Barrenechea, 1970, pág. 115.

11. **La Opinión Nacional.** Sábado 19 de abril de 1879, pág. 2.

12. **La Opinión Nacional.** Lunes 16 de junio de 1879, pág. 2.

13. **La Opinión Nacional.** Viernes 16 de mayo de 1879, pág. 2.

14. **La Opinión Nacional.** Sábado 11 de mayo de 1879, pág. 2.

15. **La Opinión Nacional.** Jueves 29 de mayo de 1879, págs. 1 y 2. Segunda edición.

16. **La Opinión Nacional.** Sábado 31 de mayo de 1879, pág. 1.

17. Ibidem.

18. Ibidem.

19. Ibidem.

20. Ibidem.

21. Ibidem.

22. **La Opinión Nacional.** Jueves 14 de agosto de 1879. Segunda edición.

23. **La Opinión Nacional.** Jueves 21 de agosto de 1879.

24. Ibidem.

25. **La Opinión Nacional.** Lunes 25 de agosto de 1879.

26. **La Opinión Nacional.** Domingo 7 de setiembre de 1879.

27. Ibidem.

28. **La Opinión Nacional.** Jueves 25 de setiembre de 1879.

29. Ibidem.

30. **La Opinión Nacional.** Viernes 17 de octubre de 1879. Primera edición.

31. Ibidem.

32. Ibidem.

33. Ibidem.

34. Ibidem.

35. **El Comercio Español.** Martes 9 de marzo de 1880.

36. Ibidem.

37. **La Opinión Nacional.** Sábado 28 de junio de 1879.

38. **La Opinión Nacional.** Martes 2 de diciembre de 1879.

39. Paz Soldán, Mariano Felipe... **Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia**. Buenos Aires, Imp. y Librería de Mayo, 1884, pág. 886.

40. Caivano, Tomás... **Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia.** Florencia, Tipografía Dell'Arte Della Stampa, 1883.
Markham, Clements R... **The war between Peru and Chile.** London and Edinburgh, Sampson Low, Morston, and Company, Limited, 1882.

41. Barros Arana, Diego... **Historia de la Guerra del Pacífico.** Tomo I, Santiago. Librería Central de Cerval y Cía., 1880.

42. Vicuña Mackenna, Benjamín... **Historia de la Campañía de Tarapacá.** Santiago de Chile, Imprenta y Litografía de Pedro Cadot, 1880, Tomo II, pág. 294 y sgts.

43. Ahumada Moreno, Pascual... **Guerra del Pacífico. Recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demés publicaciones referentes a la guerra que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia, conteniendo inéditos de importancia.** Tomo I, Valparaiso, Imprenta del Progreso, 1884.

44. López, Jacinto... **Historia de la Guerra del Guano y el Salitre o Guerra del Pacífico entre Chile, Bolivia y el Perú.** New York, De'Laisne y Rossboro, Inc., 1930.

45. Basadre, Jorge... **Introducción a las Bases Documentales para la Historia de la República del Perú. Con algunas reflexiones.** Lima, Ediciones Pablo L. Villanueva, 1971. Dos tomos e índice.

46. Basadre, Jorge... **Historia de la República del Perú.** Lima, Editorial Universitaria, 1983, Tomo VI, cap. II, págs. 73 y 74. También: Apéndice del capítulo II, pág. 91.

47. **El Comercio.** Martes 31 de marzo de 1903.

48. **El Comercio.** Martes 8 de octubre de 1889.

49. **El Comercio.** Martes 31 de marzo de 1903.

50. Porras Barrenechea, Raúl... Ob. cit., pág. 126.

Discurso del Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo

Nuevamente tengo el honroso encargo de recibir, como Miembro de Número de nuestro Instituto, a un distinguido ciudadano; historiador acucioso, periodista ilustre, con gran sentido de la docencia en esta labor y político decente y honrado; pero, además, y muy especialmente, vinculado a nuestra institución durante muchos años; identificado con todos los asuntos relacionados con el mar, el destino marítimo del Perú y su historia. El nos lo ha dicho en la introducción de su trabajo, con gran elocuencia y generosidad. Por otro lado, basta leer sus obras para ver el dominio de los temas histórico-marítimos y navales, y el fluido empleo de la terminología que lo hace invariablemente un hombre ligado al mar.

Hagamos una reseña de su proficua vida y obra. El Dr. Héctor López Martínez hizo sus estudios escolares en el prestigioso colegio de los Hermanos de la Salle, en Lima, culminándolos en 1953. Ingresó a la Facultad de Letras de la Pontificia Universidad Católica del Perú, vinculándose de inmediato con el quehacer académico desarrollado en el Instituto Riva-Agüero, dirigido entonces por nuestro Maestro de la Peruanidad, don Víctor Andrés Belaunde. De la influencia del notable pensador arequipeño y de la del Doctor José Agustín de la Puente Candamo, pronto el Doctor López Martínez lograría consolidar su preocupación por los temas peruanistas. Concluidos sus estudios de bachillerato, ingresó a la Facultad de Derecho de la misma institución académica, mostrando una viva inquietud por el acontecer histórico-jurídico del siglo XVI, especialmente por el fenómeno de las guerras civiles de los conquistadores.

Por su marcada vocación histórica, nuestro personaje recibió una beca del entonces Instituto de Cultura Hispánica, y del propio Instituto Riva-Agüero, para realizar estudios e investigaciones en España. El Archivo de Indias de Sevilla, y otros importantes repositorios documentales, constituyeron sus centros de interés. Fruto de estas investigaciones resultaron sus dos tesis: la de bachiller y la de doctor. La primera dedicada al conquistador "Diego Centeno y la rebelión de los encomenderos" y, la segunda, a la "Rebelión de Francisco Hernández Girón". Ambas de extraordinaria proyección histórica.

De regreso al Perú, se inició tempranamente en la docencia en su Alma Mater. Dictó varias asignaturas de Historia en la Facultad de Letras, desempeñándose también como Subsecretario y después como Secretario del Instituto Riva-Agüero, Escuela de Altos Estudios de la Pontificia Universidad Católica.

Durante el primer régimen constitucional del Presidente Fernan-

do Belaunde, desempeñó con éxito diversas funciones públicas, tales como Director de Organismos Internacionales en el Ministerio de Educación, Secretario General de ese Ministerio, Subdirector de la Biblioteca Nacional y Secretario de la Comisión Permanente de la UNESCO en el Perú. Al interrumpirse el gobierno constitucional, en octubre de 1968, el Doctor López Martínez reanudó sus actividades docentes, esta vez en la Universidad de Lima y en la Universidad Ricardo Palma; al mismo tiempo que hacía más intensa su actividad periodística en el diario **El Comercio**, tanto en la página editorial como en el Suplemento Dominical. Por esta época, en 1975, ingresó a nuestro Instituto, desempeñándose eficientemente como Secretario Académico y colaborador cercano de la Presidencia. Su vasto conocimiento de la historia nacional y su valiosa experiencia como docente e investigador, sirvieron para cimentar el desarrollo académico de nuestra institución.

Su marcada inclinación por el quehacer periodístico paulatinamente lo fue alejando de la actividad docente, aunque debe subrayarse que ello no fue total ni absoluto; pues, a través de las páginas del prestigioso y más que centenario diario **El Comercio**, el Doctor Héctor López continuó haciendo docencia. El tratamiento de infinidad de temas de carácter histórico, se vio enriquecido no sólo con la sólida formación del historiador, sino también con la agilidad y la sencillez de su autor. Características propias del estilo periodístico. Esta formidable labor cumplida por nuestro personaje, encierra un mensaje de gran trascendencia docente y académica. Consideramos que el análisis de un tema histórico a través de los medios de comunicación masiva, exige por cierto un tratamiento especial, en donde se conjugan una serie de factores de índole valorativa para lograr que el lector se forme una imagen real y objetiva de lo expuesto. En este caso, la verdad histórica supera y anula ampliamente el sensacionalismo o la distorsión e, inclusive, el uso de la Historia con fines políticos que de manera frecuente se ha hecho en algunos medios de comunicación, tratando de destruir los valores nacionales. Precisamente el Doctor López ha logrado una feliz conjunción del dato erudito con la sencillez de su expresión y, sobre todo, con la veracidad del mismo. Esto es también docencia y docencia de amplia y significativa dimensión.

Esta defensa de la veracidad histórica y de la reafirmación de los valores patrios, ha permitido que el Doctor López se haya acercado a nuestros héroes, principalmente a la egregia figura del Gran Almirante Miguel Grau; esta viva inquietud lo ha llevado a escribir una serie de artículos conmemorativos al Centenario del Combate de Angamos que la Marina de Guerra reunió en un libro titulado **Notas sobre Grau y otros temas de la guerra con Chile**. Posteriormente publicó el libro **Nicolás de Piérola y la defensa de Lima**, resaltando el heroísmo y el sacrificio de la población limeña que, al defender su ciudad, se convirtió en un verdadero símbolo de la defensa de la honra nacional. Al iniciarse el

segundo gobierno constitucional del Arquitecto Belaunde, el Doctor López adquiere nuevamente responsabilidades en la función pública, desempeñándose con notable éxito como Viceministro del Interior, Director de la Biblioteca Nacional, Director General del Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo de la Educación (INIDE), Asesor de la Presidencia del Consejo de Ministros y Miembro de la Comisión Consultiva del Ministerio de RR. EE. Paralelamente, continuó publicando artículos históricos en el decano de la Prensa Nacional, donde actualmente ejerce el cargo de Jefe del Departamento de Ediciones.

Entre sus publicaciones históricas más recientes, sobresalen, sin lugar a dudas, el tomo X de la **Historia Marítima del Perú**, correspondiente a los años 1876-1879. Este libro, que constituye un serio análisis de la situación del Perú en los años previos al conflicto con Chile, viene a representar un estupendo aporte a la historiografía nacional y a los estudios de carácter marítimo en particular. Escrito con profundidad y con un acopio documental recogido en distintos repositorios del país y del extranjero, su autor analiza los diversos acontecimientos vinculados al quehacer marítimo en correspondencia a la historia nacional de esos años. Otro libro lleva por título **Guerra con Chile, episodios y personajes**, donde el Doctor López recopila importantes artículos referidos a dicho conflicto, así como a sus personajes más señeros. Un tercer libro tiene como título **Los 150 años de El Comercio**, producto de una larga y exhaustiva investigación del autor. A lo largo de sus páginas, se reconstruye la historia del diario más antiguo del Perú, sus campañas, sus logros, sus vicisitudes y, principalmente, lo que ha significado como institución nacional. En este sentido, es la primera vez que en nuestro medio se hace con profundidad y con gran rigor científico la historia de un diario que aún existe y que ha tenido una vida tan dilatada y fructífera. Finalmente, debe mencionarse el libro **Rebeliones de mestizos y otros temas quinientistas**. En la actualidad se halla preparando un trabajo histórico-periodístico cuyo objetivo es presentar un panorama del acontecer nacional del siglo XX a la luz de las informaciones publicadas en el diario **El Comercio**.

Por su vinculación profunda y permanente con la institución naval y por sus valiosos e ilustrativos artículos periodísticos referidos al mar, y a los personajes navales, el Doctor López fue condecorado por la Marina de Guerra. De igual manera, ha recibido condecoraciones y distinciones tanto nacionales como internacionales.

Actualmente es Miembro Vitalicio del Instituto Riva-Agüero, Miembro de Número de la Academia Nacional de la Historia, Miembro Correspondiente de la Real Academia de la Historia de Madrid, Miembro de Número de la Sociedad Bolivariana y, desde hoy, Miembro de Número de nuestro Instituto.

El trabajo recién expuesto por el Doctor López Martínez, representa un valioso aporte para la historia de la campaña naval de la Guerra del Pacífico y, a la vez, para la historia del periodismo. Nos brinda, en síntesis, los testimonios de nuestros corresponsales de guerra en la campaña naval. Nos revela, igualmente, el desarrollo del periodismo en el siglo XIX y su transformación en un medio de comunicación de masas; la aparición del corresponsal de guerra y el importante papel que en aquella época desempeñó con la sola ayuda tecnológica del telégrafo. Nos ilustra, finalmente, acerca del papel que jugaron los periódicos y los periodistas peruanos en la mencionada campaña.

El personaje central de este trabajo, Julio Octavio Reyes, nos es mostrado magníficamente, destacando sus aportes tan importantes, a través de sus crónicas, con datos preciosos para la reconstrucción de los hechos, como testigo y protagonista. El dominio del léxico y terminología naval y marítima, muestra su versación, pero, además, nos hace lamentar que en nuestro tiempo este dominio del idioma relacionado con el mar se ha perdido, porque ha desaparecido el cabotaje y el transporte de pasajeros por la vía marítima. La población peruana está más alejada del mar que antes.

Entre otras cosas interesantes, el Doctor López nos transcribe la descripción del periodista sobre la tormenta que capea el "Huáscar" frente a Huasco, con un realismo impresionante; aparte del valor de este testimonio histórico, da la oportunidad, a los que no conocen el mar, de enterarse de la grandeza y majestuosidad de los elementos, cuando rompen la calma en el mar, y del temple y dominio requeridos por los que tienen que operar buques. También nos muestra, a través de la versión de Julio Octavio Reyes, las vicisitudes, angustias y sufrimientos del Comandante y Tripulantes del "Huáscar", antes, durante y después del holocausto de Angamos.

Creo que como Instituto debemos recoger la sugerencia del Doctor López Martínez, de rendir homenaje a esta generación de corresponsales de guerra, investigando, escribiendo y publicando, tal vez, una monografía de ellos y, en especial, de Julio Octavio Reyes.

Esta noche, pues, nos ha regalado el Doctor López Martínez un hermoso, elegante y documentado trabajo digno de él.

Bienvenido a bordo, Doctor López Martínez.

Artículos

*Dimensión Jurídica Institucional**

PILAR ARMANET

INTRODUCCION

Este estudio intenta una aproximación a la temática del diseño de las políticas marítimas sudamericanas desde dos concepciones diferentes. La primera de ellas, a la que denominaremos estratégico-disuasiva, pone énfasis principalmente en el conflicto. Sus principales objetivos se relacionan con el control de los mares como forma de ejercer poder e influencia y con la defensa de los espacios marítimos que cada Estado tiene bajo su jurisdicción.

Esta concepción subyace como fundamento para el diseño estratégico y es también fuertemente determinante en el proceso de toma de decisiones relativas a la organización y armamento de las marinas. Encuentra su raíz en el pensamiento geopolítico tradicional y su sustentación política proviene de las altas esferas políticas y militares.

La segunda dimensión emana de lo que denominaremos el proceso de la valorización económica del mar. Se expresa fundamentalmente en la creciente importancia relativa de los recursos marítimos en las economías nacionales, en la necesidad de contar con líneas de comunicación expeditas de transporte que faciliten la ampliación del comercio de exportación e importación, y en la cooperación para la preservación eficiente del medio ambiente marino. Esta vertiente encuentra su sustento político en los actores interesados en la exploración y explotación de los recursos naturales.

En el diseño de las políticas oceánicas de los países sudamericanos la primera concepción ha estado presente en forma indiscutida por largo tiempo.

El desarrollo paulatino de intereses económicos vinculados al mar ha contribuido a ampliar las demandas y objetivos nacionales que deben tenerse en cuenta para el diseño de las políticas marítimas. Estos intereses emergentes plantean nuevos requerimientos, especialmente

---

* Este artículo ha sido tomado parcialmente del documento de Estudio Nº 6 de la **Comisión Sudamericana de Paz.**

dirigidos a equilibrar en el corto, mediano y largo plazo los ritmos de explotación de los recursos, con las exigencias de control que exige una conservación y expansión de los recursos. En términos militares, la valorización económica del mar exige que la defensa marítima expanda sus objetivos para proporcionar vigilancia y protección de los derechos de los nacionales en la Zona Económica Exclusiva.

Para sostener una política oceánica coherente, ambas concepciones deben integrarse en un proceso de redefinición estratégica en el que las dos vertientes confluyan armónicamente. En el plano nacional ello implica poner en contacto a los diferentes actores involucrados, tanto en el sector público como privado. Del mismo modo, la participación de las FF. AA., y en especial de la Marina, resultan fundamentales.

Una redefinición estratégica de las políticas marítimas sudamericanas que combine adecuadamente los requerimientos defensivos con la dimensión económica del mar, implica reconocer las características propias del medio marítimo. Esto es, aceptar que los recursos vivos traspasan las fronteras nacionales y conforman ecosistemas únicos. Por ello, una perspectiva exclusivamente nacional es insuficiente y puede conducir a serias distorsiones. La formulación de las políticas marítimas debe incorporar la dimensión del ámbito subregional, regional e internacional, tomando particularmente en consideración la evolución del Derecho del Mar y las perspectivas de la cooperación institucional.

Es evidente que una aproximación de este tipo no puede agotarse en este trabajo, en el cual sólo se entregan los principales elementos que podrán complementarse en futuros estudios.

LA DIMENSION JURIDICA INSTITUCIONAL

La Declaración de Santiago, del 18 de agosto de 1952, suscrita por Chile, Ecuador y Perú, fue la primera expresión multilateral de la reivindicación de soberanía sobre los recursos hasta una extensión de 200 millas, la que habría de materializarse más tarde en la institución de la Zona Económica Exclusiva consagrada por la Convención de Montego Bay de 1982.

La Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (UNCLOS) fue negociada y suscrita con la aspiración de convertirse en un cuerpo jurídico universal destinado a reglamentar comprensivamente el régimen marítimo, en el que estuvieran debidamente garantizados y equilibrados los derechos de todos los estados.

La Declaración de Santiago materializó en un instrumento multilateral general, el conjunto de demandas de ciertos grupos empresariales que veían seriamente amenazadas sus posibilidades futuras por la creciente incursión indiscriminada de buques foráneos en aguas adyacentes a las costas de sus países. El interés económico por la defensa de la ballena en Chile, de la anchoveta en Perú y del atún en Ecuador fue en definitiva lo que impulsó a los países a concertarse y formular su aspiración de "reservar, proteger, conservar y asegurar para sus pueblos respectivos, las riquezas naturales de las zonas del mar que baña sus costas..."[1].

Las prolongadas negociaciones que se realizaron en el seno de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar institucionalizaron el proceso de toma de decisiones por consenso, como una fórmula destinada a avanzar lenta pero efectivamente en la construcción de un régimen que contara con la aprobación de toda la comunidad internacional.

Concluidas las negociaciones y redactado ya el texto de la Convención, parecían haberse zanjado adecuadamente las diferencias de fondo que se habían hecho presentes desde el principio:

- Por una parte, los países en desarrollo aspiraban a asegurar para sí la capacidad de controlar y explotar soberanamente los recursos de sus costas hasta las 200 millas marinas.

- Las grandes potencias marítimas intentaban consolidar el principio general de la libertad de los mares, especialmente en aquellos aspectos relativos a la navegación militar y comercial.

La institución de Zona Económica Exclusiva constituyó, entonces, una fórmula adecuada de conciliación de ambas posiciones en la medida en que pudo asegurar para los países costeros una soberanía exclusiva sobre los recursos marítimos en una extensión de 200 millas marinas y garantizar, al mismo tiempo, la libertad de navegación.

LA EROSION DEL CONSENSO

El 9 de julio de 1982, el Presidente de los Estados Unidos anunció que su país no firmaría la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que había sido adoptada el 30 de abril de ese mismo año.

En su declaración, el Presidente señalaba que gran parte del tratado era aceptable para los Estados Unidos, pero que las normas relativas a la exploración y explotación de los fondos marinos establecían un régimen inaceptable para su país y para su sistema de libre

empresa [2]. Gran Bretaña y Alemania Federal siguieron su ejemplo y la aspiración de universalidad del tratado discutido y aprobado difícilmente por consenso, comenzó a debilitarse.

Francia, Japón, Italia, Bélgica y la URSS firmaron la Convención y, en conjunto con todos los demás países firmantes, pusieron en marcha los trabajos de la Comisión Preparatoria, destinada a poner en vigencia el régimen de explotación de los recursos minerales de los fondos marinos, la cual prosiguió lentamente sus negociaciones y procedió a asignar, de acuerdo a lo previsto, sitios a los inversionistas pioneros de Francia, India, Japón y la URSS.

Por su parte, los países industrializados no firmantes (Estados Unidos, Gran Bretaña y Alemania Federal) procedieron a otorgar licencias de explotación de los recursos minerales a los consorcios que manifestaban interés, de acuerdo con sus propias legislaciones nacionales.

De hecho, entonces, existen dos tipos de sistemas legales: uno basado en la Convención del Derecho del Mar y otro manejado unilateralmente por los países no firmantes, basado en el principio de la libertad de los mares. Ambos mecanismos están ligados por el Acuerdo Provisional suscrito con Francia y Japón que mantienen sus vínculos con ambos sistemas[3].

La discusión, sostenida durante los largos años de negociación de la Convención sobre el Derecho del Mar, se fundaba principalmente en las espectativas del pronto agotamiento de los recursos mineros terrestres y la urgencia de contar con nuevas fuentes alternativas que pudieran asegurar la mantención de los niveles de consumo exigidos por el proceso de industrialización y desarrollo, y la necesidad de contar con fuentes propias de recursos que garantizaran la seguridad de abastecimiento de recursos básicos para los países industriales.

Esa discusión se basaba en predicciones que pronosticaban que a mediados de los 80 se desarrollaría la producción comercial de nódulos polimetálicos con un 18 % de ganancia. En la actualidad sólo puede esperarse que los recursos marinos oceánicos puedan ser explotados a un costo razonable, en un futuro aun distante[4].

Ello ha motivado que los países pioneros, teniendo en cuenta el deterioro de los precios de los metales y el estancamiento en los niveles de consumo, hayan alegado "cambio de circunstancias" en relación a la situación prevista durante el proceso de discusión y aprobación de la Convención de 1982 y, en consecuencia, postulen la inoponibilidad de las obligaciones establecidas en la Resolución II y, en especial, la de cumplir con las responsabilidades financieras provenientes de la adjudicación de sitios de explotación[5].

Como puede observarse en estas contradicciones someramente reseñadas, la Convención de Jamaica de 1982 encuentra en las materias relativas al uso de los recursos minerales marinos su mayor dificultad, que solamente ha sido moderada por la escasa presión del mercado sobre la oferta de estos productos. Al deterioro de su aspiración de universalidad por la exclusión formal de Estados Unidos, Gran Bretaña y la República Federal Alemana, se añaden ahora las dificultades propias de la aplicación del sistema previsto en la Convención.

En principio, la Convención sobre el Derecho del Mar mantiene su aspiración de universalidad, en el sentido que el mar es una unidad cuya conservación y defensa es tarea que debe ser asumida conjuntamente. La existencia de un conjunto de normas claras, aceptables y legítimas, aprobadas por consenso en el seno de las Naciones Unidas, constituyen la materialización jurídica de esa aspiración.

A los países en desarrollo, y a los sudamericanos en particular, les favorece la existencia de mecanismos multilaterales en los cuales su desigualdad de hecho sea cautelada por un sistema jurídico justo y equitativo. Un sistema adecuado de asignación de competencias provisto de un esquema de solución de conflictos previene controversias y tiende a superar la competencia indiscriminada por el acceso a recursos crecientemente escasos. Un esquema de explotación de los recursos marinos fundada en la cooperación y reglamentada jurídicamente, redunda necesariamente en una mayor confianza y disminuye los incentivos para el desarrollo de marinas competitivas y expansivas en todas las áreas geográficas. La virtual moratoria que implica la disminución relativa de la presión por recursos minerales motivada por la recesión económica y el consiguiente desarrollo de tecnologías orientadas al ahorro de materias primas y energía, proporciona espacios de tiempo donde la negociación y la reglamentación es más posible que en situaciones de gran competencia por los recursos.

Las dificultades que pueda plantear a la plena vigencia de un régimen universal para los océanos, el capítulo relativo a la explotación de los recursos minerales oceánicos aconsejaría alentar una nueva discusión. El hecho evidente es que ha habido un cambio en las circunstancias económicas previstas en los 70. El debilitamiento del multilateralismo ha contribuido también a que los países hayan adoptado sus políticas en esta materia, dentro y fuera de la Convención, con grandes dosis de unilateralidad y en algunos casos de concertación entre pares.

Una bandera interesante para los países latinoamericanos podría ser la de postular una revisión multilateral, centrada en criterios pragmáticos a la luz de los últimos acontecimientos, del tema de los recursos minerales oceánicos.

La unidad existente entre los países sudamericanos se mantuvo sin fisuras importantes durante el proceso de negociación de la Convención. Actualmente no es fácil afirmar que esa coincidencia política tan exitosamente mantenida subsista todavía (Ver Cuadro 1).

La decisión de Venezuela de declinar su derecho a que la ciudad de Caracas sirviera como sede a la reunión donde debía suscribirse el Acta Final y abrirse a la firma la Convención, fue el indicio formal del comienzo del proceso político de descomposición paulatina de la unidad latinoamericana y, más fundamentalmente, de la pérdida de adhesión regional a la propia Convención que los países latinoamericanos tan insistentemente habían contribuido a formular desde el comienzo de las negociaciones en Caracas en 1973.

Cuadro Nº 1

Los Países Sudamericanos y el Derecho del Mar

Estado	Firma del acta final	Firma de la convención	Ratificación de la convención
Argentina		10-5-84	
Bolivia		11-27-84	
Brasil	x	x	
Chile	x	x	
Colombia	x	x	
Ecuador	x		
Perú	x		
Uruguay	x	x	
Venezuela	x	x	

Fuente: Office of the Special Representative of the Secretary-General on the Law of the Sea. Law of the Sea Bulletin (New York, United Nations).

Note: Signatures and ratifications as of April 30, 1986.

* Los Estados que firmaron la Convención el 10 de diciembre de 1982 están indicados con una "x"; para los que firmaron después, se indica la fecha de firma.

Durante la discusión sostenida en las negociaciones de la Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar fue privilegiándose claramente el concepto de Zona Económica Exclusiva como una zona "sui generis", es decir, con caracteres jurídicos propios, diferente en su naturaleza jurídica al mar territorial. En éste se ejercen plenamente los derechos soberanos del Estado costero, y en la alta mar hay prevalencia total del principio de la libertad[6].

No obstante ello, en algunos países sudamericanos y especialmente en Ecuador y Perú, sectores influyentes han mantenido las tesis territorialistas, debilitándose con ello la cohesión de los países sudamericanos en torno a una interpretación uniforme del carácter de la Zona Económica Exclusiva y de las obligaciones y derechos que de esa institución emanan para los estados costeros[9]. De las disposiciones de la Convención de Jamaica de 1982, que ha sido denominada genéricamente como "Nuevo Derecho del Mar", se desprenden los atributos de la Zona Económica Exclusiva, institución que asegura para el Estado costero la soberanía sobre los recursos vivos y no vivos de las 200 millas. Tiene, entonces, plena libertad para fijar las condiciones de exploración, explotación y conservación de esos recursos, pero no le son aplicables las atribuciones más amplias que el Derecho Internacional reconoce para el mar territorial, donde a las prerrogativas económicas se suman atributos muy severos de control de la navegación por parte de buques extranjeros.

En el plano de las relaciones con las grandes potencias marítimas, las interpretaciones extensivas de los derechos del Estado costero en la Zona Económica Exclusiva podrían ser consideradas una manifestación objetiva de la materialización de la llamada *creeping jurisdiction*, esto es, de un proceso de incremento paulatino y persistente de los derechos y competencias de los Estados Costeros sobre la ZEE hasta consagrar definitivamente un mar territorial de 200 millas marinas.

La constatación de la existencia de un proceso de creeping jurisdiction ocasionaría probablemente un deterioro del valor de la transacción delicadamente expresada en la institución jurídica "sui generis" de la ZEE entre los intereses de los países costeros en desarrollo y las potencias marítimas, restándole, en consecuencia, posibilidades a las aspiraciones de consolidación del Nuevo Derecho del Mar.

El 12 de setiembre de 1985, el Gobierno de Chile estableció su soberanía sobre la plataforma continental de las Islas de Pascua y Sala y Gómez hasta una extensión de 350 millas medidas desde las líneas territoriales de base. Es interesante constatar que las costas chilenas carecen de plataforma continental y muy cerca de la costa es posible encontrar grandes profundidades, lo que no se produce en cambio en las Islas de Pascua y Sala y Gómez, donde el descenso es gradual y la

plataforma continental es extensa. Una semana después, el Presidente de Ecuador proclamó la extensión de la jurisdicción nacional sobre la plataforma continental que se extiende entre Ecuador continental y las Islas Galápagos. Con esa extensión se cierra la franja de mar que quedaba fuera del control ecuatoriano, y que no alcanzaba a ser cubierta por las 200 millas marinas medidas desde las costas de Ecuador y las 200 millas marinas medidas desde las Islas Galápagos.

Estados Unidos protestó en contra de dichas extensiones y declaró que se reservaba para sí y sus nacionales todos los derechos que emanando del Derecho Internacional habían sido vulnerados por estas reclamaciones de Chile y Ecuador[8].

Las reclamaciones relativas a la plataforma continental se fundan en el artículo 76 de la Convención que establece criterios relativos a la forma de delimitar su extensión, no pudiendo ésta sobrepasar el límite máximo de 350 millas marinas. Para la determinación de la legitimidad de esta reclamación se requiere contar con un conjunto de información confiable relativa a la configuración de la plataforma continental que pueda servirle de respaldo, de lo contrario puede prestarse a controversias difíciles de resolver.

Aun cuando corresponde realizar un estudio serio y detallado acerca de la validez de tales reclamaciones, el hecho efectivo es que ambos países han utilizado la vía de la declaración unilateral como fórmula para hacer valer sus derechos sobre las plataformas continentales de sus islas oceánicas, criterio que debilita aun más las posibilidades de concertación a nivel sudamericano como también a nivel internacional.

La declaración de los Estados Unidos de fundar la defensa de sus derechos en las normas del Derecho Internacional, teniendo en cuenta que ese país no es parte de la Convención, implica de hecho una selección de aquellas normas de libertad de los mares que aseguren más efectivamente sus propios intereses en desmedro de las posibilidades de establecimiento de un régimen jurídico universal.

CONFLICTOS MARITIMOS: REALIDADES Y PERCEPCIONES

Los conflictos marítimos más intensos se expresan principalmente en la región del Cono Sur. Allí es posible detectar problemas específicos que se expresan en torno a objetivos muy claros, como es el caso de la delimitación marítima entre Chile y Argentina, las aspiraciones de Bolivia de lograr un acceso al



Mapa de Sudamérica.

Océano Pacífico que involucran intereses chilenos y bolivianos, y la permanente voluntad argentina de recuperar las Islas Malvinas.

Otra área de conflictos proviene de la proyección antártica. Argentina y Chile han planteado reinvindicaciones territoriales que, en ciertas áreas, se superponen y que se complican aun más con la presencia británica. Hasta hoy, los reclamos han podido dilatarse por la vigencia del Tratado Antártico que ha congelado todas las reclamaciones territoriales y ha alentado exitosamente la cooperación entre todos los países que lo conforman.

Para los países signatarios del Tratado, la subsistencia del Sistema Antártico ha resultado ser una fórmula adecuada de concertación entre estados con regímenes políticos distintos, fundamentos de pertenencia distintos, y capacidades económicas y tecnológicas diferentes. Con el fin de asegurar la vigencia futura, se ha facilitado la vinculación de todos aquellos estados que hayan demostrado un interés efectivo en la Antártica. Hasta la fecha, el sistema ha logrado mantener la región desnuclearizada y desmilitarizada, ha alentado la colaboración científica y ha progresado decididamente en el establecimiento de un régimen para la exploración y explotación de los recursos vivos y para los recursos no vivos, con el objetivo fundamental de preservar adecuadamente el delicado equilibrio ecológico de esa particular región.

La permanencia del Tratado Antártico adquiere, entonces, una importancia significativa en la medida en que logra conciliar las demandas territoriales, sin pronunciarse a favor ni en contra de ellas, asegura un acceso equitativo a los recursos y facilita la cooperación y el entendimiento.

La existencia de reclamaciones territoriales sobre la Antártica conlleva que a esos espacios se apliquen las instituciones propias del Derecho del Mar, esto es, plataforma continental, mar territorial y zona económica exclusiva con las consiguientes dificultades de delimitación, por una parte, y, por otra, con la superposición de regímenes de explotación de recursos vivos y no vivos con aquellos sistemas establecidos para el territorio antártico.

El surgimiento de la tendencia a la internacionalización de la Antártica promovido por Malasia en las Naciones Unidas es el principal riesgo que amenaza la frágil estabilidad política del sistema antártico. El descongelamiento de las reclamaciones territoriales deterioraría seriamente las relaciones entre Argentina, chile y Gran Bretaña.

La incorporación creciente y efectiva de los países sudame-

ricanos, que han manifestado interés en vincularse al Sistema Antártico, debe ser alentada para fortalecer en la región el interés por la permanencia del Tratado en el convencimiento que un resurgimiento de conflictos territoriales en esa área produciría necesariamente un proceso de creciente inestabilidad.

A estos problemas específicos se agregan las percepciones de influencia subregional y regional que informan la elaboración estratégica de las marinas sudamericanas y que se traducen en percepciones mutuas competitivas.

La inserción de las marinas sudamericanas en el escenario estratégico internacional integra adecuadamente estas percepciones estratégicas de conflicto y competencia en la medida en que cada país ocupa un rol importante en la defensa hemisférica ante las potenciales amenazas extraregionales.

En el diseño de las opciones estratégicas de las marinas sudamericanas a la competencia bilateral, subregional y regional, se superpone la integración al bloque occidental y la defensa de sus intereses en oposición a los del bloque opuesto liderado por la URSS. Las operaciones UNITAS han contribuido a fortalecer funcionalmente estas concepciones estratégicas generando vinculaciones fluidas y estables con los Estados Unidos[9].

EL DIMENSIONAMIENTO ECONOMICO DEL MAR

Los intereses económicos que alentaron a los gobiernos sudamericanos a reclamar una ampliación de su soberanía sobre los recursos marítimos hasta las 200 millas marinas han continuado fortaleciéndose persistentemente. Para su ampliación constante en el futuro, la vigencia de un sistema jurídico internacional que consagre adecuadamente el acceso a tales recursos es, consecuentemente, cada día más esencial (Ver Cuadro 2).

Del mismo modo, existe creciente conciencia de las ventajas que pueden esperarse de una adecuada cooperación regional y subregional en esta materia. La existencia de una práctica legislativa que establezca con racionalidad las normas más adecuadas para preservar los recursos vivos exige niveles crecientes de concertación.

Estudios realizados que tienen en consideración las fluctuaciones de las pesquerías pelágicas de la zona norte de Chile (principalmente sardina española y anchoveta), y en el sur del Perú, han demostrado la existencia de un ecosistema común que no respeta fronteras y, en consecuencia, su manejo y control sólo

puede ser eficiente en la medida en que se haga conjuntamente. De hecho, los aumentos en las cantidades pescadas de uno de los dos países suele redundar en perjuicio de las capturas del otro país. Este efecto se explica por variaciones climáticas y oceanográficas que alteran los ciclos de migraciones de las especies y distorsionan los mecanismos de control. El desarrollo acelerado de las pesquerías de la zona norte chilena ha provocado que la actividad empresarial y artesanal precediera al proceso de conocimiento y monitoreo de especies, de tal modo que en esta región las políticas de control han sido confusas y en muchos casos insuficientes. En el caso de las pesquerías demersales australes (merlusa, principalmente) la investigación corre paralela con la explotación, dotando de mayor racionalidad a las normas de regulación[10].

Chile y Perú representan el 61 % de la producción mundial de harina de pescado. Estos dos países, más Ecuador, representan el 69 % de la producción mundial de harina. Una concertación entre estos estados latinoamericanos debe ser alentada, tanto a nivel público, como a nivel empresarial[11].

Cuadro N° 2

Exportaciones de Productos Pesqueros
(US$ 1000)

País	Ubicación*	1984	1985	1986
Chile	(13)	419.379	438.630	516.043
Ecuador	(19)	216.067	260.939	385.565
Perú	(27)	233.167	221.595	256.127
Venezuela	(32)	80.396	127.794	188.452
Argentina	(33)	157.729	149.922	183.000
Brasil	(36)	179.316	174.275	153.848
Uruguay	(50)	48.859	54.149	65.150
50 países o áreas		15.288.110	16.342.574	21.618.202
Mundo		16.016.048	17.103.398	22.486.128

Fuente: FAO; Anuario 1986. Estadísticas de Productos de Pesca, Vol. 63, p. 63.

* Se detectaron los 7 países sudamericanos que aparecen entre los 50 principales exportadores mundiales de productos pesqueros.

En el ámbito pesquero la demanda hacia las marinas sudamericanas se orienta hacia la búsqueda de una adecuada protección de las zonas económicas exclusivas, lo que plantea, entonces, una orientación de la estructura naval hacia la adquisición y fabricación de buques adecuados a estos objetivos específicos. Esencial para este objetivo es contar con patrulleras que permitan un desplazamiento rápido, especialmente en países como Chile, que tienen una inmensa zona marítima que salvaguardar.

Un conocimiento adecuado del medio ambiente marino, contar con información actualizada y confiable son también necesidades importantes para la proyección futura de la actividad pesquera a las cuales las marinas deben dedicar especial atención.

En el ámbito de los transportes es interesante observar también una tendencia constante al crecimiento de las flotas mercantes nacionales; ello se explica, principalmente, por las demandas de los sectores exportadores e importadores de los países sudamericanos, que requieren contar con buques mercantes que respondan a sus necesidades en términos de rutas comerciales, oportunidad y costos.

Aun cuando no se puede afirmar que la tendencia al aumento se expresa con igual fuerza para todos los países, es particularmente interesante que ésta se esté produciendo en un momento en que existe, a nivel mundial, un proceso descendente del tonelaje de la flota mercante mundial[12].

Las demandas del sector transporte marítimo son diversas: a nivel nacional, las necesidades se expresan principalmente en el área de la infraestructura de puertos, capacidad industrial para la fabricación de buques o implementos, y en algunos países la principal presión se ejerce para obtener condiciones preferenciales de carga para los buques mercantes nacionales.

A nivel subregional se esperan condiciones de acceso equitativo a la carga sin discriminaciones de ninguna especie, alentándose los criterios de reciprocidad y cooperación.

En el nivel jurídico internacional la demanda de las flotas mercantes se expresa en la aspiración de libertad de navegación.

Para las marinas sudamericanas las aspiraciones de las flotas mercantes son un desafío importante y complementario de sus propias inquietudes, toda vez que los buques comerciales han sido considerados históricamente un refuerzo para las flotas de guerra, especialmente en hipótesis bélicas de conflicto y bloqueo (Ver Cuadros 3, 4 y 5).

El fortalecimiento de la dimensión económica del mar es un proceso de proyecciones futuras difícilmente calculables, especialmente si se consideran las expectativas de procesos que están en pleno desarrollo. El interés creciente por "sembrar el mar" de peces y mariscos, especialmente valioso para el consumo y las posibilidades de aumentar la extracción de recursos no vivos, son algunas de las formas en que la importancia económica del mar se perfila en el futuro.

HACIA UNA INTEGRACION DE AMBAS CONCEPCIONES

Como señaláramos al comienzo de este trabajo, la inmensa complejidad del tema y las diferentes proyecciones que el asunto del mar tiene para el desarrollo nacional y regional nos han inducido a privilegiar algunos factores relevantes, teniendo siempre presente la necesidad de investigar más a fondo todos y cada uno de los factores envueltos en el diseño de una política oceánica. Desde ya, es un desafío que exige un enfoque multidisciplinario en el aspecto científico y una discusión en la que participen activamente todos los actores envueltos.

Cuadro N° 3

Flotas Mercantes Sudamericanas por pabellón y tipo de buque en Toneladas de Registro Bruto (TRB) al 1° de julio de 1986

	Total	Petroleros	Graneleros	De carga general	Buques Porta-contenedores y portagabarras	Otros buques
Argentina	2.117.017	653.964	514.617	718.791	15.956	213.689
Bolivia	14.913			14.913		
Brasil	6.212.287	1.877.026	2.802.250	1.066.851	87.555	378.605
Colombia	380.074	31.954	29.296	308.556		10.268
Chile	566.881	582	313.701	138.600	3.245	110.753
Ecuador	437.682	154.725	11.153	234.277		37.527
Paraguay	43.298	2.935		34.660		5.703
Perú	754.179	147.469	190.419	245.995		170.296
Uruguay	149.811	76.378		44.316		29.117
Venezuela	998.296	458.900	85.569	305.401	497	147.929

Fuente: UNCTAD: "El Transporte Marítimo en 1986", ONU, Nueva York, 1987.

Cuadro Nº 4

Flotas Mercantes Sudamericanas por pabellón y tipo de buque en Toneladas de Peso Muerto (TPM) al 1º de julio de 1986

	Total	Petroleros	Graneleros	De carga general	Buques Porta-contenedores y portagabarras	Otros buques
Argentina	3.171.154	1.078.876	890.225	1.003.289	22.189	176.575
Bolivia	18.934			18.934		
Brasil	10.277.850	3.435.733	4.845.118	1.428.390	107.721	460.888
Colombia	486.423	51.835	43.569	382.472		8.547
Chile	907.538	820	613.577	203.201	4.543	85.397
Ecuador	611.570	278.164	20.147	285.587		27.672
Paraguay	51.540	3.880		44.920		2.740
Perú	997.089	251.507	324.233	347.877		73.472
Uruguay	224.854	142.617		58.492		23.745
Venezuela	1.428.634	751.281	142.095	427.845	1.180	106.233

Fuente: UNCTAD: "El Transporte Marítimo en 1986", ONU, Nueva York, 1987.

Cuadro Nº 5

Flotas Mercantes Sudamericanas

País	1975	1980	1984	1985	1984-85 (% change)
Argentina	1.447.165	2.546.305	2.422.111	2.457.337	1.5
Bolivia		15.130	14.913	14.913	00
Brasil	2.691.408	4.533.633	5.721.821	6.057.363	5.9
Chile	386.322	614.425	472.934	454.484	- 3.9
Colombia	208.407	283.457	373.828	365.638	- 2.2
Ecuador	142.356	275.142	411.641	443.839	7.8
Paraguay	21.930	23.019	37.799	42.851	13.4
Perú	518.316	740.510	787.746	818.103	3.9
Uruguay	130.998	198.478	190.309	173.423	- 8.9
Venezuela	515.661	848.540	1.003.381	984.881	- 1.8

Fuente: Lloyd's Register of Shipping Statistic al Tables.

* fet: gross registered tons.

En: **Ocean Yearbook 6**, International Ocean Institute. The University of Chicago Press, 1986.

Las marinas tradicionalmente estuvieron proclamando de distintas formas y en distintos momentos, la necesidad de valorizar el mar y de tomar conciencia de su riqueza económica, política y estratégica. Al mismo tiempo, estuvieron demandando de las instancias políticas una consideración adecuada de los requerimientos en buques, capacitación y personal que estuviera acorde con sus necesidades y objetivos estratégicos.

Esta necesidad de coherencia entre objetivos y medios estuvo muy lejos de lograrse. De hecho, ante eventuales conflictos regionales o bilaterales debió procederse, en la mayoría de los casos, a adquirir buques que permitieran responder a los desafíos sin poder considerar debidamente las necesarias compatibilidades que deben tener todos los elementos de una marina para ser eficiente.

La identificación de los objetivos que deben perseguir las fuerzas navales es una premisa previa para un diseño coherente. La determinación de la cantidad y calidad de materiales, la orientación de la capacidad industrial de fabricación en el país, las posibilidades de concertación regional, y la identificación de los proveedores, son elementos que deben considerarse en función de esos objetivos.

El redimensionamiento económico del mar plantea nuevas demandas a las marinas sudamericanas, especialmente en el terreno de la defensa de las 200 millas y de los recursos que existen en este espacio. La existencia de ecosistemas integrados que no reconocen fronteras, plantea, además, la urgencia de la concertación subregional. El ejemplo de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, como un foro importante para la discusión de los problemas del mar, ha demostrado con su labor la trascendencia de la cooperación regional y la ampliación creciente de la temática que exige estudio y adecuado tratamiento.

Es evidente que la perspectiva disuasivo-defensiva y la perspectiva económica deben comenzar a confluir en una política marítima y oceánica que defina los objetivos en función de los intereses nacionales y regionales.

Para ello, a la confluencia de los actores políticos, militares y empresariales debe contribuir el conocimiento científico del mar en sus diversas dimensiones. Los desafíos que plantea su vulnerabilidad al daño ambiental, la posibilidad de agotamiento de sus recursos por capturas excesivas, las expectativas de abrir nuevas rutas de transporte para reducir el tiempo y costo de flete de nuestros productos son, entre otros, temas que exigen definiciones políticas adoptadas a partir de un conocimiento profundo de la realidad especial sobre la que se actúa.

Los países de la región, ante las amenazas externas que plantean la deuda externa, el deterioro constante de los términos del intercambio, las corrientes proteccionistas del comercio, entre muchos otros problemas, han elegido el camino de la concertación y el diálogo político. Aun cuando los resultados concretos de este proceso están todavía en desarrollo, lo que ya tenemos como efecto es un aumento progresivo de la confianza mutua y un debilitamiento creciente de los factores de confrontación. A este nuevo escenario político y económico deben adecuarse también las concepciones estratégicas de nuestras Fuerzas Armadas en general y de las Marinas en particular.

NOTAS:

1. Declaración de Santiago de 1952, reproducida en García Amador F.V., **América Latina y el Derecho del Mar.** Universidad de Chile, 1976 pág. 99. Sobre la concertación de intereses en torno a las 200 millas, ver Armanet, Pilar "Fundamentos Económicos de la Declaración del Presidente Gabriel González Videla del 23 de junio de 1947", en Orrego Francisco (ed) **La Zona Económica Exclusiva. Una Perspectiva Latinoamericana.** Colección Estudios Internacionales, Instituto de Estudios Internacionales, Universidad de Chile, Santiago, 1982, pág. 33.

2. Dubs, Marne A... **Minerals of Deep Sea: Politics and Economics in Conflict** en Elisabeth Mann Borgese and Norton Ginsburg (eds). The University of Chicago Press, Chicago, 1986.

3. Ibid.

4. CPPS, "Boletín Informativo" N° 134, septiembre-octubre 1988.

5. Ibid.

6. Lupinacci, Julio C...**La naturaleza jurídica de la zona económica exclusiva a la luz de la Conferencia sobre el Derecho del Mar** en Orrego, Francisco (ed) "La Zona Económica Exclusiva: Una Perspectiva Latinoamericana" Op. cit. pág. 8.

7. Sobre la discusión en Perú ver Ferrero Costa, Eduardo **El Perú y las 200 millas:** Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial 1979. Sobre la conciliación entre países "territorialistas" y "patrimonialistas" en Améica Latina ver Lupinacci, Julio Cesa **La Naturaleza Jurídica...**; Op. cit. pág. 67 y ss.

8. Ramakrishna, Kilparti; Bowen, Robert E. and Archer,Jack H. ; **Outer limits of continental shelf; A legal analysis of Chilean and Ecuatorian islands claims and US response** en January 1987.

9. Morris, Michael "EEZ policy in South America's Southern Cone" en Elisabeth Mann Borgese and Norton Ginsburg (eds): **Ocean Yearbook 6** International Ocean Institute, The University of Chicago Press, Chicago, 1986, pág. 419.

10. Armanet, Pilar y Asenjo, Daniel... **La regulación de las principales pesquerías chilenas y la Convención sobre Derecho del Mar,** Serie de Publicaciones Especiales No. 60, Instituto de Estudios Internacionales, Universidad de Chile, Santiago, 1983.

11. Montt, Guillermo **Chile: Imágenes y alternativas preliminares de una potencia pesquera,** en Barros, Raymundo y Garrido, José (eds), **Cooperación regional para la seguridad alimentaria** Colección Estudios Internacionales, Instituto de Estudios Internacionales, Universidad de Chile, Santiago, 1986.

12. La tendencia descendente del tonelaje de la flota mercante mundial persistió en 1986. A mediados de ese año, el tonelaje total de la flota mercante mundial era de 639, 1 millones de TPM, lo que representaba una disminución de 25,7 millones de TPM, o sea el 3,9% respecto de las cifras del año precedente. La relación entre el costo de los fletes y el valor c.i.f. de las importaciones de los países en desarrollo siguió siendo aproximadamente dos veces más elevada que la de los países desarrollados de economía de mercado (un 9,55% en comparación con un 4,8%) UNCTAD; **El Transporte marítimo en 1986,** Naciones Unidas, Nueva York, 1987, pág. XII.

*La Escuadra Española del Pacífico (1862 - 1866)**

JOSE RAMON GARCIA

PREAMBULO

Intentaré, siquiera a vuela-pluma, esbozar la historia de este desdichado conflicto entre pueblos y naciones, afortunadamente, condenadas a entenderse, aun cuando, por infelices decisiones políticas, han debido, en la ocasión que nos ocupa, escucharse al sonido del cañón y al redoble del tambor.

Recordemos la máxima, no de un filósofo, tampoco de un militar, en este caso de un pacífico pintor, Francisco de Goya: "el sueño de la razón produce monstruos".

Rescatemos aquello que nos une y enterremos de una vez todos los cadáveres familiares insepultos que, unos y otros, guardamos en oscuros armarios; en caso contrario, el bolivariano sueño, el del Conde de Aranda, el de José Martí, el de tantos otros, seguirá siendo lo que ahora es, sueño, cuando debería ser un proyecto o un ideal a perseguir. De la unión nace la fuerza; de la desunión, la debilidad.

Ciñéndome ya a los hechos, narraré estos acontecimientos siguiendo un orden cronológico, pues creo conveniente comenzar con el estudio introductorio de sus orígenes, avanzar en su posterior desarrollo y, por último, finalizar con las conclusiones.

INTRODUCCION HISTORICA

1824. En los campos de Ayacucho es derrotado todo vestigio de poder español en la América continental, cesando de flamear el hispa-

---

Texto corregido y aumentado de la conferencia pronunciada por el autor, el 22 de febrero de 1990, en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

no pabellón que, en 1492, por vez primera había sido izado. Excepciones honrosas a la regla las siguientes: Brigadier Quintanilla en Chile y Rodil el terco, el férreo, el fiel Rodil, en la fortaleza del "Real Felipe" del Callao, Primer Castillo de la Mar del Sur.

Tras esta fecha emancipadora hasta el 6 de julio de 1850, los lazos de unión entre el Perú y España habían permanecido prácticamente cortados. Ese día fondea en el Callao la corbeta de guerra de Su Majestad Católica, "Ferrolana", en viaje de circunnavegación. Su Comandante, D. José María Quesada, usa de todas sus artes diplomáticas en pro de una gestión que no podemos calificar de puro formulismo: el saludo a la bandera. Tal detalle encerraba una cuestión de protocolo. Si se saluda y hay respuesta, el hielo de las relaciones Perú-España comienza a fundirse y la disposición mutua a mayores entendimientos puede ser nominada como favorable. El saludo, previamente acordado, fue correspondido y, al día siguiente, el Comandante Quesada rinde visita oficial al Presidente Castilla. El Gobierno Español recibió tal noticia con el natural agrado, tanto mayor cuanto que desde el año 24 no había existido relación oficial entre ambos países. Extraoficialmente, o a título confidencial, sí se habían realizado sondeamientos previos. En 1841, el Cónsul peruano en Burdeos tanteó al Gabinete de Madrid. La disposición se reveló favorable y se intercambiaron ejemplares de los tratados de paz firmados entre España y las Repúblicas de Ecuador y Méjico. A un distinto nivel, Perú obtuvo la concesión española de poder acreditar agentes comerciales (oficiosamente "cónsules" en ejercicio), en ciertas poblaciones hispanas, medida ésta muy "sui géneris" ya que no existía reconocimiento oficial ni "exequatur" o patente diplomática concedida y que creo responde a la necesidad del momento de buscar alguna vía de entendimiento, aun cuando no fuese la más idónea, diplomáticamente hablando, aunque sí asegurase la relación de intercambio mercantil.

Ya en 1849, D. Salvador Tavira, Embajador de España en Chile, notifica a Madrid que el Encargado de Negocios del Perú en aquella República, le había hecho llegar el mensaje del Presidente Castilla, sobre la conveniencia de entablar relaciones plenas. Dos años después, el Encargado de Negocios español en Quito se traslada a Lima por enfermedad y aprovecha la favorable coyuntura para realizar nuevas gestiones encaminadas a la firma de un tratado de Amistad, Navegación y Comercio, que cerrase el enojoso litigio entre ambas partes. La entrada en el poder de Echenique, en el año 51, da lugar a la investidura del primer negociador oficial ante la Corte de Isabel II, D. Joaquín José de Osma, antiguo Ministro de Relaciones Exteriores que, además, cuenta con el personal apoyo en Madrid del General Zavala, su hermano político. Osma intenta ser recibido por la Reina, lo cual implica un muy grave error de protocolo, pues si Su Majestad le recibe, ese acto real implícitamente conlleva el "placet", con lo cual ya no se precisaría de tratado alguno. Osma se percata de su desacierto y recomienza su labor

negociadora en favor del Proyecto de Paz y Amistad entre España y el Perú, el cual queda firmado en setiembre de 1853 y cuyo artículo primero precisa taxativamente que Isabel II hace renuncia por siempre, para sí y para sus sucesores a la soberanía, derechos y acciones sobre el territorio que constituía el antiguo Virreinato del Perú, dando fin al fatigoso conflicto comenzado en 1824. El artículo 4º indicaba la forma de cobro de la llamada "deuda colonial" (reconocida por ley peruana de 25 de agosto de 1831). El décimo-cuarto se refería al intercambio de agentes diplomáticos y consulares y el décimo-septimo y último preveía la ratificación del Tratado por las altas partes en Madrid, en el término de un año o antes si ello era factible.

La realidad es que este Proyecto no culminó en nada. Perú puso objeciones a los artículos 1º, 3º, 4º, 5º, 6º, 7º y 8º que podrían resumirse así: Si Perú había logrado su independencia de España por las armas, cómo era posible que la Reina "hiciera renuncia" de nada. Se adujo, que esa era la fórmula que se había adoptado con todas las demás naciones americanas y que ésta era la mejor forma de asegurar la independencia nacional para el Perú. El Ministro Paz Soldán explicaba a Osma: así al día siguiente de perder una batalla podríamos admitir tan duras condiciones. Sobre la "deuda colonial" se exponía que sólo se aceptaría el pago de la existencia hasta setiembre de 1820 y no la de la creada hasta el año 24.

Este Proyecto se conoce en Perú al ser asaltado el Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores y así publicado por la prensa. El pueblo se manifiesta claramente contrario a su ratificación y así finalizó este otro intento de aproximación. Osma es recompensado con la Cran Cruz de Isabel la Católica por el Gabinete español, en premio a su trabajo.

Osma, en aquellas fechas, realiza la contrata en puertos españoles de unos 300 marineros, con el objeto de ser enviados a la Gran Bretaña para tripular los vapores "Loa", "Tumbes" y "Apurímac". El Ministro de Marina español acepta el hecho consumado, aunque no el Ministerio de Estado, que considera que ante cualquier litigio o percance que pudiese presentarse no cabría posibilidad legal alguna, ni garantía de salvaguarda oficial española, para con estos 300 marineros contratados por el Gobierno Peruano.

En 1854 Castilla se alza en armas contra Echenique y ofrece la libertad a los negros que combatan bajo sus banderas. Desplaza a Echenique y de nuevo torna al poder. Una de sus primeras decisiones es el envío a Madrid de D. Mariano Moreira. El momento político es optimo pues el Ministro de Estado en la Corte Isabelina es el General Zavala, nacido en Perú. Zavala hizo todo lo que en su mano estuvo, por lograr el reconocimiento peruano, llegando por ello a ser objeto de

sospecha, burla y ataque por la opinión pública española; otros, más sutiles, lo calificaban de ingenuo en manos de su cuñado, el Sr. De Osma. Este baldón acompañaría a Zavala hasta después del mes de mayo de 1866, pero no nos adelantemos al devenir de los acontecimientos.

El General Zavala concede casi inmediatamente el "exequatur" regio a Moreira, en la errónea presunción que el Tratado está ya prácticamente ultimado. Ante ello Madrid envía en correspondencia como Cónsul en Lima a D. José de Jane, que se acredita asimismo ante el Gran Mariscal Castilla. Ciertamente con esta apresurada y cándida medida se ponía fin a un viejo problema y la soberanía del Perú quedaba plenamente asegurada.

En 1858 las elecciones confirman de nuevo a Castilla en la Presidencia de la República y, también con él, comienza la guerra con la nación vecina de Ecuador. En el bloqueo de Puná, es apresada por la flotilla peruana la barca española "María y Julia" que el Gobierno Nacional reclama por voz del Sr. Tavira, Encargado de la Legación Hispana en Santiago de Chile. Al mismo tiempo, el Sr. Quevedo, representante español en el Ecuador, es apremiado por el comercio y autoridades de la ciudad portuaria de Guayaquil para interponerse y mediar entre Perú y Ecuador, en su condición de neutral. Quevedo acepta la proposición e imbuido de nobles ideas humanitarias se embarca hacia el Callao en el vapor de guerra peruano "Tumbes", llegando a destino en julio del 59. La poca oportunidad de tal decisión es notoria. Actúa oficiosamente, aunque nadie lo cree, viaja en un buque de la Armada Peruana y, sin consultar ni a su Gobierno ni al Sr. Tavira. D. Salvador Tavira lo censura y decide no colocar el nombre de España en una incómoda situación, con dos representantes reclamando, uno oficialmente y otro a título particular. Quevedo nada obtiene y días después Perú declara la guerra al Ecuador.

Volvamos de nuevo al tan citado Tratado. Zevallos, Ministro de Relaciones Exteriores de Perú, aboga por un nuevo tratado y pide ser él mismo el plenipotenciario que lo presente y negocie en Madrid. Castilla acepta, aunque no la opinión pública, que recuerda su origen ecuatoriano. Ante ello Zevallos renuncia e indica la persona de su sobrino, D. Pedro Gálvez, como su sucesor en tal misión. Tavira conoce los hechos y se entrevista con Carpio, Ministro de Relaciones Exteriores, manifestándole lo incorrecto de enviar a España un "Enviado Extraordinario", sin antes mediar unas negociaciones previas. Carpio así lo reconoce pero la realidad se impone y Gálvez llega a Madrid. Cíclicamente los sucesos se repiten en pendular cadencia y Gálvez pretende la recepción real, aun antes de entrevistarse con el Ministro de Estado; abreviando diré que este caballero regresó a París sin obtener nada.

Tavira, mientras tanto, persistía en su reclamación de la barca "María Julia" (ya sin la intromisión de Quevedo) sin avanzar en la resolución del contencioso y, a la llegada a Lima del Encargado de Negocios de Francia, Sr. De Lesseps, se le ordena a él y a Jane, pasarle toda la documentación inherente a este incidente al agente galo.

Abramos un paréntesis ahora para adentrarnos en el llamado "Caso Talambo", en Pacasmayo, Perú. El Gobierno Peruano autorizó la introducción en el país de unos 10,000 españoles, para la colonización de zonas agrariamente deprimidas. Jane, Cónsul español, escribe a Madrid muy alarmado, exponiendo que éstos serán 10,000 víctimas propiciatorias que se verán reducidas a un grado casi de feudal esclavitud. Informa asimismo, que la operación está ya muy avanzada, puesto que de Lima había salido ya para el País Vasco el Sr. Azcárate, en busca del alistamiento de los colonos. El Gobierno y las Diputaciones regionales se manifiestan desfavorablemente ante tal contrata, pero, lo cierto es que en julio de 1860, 260 emigrantes vascos salen por tierra para Talambo. No deseo entrar a tratar en profundidad este tema por lo intrincado y tedioso del mismo, pero tampoco puedo obviarlo ya que su trascendencia en los acontecimientos posteriores es casi definitiva. Resumiendo, diré que el "hacer el Perú", resultó un error, el clima, las condiciones de vida y trabajo, el maltrato, desembocaron en incidentes armados entre los colonos y los hacendistas de Talambo, con resultado de muertes.

Acontecimientos similares al narrado anteriormente habían ocurrido con las emigraciones alemana, inglesa y asiática. No eran aquellas las promesas dadas sobre el dinero fácil y el bienestar material que se esperaban aquellos españoles.

Aquí retomaremos nuevamente el desperdigado hilo de esta historia pues, posteriormente, habrá que hacer mención obligada a Talambo.

En 1860, el Ministro de Estado español propone a Marina lo siguiente: es necesario "hacer ver de nuevo el pabellón" por el Mar Pacífico, indicando la conveniencia política de alterar la derrota de la escuadrilla que se va a enviar a las Islas Filipinas. Se acuerda seguir la ruta por el Cabo de Hornos en lugar de doblar por Buena Esperanza.

MOMENTO POLITICO AMERICANO

Detengámosnos en Santo Domingo y en Méjico. Cuál es su situación política en la época que nos ocupa.

Santo Domingo. La isla del Caribe se independiza de Haití en 1844, enarbolando la bandera de España y solicitando su anexión. Denegada ésta por la Corte, la pide a Francia que, tampoco la acepta. Esto por qué. Indudablemente Santo Domingo teme más a la República negra vecina de Haití que a la antigua potencia colonial. España reconoce en 1855 la plena y absoluta independencia a Santo Domingo. Cinco años después, en 1860, Santo Domingo vuelve a insistir en su demanda que, nuevamente es rechazada, aunque en 1861 se ve el Gobierno Español obligado por los acontecimientos a proclamar su soberanía en ese territorio. Los hechos se desarrollaron así. Se izó la bandera de Castilla y León en la antigua prisión de Colón, y se la saludó con 101 salvas de cañón. Política de hechos consumados. Santana, dominicano y promotor de la idea, es nombrado Capitán General. El abuso de autoridad, el régimen impositivo fiscal, la intolerancia religiosa, entre otras causas, precipitaron la sangrienta guerra que consumió a esta mitad de la isla, durante casi cuatro años, haciendo exclamar a D. Casto Méndez Núñez, que en ella participó: "Muy mal negocio", con su natural parquedad gallega.

Méjico. Esta nación se debatía desde hacía años en una cruenta guerra civil entre partidos antagónicos, que ventilaban sus diferencias de la manera mas brutal, conservadores y radicales, Juárez y Miramón. Derrotado el segundo, Juárez instaura la Dictadura. Francia, Gran Bretaña y España firman en Londres un convenio que establece el envío, a ese país, de un contingente armado lo suficientemente importante como para apoderarse de los puertos costeros y obligar a la protección de personas y bienes europeos. La Expedición Española parte y ocupa Veracruz. Son 12 buques al mando de Rubalcaba y del General Prim.

Ciertos grupos mejicanos proponen la monarquía como salida a la crisis y éste es el pretexto que estas tres potencias aducen para olvidarse de casi todo lo acordado en la reunión tripartita de Londres: Independencia de Méjico y sólo salvaguarda de personas y bienes, asegurando la estabilidad gubernativa nacional. Francia presenta al Príncipe Maximiliano. España pretende, valga la redundancia, otro pretendiente e Inglaterra, más pragmática, se contenta con 60 millones de pesos como indemnización. Finalizando diré que la Gran Bretaña y España se retiran de esta absurda aventura y dejan sola a Francia en la defensa de este Monarca en suelo americano. Sobre su fin no es preciso detenerse pues es de todos conocido.

Obviamente sería ahistórico pasar por alto las consecuencias derivadas de estas campañas europeas en América. Indudablemente Francia y España desean la reconquista del Nuevo Mundo. De poco vale para el partido exaltado el conocer la opinión al respecto de Madrid, la de sus Ministros (Calderón Collantes), la de sus Generales (Prim), la realidad

parece ser otra. Napoleón III e Isabel II codician el cetro americano.

En este clima nos movemos. "España ha arrojado la careta", escribe **El Chalaco**, del Callao. El Presidente Castilla ofrece a Juárez armamento y medios económicos.

Chile, por el contrario, contemporiza y comenta la actuación de España en Méjico como el natural resultado de la anarquía interior, pero en estas declaraciones se intuye la mano del monárquico García Moreno, del Ecuador y, por supuesto, la ibérica nacionalidad del Director del **Mercurio**, aunque no cabe esa presunción con el Director del **Tiempo**, también partidario de la "bona fide" hispana.

Perú ordena la fortificación del Callao, Arica y Paita y aplica un crédito extraordinario a la construcción de cuatro fragatas de guerra.

En estos precisos momentos el Gabinete madrileño adopta una resolución que, no por menos, hemos de calificar como de inconmensurable error de tacto. Osma, en 1853, había contratado en Madrid a los hermanos Ballesteros, para fundar una Escuela Central en Lima. Llegados a la "Ciudad de los Reyes", demoraron y retardaron hasta lo indecible la erección de dicho instituto, hasta tal punto que al Gobierno Peruano no le quedó otra opción que destituirlos de sus funciones. Pues bien, uno de los hermanos Ballesteros, José Merino, fue el escogido por Madrid para el cargo de Vice-Cónsul de España en Lima. Lógicamente no se le concedió la patente diplomática. Ballesteros protestó y en sus gestiones se encaminó hacia el agente francés, solicitándole amparase en el interin a la colonia española.

Por fin empezamos a vislumbrar este conflicto, casi agotados, aquí sus orígenes.

SITUACION INTERNACIONAL

Debo abrir aquí otro inciso al tema pues es preciso detenerse siquiera someramente, en el juego de potencias, alianzas e intereses mundiales, aunque ello nos aleje del suelo americano.

Abreviando al máximo, lo resumiré así:

Gran Bretaña: La gran potencia indiscutida e indiscutible. Esta nación insular, tras un cuarto de siglo de "era victoriana", experimenta el máximo poderío mundial que se concreta en su "Siglo de Oro". Su revolución industrial está en pleno auge, su comercio es el más expansivo del orbe, su moneda es sólida y estable, sus líneas de navegación

cubren todo el globo (la influencia en el Pacífico de la P.S.N.C. o la "Mala", como también se la conocía, es casi total), su Armada es la mayor y también la más poderosa e instruida del mundo. Su literatura, su pintura, sus bellas artes en suma corren parejas a este período imperial.

Francia: Indudablemente es el segundo poder del globo. El impulso dado por Napoleón III a las ciencias, las artes y, por supuesto, a la industria nadie puede cuestionarlo. No está demás reseñar algunos datos. Es el propio Monarca quien casi obliga a la construcción de las famosas baterías blindadas ("Devastation", "Lave" y "Tonnante") que, en la guerra de Crimea, acallan los fuegos del fuerte ruso de Kinburn. Fueron acribilladas mas no sufrieron daños de importancia.

La Gran Bretaña, con retraso, recelo y cierta desgana, construye posteriormente otras cuatro baterías blindadas, basadas en los planos facilitados por los astilleros galos al Almirantazgo británico. Francia realizó 5 y la Gran Bretaña 4. Esto supuso un reto al concepto inglés del poder marítimo, pues la segunda nación de la tierra cuestiona y amenaza estratégicamente su supremacía no discutida y además la obliga a ir tras ella tecnológicamente. Es un desafío a su política internacional.

Otro dato que incide sobre lo mismo es el siguiente: El éxito demostrado por estos artefactos navales motiva al ingeniero francés Dupuy de Lome a la construcción de un tipo enteramente nuevo de navío de guerra, el buque blindado. Se escoge un navío de línea, el "Napoleón", se le rebaja la cubierta superior y se le blindan los costados con planchas de hierro. Ha nacido la fragata blindada "Gloire", o si queremos denominarlos así, los acorazados. Una vez más la Gran Bretaña ve peligrar su supremacía naval y emprende apresuradamente la construcción de su propio buque blindado, el "Warrior", bajo la dirección de Watts y Rusell. No será esta unidad el resultado de la transformación de un buque ya existente (caso francés, el "Napoleón" deviene en el "Gloire"), no tendrá el blindaje -13 cm.- sujeto al casco de madera por pernos ("Gloire") ya que será construido enteramente en hierro y su protección no será total con faja envolvente a todo el casco ("Gloire"), sino tan solo en la línea de la batería -11.5 cm.-, para así no sobrecargar los extremos de la nave con pesos inusuales en la construcción naval.

Técnicamente hablando, la Gran Bretaña va a remolque de la tecnología francesa que le toma la delantera con nuevos modelos y prototipos que exigen al Almirantazgo el seguimiento de sus pasos para no perder la necesaria confianza en la supremacía inglesa sobre los mares. Esto conlleva implícitamente dos consecuencias nada gratas para los gobernantes del Imperio Británico. Primera: Francia puede ser capaz de relegar técnicamente a la construcción naval inglesa, dando

lugar al envejecimiento y nulidad de la Flota, puntal y soporte del Imperio y, en segundo lugar, este emergente poder galo invalida la antigua máxima de los "dos poderes", es decir, la Gran Bretaña precisa poseer para su supervivencia el "doble del poder" naval que su principal adversario teórico, además de una tercera consecuencia natural que estudiaremos al tratar del tercer país en esta mínima lista de poderes.

España: A principios del siglo XIX España casi desaparece como poder del panorama internacional. Tres son las causas: A). El desastre naval franco-español de Trafalgar, frente a la flota inglesa. B). La invasión napoleónica de España que sume a la nación en una guerra contra la primera potencia del mundo, de la que sale el país postrado, aunque victorioso y C). La emancipación de las "Españas" en el continente americano (restando tan solo Cuba y Puerto Rico, las Islas Filipinas en el Pacífico y algunos otros archipiélagos en la región). Bajo estas tres calamidades nace el reinado del Isabel II, complementadas con una cuarta, de no menor trascendencia: el partido tradicional no acepta la monarquía bajo el cetro de una mujer. Los "carlistas", o partidarios de D. Carlos María Isidro, toman las armas reclamando una dudosa legalidad. Tres guerras civiles, las llamadas guerras carlistas asolaron el territorio nacional durante este martirizado siglo XIX.

Con esta herencia se nos aparece nuevamente España ante el orbe. Añadiremos a ésto que la nación ibérica no había realizado la "revolución industrial", con lo que se había quedado descolgada del progreso técnico resultante de la época. Qué podía esperar España de esta centuria. Una impopular medida económica alivia algo esta carga. La desamortización. Se llevan a efecto numerosas expropiaciones de tierras y bienes muebles e inmuebles en poder de la "mano muerta", es decir, la Iglesia Católica, lo cual no cambia el régimen seudofeudal de propiedad de la tierra (pues las propiedades de la iglesia pasan a aquellos que disponen de capacidad monetaria para comprar estos bienes enajenados, o lo que es igual, los grandes latifundistas, propietarios o, simplemente, caciques), retrasando la tradicional y necesaria reforma agraria, que redima al campesinado. Esta desamortización además da lugar a la destrucción, saqueo, abandono o, simplemente, venta o exportación de una irremplazable parte del patrimonio cultural y artístico atesorado por la iglesia a lo largo de casi dos milenios de presencia en la Península. Sin embargo, esta medida facultó al Gobierno de la Nación para poder emprender un vasto programa industrial y desarrollista. Se tienden los ferrocarriles, se construyen las carreteras, se modernizan y dragan los puertos, se premia la instalación de capitales extranjeros, se crean las grandes compañías navieras, se explota industrialmente la minería, se avivan los mortecinos astilleros, se llevan a efecto un sin fin de grandes obras públicas (puentes, canales de irrigación, abastecimientos de aguas, alcantarillados, alumbrados de gas, faros...), se emprende la construcción de los grandes museos, bibliotecas, academias y

centros culturales de la nación. La prensa experimenta un auge espectacular y su osadía en el enjuiciamiento de los hechos y en la defensa partidista de sus postulados es casi brutal. Las ciudades empiezan a crecer rápidamente y con ellas la construcción de viviendas, el comercio, el transporte, el funcionariado y, como lógica consecuencia a estos fenómenos, la exigencia de mano de obra barata. Aparece el obrero, el proletario. La lucha urbe-campo, ciudad-pueblo. Toma cuerpo la figura del explotado urbano, del desarraigado, de aquel que vive en la ciudad, aunque la ciudad no mora en él. Y ... también, como no, se construye con una pasmosa celeridad una Armada en un muy breve plazo. Moderna, potente, con un gran número de unidades y dotada de los últimos avances en la arquitectura naval (vapores, fragatas a tornillo –helice–, fragatas blindadas, goletas, transportes a vapor, etc.).

Este innegable progreso, aun con grandes carencias y fundado en muchos casos en la penetración extranjera, es alentado por los partidos políticos imperantes en la época, partidos dirigidos por militares, Partido Conservador, General Narváez, Unión Liberal, General O'Donnell. Dos "espadones" de probado prestigio y éxito dirigen la Nación y una Reina, Isabel II, de escaso parecido con su antecesora Isabel I, que se debate entre los brazos de sus ministros y amantes y los de "Sor Patrocinio", esa ¿santa? que posee en sus manos los estigmas de la Pasión de Nuestro Señor, manos que rezuman sangre, aunque, indudablemente "non sancta"; y, no lo olvidemos, un Rey, Francisco de Asís, que ni reina ni gobierna, ni la Reina desea y al que también manipula otra figura, no menos milagrosa, otro santo varón, en este caso el Padre Claret.

INTERVENCIONES ESPAÑOLAS EN EL EXTERIOR DURANTE LOS GOBIERNOS DE NARVAEZ Y O'DONNELL

Al no formar parte de este trabajo la reseña de las mismas citaré, a título meramente informativo, los lugares y años de éstas.

Guinea	1843
Guinea	1845
Portugal	1846
Islas Chafarinas	1848
Italia	1849
Cochinchina	1858
Santo Domingo	1861
Golfo de Guinea	1858
Territorios del Río Muni	1858
Guerra de Marruecos	1859
Expedición a Méjico	1861
Expedición al Pacífico	1862
Cuba, Puerto Rico e Islas Filipinas	Levantamientos

Después de lo antes expuesto, donde claramente se observa la parcialidad francesa hacia España en algunas expediciones, y el apoyo expreso en otras, añadiré algo sobre esta colaboración con el fronterizo vecino del norte.

Napoleón III es un acérrimo defensor de las naciones latinas, mediterráneas, frente a las sajonas o centroeuropeas y, unido por lazos de familia a la Reina Isabel II, ve con plácida complacencia toda actividad hispánica, ofrece su apoyo absoluto en todos los campos y sin reserva alguna, lo que facilita enormemente el desarrollo de una línea política internacional, en la que el Gabinete de Madrid cuenta con tan poderoso aliado. La Gran Bretaña, en líneas generales, mira con benevolencia a la nación española, aunque, no por ello, ve con agrado este real "matrimonio". Ante un teórico y futuro posible conflicto, Francia más España serían capaces de colocar en una muy desfavorable posición militar a la Gran Bretaña, por esta razón, entre otras, evidentemente, Londres cultiva con especial cariño la planta, bien abonada, de Madrid. Tengamos en cuenta que Inglaterra mantiene como puntal de su existencia otra vieja máxima, no escrita, aparte de la antes definida como el "dos o doble poder", es la siguiente: Cuando una nación comience a suponer peligro o amenaza, militar o naval, para con la Gran Bretaña, debemos de aliarnos con el tercer país en liza, pues, de esta manera, sumando nuestro primer poder mundial con el del tercero, seremos siempre capaces de dominar y humillar al segundo. Como vemos, esta simple fórmula no es factible de aplicar en el caso antes tratado. Tomando con cierta ligereza esta mágica ecuación, diremos que Inglaterra (1º) más (+) España (3º) siempre superarían a Francia (2º), pero el caso es que en este momento político la suma no es realizable, todo lo más aproximado sería ésto: Francia más España, más Gran Bretaña = Expedición a Méjico. Francia más España = Expedición a la Cochinchina. Francia más Gran Bretaña = Expediciones a Cantón (China), Crimea, etc.

Por último, algún amable lector podría objetar que estoy deliberadamente olvidándome de los Estados Unidos. No hay tal lapsus.

Estados Unidos de América: Esta nación acaba de salir de una muy cruenta Guerra Civil y no son un poder mundial. No son ni siquiera un poder continental. Dan inequívocas muestras de su futuro imperialista (en la década de los 50 el comodoro Perry, al mando de una flotilla de guerra, obliga al Japón a la apertura de sus puertos al comercio). Dos personas de indudable influencia en esta historia –entre otras– inciden constantemente en esta apreciación: D. Eusebio Salazar y Mazarredo y el Mayor General de la Escuadra del Pacífico, D. Miguel Lobo. Es sumamente instructiva la lectura de sus conclusiones al respecto. Sus consideraciones se han revelado como minuciosamente exactas. Sobre ambos tendremos ocasión de hablar líneas más abajo.

Un ejemplo más sobre el pequeño poderío militar norteamericano y por ello escasa incidencia. 1873. La corbeta española "Tornado" (apresada por la fragata "Gerona", en 1866) detiene, en aguas cubanas, al buque norteamericano "Virginius" que contrabandea armas para los insurgentes cubanos. El buque es llevado a la isla y gran parte de su dotación es ahorcada al ser declarados como "piratas". Es el conocido como "incidente Virginius". La prensa norteamericana clama por la guerra con España, pero el Gabinete de Washington considera que de declararse, los Estados Unidos corrían grave peligro de ser navalmente derrotados por la Escuadra Española. Este y otros muchos acontecimientos más determinan la decisión de dotarse de una gran flota oceánica, cuya primera gran prueba de fuego la comprobamos los españoles en 1898, en Santiago de Cuba y en Cavite (Filipinas).

LA ESCUADRA DEL PACIFICO

En 1862 se comienza a preparar la salida de una División Naval Española hacia el Pacífico. La conforman las fragatas de hélice "Resolución" y "Nuestra Señora del Triunfo" y la goleta "Virgen de Covadonga" (de estación en el Río de la Plata), también la goleta "Vencedora". Van provistas de cuatro meses de víveres y al mando de D. Luis Hernández Pinzón. Sus instrucciones indican, clara y terminantemente, que España reconoce la independencia de todas y cada una de las naciones americanas, que se obre con tacto, aunque con la energía necesaria en el tratamiento de toda reclamación efectuada por españoles, siempre de común acuerdo con las autoridades consulares y que si surgiese algún problema, de gravísima resolución, quedaba el Comandante General autorizado para solventarlo según le dictasen su conciencia y honor y el espíritu de las instrucciones recibidas por el Gobierno Nacional. Sobre Perú, indicaban que esta República era la que más hostil se manifestaba hacia España y que, por ello, se deberían comportar con una diplomacia aun mayor, aunque también por ello, con una mayor rigurosidad.

El Ministerio de Marina dio también sus instrucciones a Pinzón. Se pueden concretar así: Diríjase a Río de Janeiro, Río de la Plata, recorra el Cabo de Hornos a máquina, siga por Arica, Valparaíso, Concepción, Callao, Acapulco y California. Asimismo mencionan la necesidad de salir de puerto, con la antelación suficiente, en los días próximos a las respectivas fechas de fiestas nacionales de independencia.

El 10 de agosto de 1862 salen de Cádiz la "Resolución" y la "Triunfo", al mando de los Capitanes de Navío Rigada y Croquer. La insignia la arbola la "Resolución" y en ella se embarca a la "Comisión Científica del Pacífico" (de la que no haré mención por existir numerosas obras de gran calidad que especifican muy en profundidad sus trabajos). La goleta "Vencedora" se decide unirla a la escuadrilla cuando termine su apresto.

Antes de la salida de Cádiz de esta expedición, Perú había tenido conocimiento de la misma (por otro lado, hecho nada inusual ya que no se había escondido la intención de destacarla) y envió a Montevideo al Sr. Seoane, con el propósito de intentar la unión de las Repúblicas del Sur ante una posible agresión naval española. ¡Pobre agresión continental con dos fragatas de madera y un aviso!

Creus, representante español en la zona, habla con Seoane y le muestra los despachos recibidos de la Corte, previa petición de los mismos por el agente peruano. Tras leerlos con especial avidez, el peruano manifiesta: "Qué distintos son los propósitos que en el Perú se atribuyen a España, este despacho respira cariño fraternal, y nosotros les creemos a Uds. egoistas y opresores". Esta lectura y la oportuna retirada del General Prim, con el cuerpo expedicionario español, de Méjico, hicieron escribir a Castilla, en carta a Seoane: "no le perdono sus sospechas sobre la llegada de la división naval".

El día 6 de octubre las fragatas fondean en Río de Janeiro; a primeros de noviembre en Montevideo, donde se les une la goleta "Vencedora", con la cual Pinzón pasa a Buenos Aires.

También el Comandante General se entrevistó con Seoane. Este le preguntó por sus instrucciones. La reunión, como pueden Uds. figurarse, no fue especialmente amistosa, dado el temperamental carácter de Pinzón y la suspicacia del peruano.

Después de permanecer largo tiempo de estadía en el Plata, salieron las fragatas y la goleta para el Pacífico, por el Estrecho de Magallanes (en contra de las órdenes recibidas de realizar la travesía por Hornos) y, tras 17 días, 14 en fondeadero y 3 de tempestuosa navegación en la que casi atraviesan Magallanes, han de dar la vuelta, pues la fuerza de los vientos y una avería en el timón de la "Resolución" lo impiden. Se decide la recalada en las Islas Malvinas. Una vez allí, no existiendo en estas islas cantidad suficiente de víveres y carbón para el abastecimiento de los buques, ni la madera para la construccion de un nuevo timón, se dictamina la espera de un buque de Montevideo que les aprovisione. Casi dos meses de demora. En abril, repuestos de todo, salen para Hornos. Tras durísimo temporal, a primeros de mayo, fueron llegando a Valparaíso las fragatas; la goleta ancló a finales del mes de abril.

El recibimiento en Chile fue de una gran cordialidad y sin sombra de duda por todos los estamentos, públicos y privados, civiles y militares. Pero algo vino a enturbiar esta atmósfera plena de cortesía. Una carta de Ballesteros desde Lima reseña la negativa del Gobierno del Perú a reconocerle, la descripción de las actividades de Seoane y la existencia

de una "máquina infernal" destinada a hundir la flotilla a su llegada a las aguas del Perú. Poco era preciso para alterar a Pinzón que, como mínimo, tenía una indudable fama lograda en su carrera militar, mas, como diplomático, si alguna condición tenía, debía de estar muy oculta.

Entre junio y julio dejaron Chile para dirigirse al Perú, con gran desagrado de todas las clases de marinería de los buques. Las relaciones oficiales y las cartas personales, todas ellas, en curiosa uniformidad, hablan del trato cortés, caballerosidad y corrección y del evidente progreso material y cultural de la nación chilena.

La llegada al Callao de las fragatas no pudo ser en momento más oportuno. Una barca española sale apresuradamente de la rada pidiendo auxilio. Se dirige la "Resolución" hacia ella y envía un bote a comunicar. La "Triunfo" recibe por telégrafo orden de zafarrancho de combate y de cargar la artillería con bala. La "Rosa y Carmen", pues tal era el nombre de la barca, traía de Tahití (o Otaiti, como también se conocía a estas islas), colonos polinesios, con todas las pertinentes autorizaciones, pero al ir a desembarcar, la Escuadra Francesa allí presente le comunica a su Capitán la orden de apresamiento para el buque y la de su captura personal, bajo la acusación de secuestro y asesinato en Otaiti, colonia gala. Pinzón dispone a las fragatas en orden de combate y los buques franceses se retiran. El Capitán de la "Rosa y Carmen" solicita una averiguación inmediata de los hechos que ponga en salvaguarda su honor.

Pinzón saluda a la plaza, siendo correspondido por las baterías de la misma. Visita al Presidente Canseco y al Cuerpo Diplomático residente en Lima, así como a los Jefes de las unidades navales de Francia y la Gran Bretaña.

Desembarcada la marinería encontró un pueblo afectuoso y festivo que les agradó sobremanera. Tampoco aquí se produce incidente alguno.

Terminada la gestión en Perú levan anclas, siguiendo las instrucciones recibidas, es decir, remontar la costa del Pacífico hasta la Alta California. Tocan Guayaquil, Panamá, Acapulco y San Francisco. Juzgando lenta la navegación en conserva con la pequeña y poco veloz "Covadonga" hasta los Estados Unidos, se la separa de las fragatas con la orden de recorrer Centroamérica y volver a esperarlas en el puerto del Callao. El viaje resultó un éxito, fondeando en San Francisco. Como detalle anecdótico diré que un celoso Diputado a Cortes, en ese momento en Nueva York, telegrafió a la Legación Española en Washington para informarla que la Escuadra del Almirante Pinzón se había hecho pedazos en la Baja California. Este parlamentario, del que ya hemos

hablado y seguiremos hablando, tenía un nombre: Don Eusebio Salazar y Mazarredo.

Ya de vuelta la División Naval al Callao, el Comandante de la goleta "Covadonga" le indica a Pinzón los asesinatos de españoles en la hacienda de Talambo. El Almirante conoce los sucesos desde su parada en Panamá, pero no los detalles. Unamos ésto al brutal error ministerial siguiente. El nuevo Gabinete Miraflores, nombra, en sustitución de Ballesteros, a Ugarte, español radicado en Lima, como su sucesor. La colonia española no lo aprueba por su acendrado antihispanismo y sus simpatías a Perú. Ballesteros le niega el archivo de la Legación, pues dice ser preferible darlo directamente al Gobierno Peruano. Madrid desaprueba a Ballesteros y releva del cargo a Ugarte, ordenándole la entrega del fichero al Encargado de Negocios de Francia en Lima. En estos momentos sólo resta representación oficial española en Islay, el Sr. Albistur, como Vice-Cónsul.

En esta situación, Pinzón recibe notificación de D. Gabriel García de Tassara, Ministro de España en Washington, por mediación del relevado Ugarte, en el sentido de dirigirse con la escuadrilla naval a la Isla de Cuba. El Almirante reúne Junta de Oficiales y decide improcedente la partida en la actual situación. Aparece Salazar y Mazarredo en escena y con él la idea de la captura de las islas huaneras de Chincha o Lobos, como prenda que asegure la resolución del conflicto de Talambo y demás quejas de ciudadanos españoles. Se escribe a Madrid, exponiendo el espíritu de la Junta y la decisión del Almirante Pinzón y se añade al escrito la carta de dimisión del Almirante en el caso que Madrid reprueba la actitud de permanecer en aguas del Perú, en lugar de ir a Cuba.

La Escuadra permaneció en Valparaíso en espera de las instrucciones de Madrid y, salvo el viaje de la "Covadonga" a Pacasmayo, para conducir al Callao a los vascos de Talambo, nada especial hay que reseñar.

Vuelve Salazar de España (pues él se ofreció para llevar la carta de Pinzón) y regresa ostentando la flamante designación de Ministro de Su Majestad Católica en Bolivia y Comisario Extraordinario para el Perú. Salazar había ya comunicado a Pinzón que el Gobierno respaldaba su conducta y esperaba de él energía. Decir ésto al Almirante Pinzón, ilustre descendiente de los Pinzones del Descubrimiento de América, era como poner banderillas de fuego a un toro de raza. ¡Energía a él! Al último Pinzón que solucionó en menos de un minuto lo que demoró meses en Africa, la firma del Tratado de Paz con Marruecos. O'Donnell bien lo recordaría.

Nada más llegar a Lima Salazar y Mazarredo notifica su misión y solicita día y hora para ser recibido. El Ministro Ribeyro le indica que

lo será a título confidencial, pues el cargo de Comisario es ajeno a los usos diplomáticos vigentes. Este supuesto desaire hace escribir a Pinzón. ¡Vaya Ud. a las Islas de Chincha con los buques y espéreme allí! Además de ello aduce que el Perú se está armando y que ello era, evidentemente, una muestra más de las intenciones de esta nacion para con España, ¿porqué si no un empréstito de 70 millones de duros?

Las instrucciones dadas a Salazar en Madrid indicaban textualmente: "fije V.S. altamente su atención en que la misión que el Gobierno de S.M. le confía es de paz: que el Gobierno quiere paz y buena inteligencia ...".

El 14 de abril de 1864, la "Resolución" y la "Triunfo" fondean cerca de las Chinchas en espera de Salazar. La goleta "Covadonga", con Salazar y Ballesteros a bordo, llega poco después.

Salazar encolerizado novela a Pinzón sus desventuras y le hace entrega de unas segundas instrucciones entregadas a él por el Ministerio de Marina. En ellas se razona el deseo español de paz con la solución del pleito de Talambo y, sólo en una línea, se indica lo siguiente: "queda más justificado el uso de la fuerza" en el caso extremo de atentado contra la seguridad de los buques o su personal o el honor nacional. Pinzón pide a Salazar las instrucciones que faltan, las primeras, y éste se disculpa diciendo haberlas extraviado, además de referirle ser un documento burocrático sin mayor interés. No satisfizo esta explicación al Almirante ni a su Mayor General, pero hubieron de aceptarla pues lo contrario habría sido dudar del honor de un Ministro de España, presunción impensable.

Las instrucciones "perdidas" eran de una exagerada exactitud considerando toda coyuntura posible ante la presentación de Salazar como Comisario, éste las obvió al límite, empujando en su alocada aventura al férreo Luis Hernández Pinzón.

El 14 de abril, ese infeliz 14 de abril, las Islas de Chincha fueron capturadas sin oposición alguna, mediante ultimatum con 15 minutos de plazo; desde ese día la Escuadra del Pacífico sería odiada por prácticamente toda la América. ¿Fué culpable la Escuadra? ¿Uds. qué opinan?

Esa noche sale la flotilla española rumbo al Callao para comunicar al Gobierno del Perú la toma de las islas. A la llegada a ese puerto, encuentran en él a las fragatas y vapores de guerra "Amazonas", "Loa", "Tumbes", "Sachaca" y "Lersundi". Perú ya conoce la captura mas nadie parece manifestarlo. Pinzón entrega un Manifiesto al Almirante peruano y a los jefes de las estaciones norteamericana e inglesa y al



La Escuadra Española en el Callao.

Ministro francés, exponiendo las razones que, en su opinión, respaldan tan grave actitud militar. En el puerto, encajonada entre otras embarcaciones una barca española, la "Heredia", lógicamente corre el peligro de ser inmediatamente apresada por el Perú. Los acontecimientos se suceden con una inusitada rapidez. El Callao se encuentra preso en una desmedida actividad. La Escuadra Peruana encendía calderas, la flota mercante se aparta de las fortalezas del puerto, la Escuadrilla Española toca "zafarrancho de combate" y la goleta "Covadonga" saca, bajo las baterías de la plaza, remolcada a la "Heredia". El "Loa" grita: "¡Atrás, no se pasa!", pero Fery, su Comandante, prosigue en el rescate entre el dédalo de buques, rascando los costados de varios de ellos. El gentío en el muelle acosa a las fuerzas militares peruanas. ¡Mueran los godos!, ¡Disparad!

Examinemos someramente el Manifiesto entregado. "Considerando que el Gobierno del Perú ha declarado además en un documento diplomático dirigido a la Gran Bretaña que las islas del guano no son sino una factoría...", "Considerando que la propiedad de las islas puede reivindicarse...". He aquí el punto de toque del Manifiesto: Reivindicación. Este término anula taxativamente lo expuesto en el citado documento líneas más arriba: España reconoce la independencia y soberanía del Perú. Reivindicación nos habla de vuelta hacia atrás, de simple tregua en la independencia americana. De reconquista. Gigantesco error.

La Escuadra del Pacífico vuelve a las Chinchas. El carguío se desarrolla con absoluta normalidad, sin interferencia alguna y las rentas del mismo las sigue percibiendo el Gobierno del Perú, no la Escuadra.

Comienzan las mediaciones. Perú, Gran Bretaña, Francia, Chile. No hay resultados tangibles.

Salazar decide su vuelta a Europa con el propósito de explicar los hechos y su conducta. El mismo nos confiesa. Por qué las Islas de Chincha. Son una fortuna a disposición de quien quiera tomarla y la venta del guano supondría para España el rescate de Gibraltar, la emancipación de los esclavos de Puerto Rico y Cuba y la construcción de una Gran Armada, equiparable a la británica, que frenase a los norteamericanos en sus pretensiones hacia Panamá y la isla de Cuba.

Salazar tuvo gravísimas responsabilidades en este desdichado conflicto, pero no podemos negarle dotes adivinatorias. No es una locura lo expuesto por él –en líneas generales– en sus larguísimos memoriales a Madrid.

Consecuencias evidentes. El odio peruano y el temor y la sospecha americana. Esta es la verdadera faz de la Escuadra del Pacífico y de su Comisión Científica. Todo excusas. La maniobra es clara y antigua. Napoleón III e Isabel II, dos viejos aliados decididos al rescate del mundo. Méjico, Santo Domingo, Golfo de Guinea, Cochinchina, Marruecos... son la consecuencia lógica de un matrimonio por interés. Vuelve la monarquía. América entera está amenazada. Los Estados Unidos no son una potencia militar y además ven con cierta simpatía a la Corte Española e Inglaterra no se colocará ante Madrid y París. No hay oposición. Más o menos la mitad del continente americano reprueba la actitud española, pero la otra mitad colabora con la Escuadra, hace la "vista gorda" o, simplemente, se abstiene de tomar partido. No hay unidad continental. Todo está perdido.

No puedo por menos que reconocer la validez de tales apreciaciones. Son lógicas. Absurdamente racionales. La protesta recorrió parte de la América. En Chile se prodigan los insultos hacia la legación de España.

En ésto Pinzón encuentra la "carta perdida", la que Salazar decía no tener importancia alguna, la "extraviada". Conoce su engaño, se siente completamente estafado y comprende la situación en que ha colocado al Gobierno Español ante toda la América. Escribe a Madrid indignado, narra con pasión su engaño y la vileza de Salazar y pone su cargo a disposición del Gobierno. Asimismo intenta una mediación con Perú que no logra resultado alguno.

España envía refuerzos al Pacífico. Ante el hecho consumado de la ocupación de las islas no puede ahora añadirse la derrota de una fuerza tan exigua como la que Pinzón comanda. Se destinan las fragatas "Blanca", "Berenguela" y goleta "Vencedora". Al mismo tiempo se desaprueba a Salazar y a su Manifiesto "reivindicativo". Se decide, por último, incluir en los refuerzos a la también fragata de madera "Villa de Madrid".

Chile declara el carbón de piedra contrabando de guerra y niega su abastecimiento a la Escuadra Española, igualmente prohibe la entrega de unos tubos metálicos, destinados a la máquina de la goleta "Covadonga". El Ministro Español, Tavira, protesta ante tales medidas discriminatorias y, tras un larguísimo "tira y afloja" con el Gabinete de Santiago, termina por aceptar las explicaciones ofrecidas por la Cancillería Chilena.

En Lima se reune el Congreso Americano que, resumiendo, diremos no logra resultado alguno destacable.

La Escuadra encuentra bloqueado todo el litoral y se surte con envíos de carbón desde Valparaíso (compras interpuestas), Pisco (idem y contrabando), Guayaquil, Panamá (por mediación francesa y española) y San Francisco. Con posterioridad se realizan transportes desde España.

Perú sigue reforzando su Escuadra. La "Apurimac" se blinda con cadenas, el "Loa" es un monitor acorazado, la "Amazonas", el "Tumbes", el "Sachaca" y otros vapores menores se aprestan igualmente.

El 25 de noviembre de 1864, fondeada la Escuadrilla de Pinzón en el puerto peruano de Pisco, toca a incendio la campana de la fragata "Triunfo". Una jarra de aguarrás y una vela en el departamento de pinturas de la nave, comienzan la quema que continúa imparable, a pesar de los ímprobos esfuerzos que se hacen para sofocarla, hasta la destrucción total del buque. Se logra el rescate del armamento ligero, de unas 400 granadas artilleras, de la caja, documentación y códigos. El brulote fue remolcado por la "Covadonga" y "Vencedora" a zona de poco fondo para no obstruir la navegación. Siguió ardiendo toda la noche y de vez en cuando disparaba la moribunda "Triunfo" sus cañones cargados. El Poder Naval Español en el Pacífico Sur ha quedado reducido a la mitad.

Al día siguiente, el 26, en junta de guerra celebrada a bordo de la fragata peruana "Amazonas", se opta por atacar a la División Española. Conocida por Pinzón tal decisión, resuelve enviar sus transportes a cruzar con cita previa y, en último caso, con derrota hacia Guayaquil. La Escuadra del Pacífico, o lo que de ella resta, permanece en constante movimiento cerca de Chinchas, Pisco o Isla Blanca en orden de combate.

En diciembre, el día 6, llega el General Pareja, anterior Ministro de Marina, a Pisco, a relevar al Almirante Pinzón. El día 7 toma el mando de la fuerza.

Llegan la "Blanca", "Berenguela" y "Villa de Madrid". La Corte decide añadir a estas fuerzas la "Numancia", blindado de primera clase y joya de la arquitectura naval de la época, así como el transporte de guerra "Marqués de la Victoria".

El 30 de diciembre aparece ante la Escuadra del Pacífico el vapor "Chalaco". Transporta al General Vivanco, con bandera de parlamento. Esta fue la primera de una larga serie de conferencias que culminaron en lo que vino a denominarse como el "Tratado Vivanco-Pareja". Cierto es que el General Pareja marcó un ultimatum de 48 horas para su firma y cierto es que Perú lo aceptó. Resultados: se intercambiarían embajadores, se saludarían las banderas respectivas, quedaba desaprobada la

actitud de Salazar y Mazarredo (y subsidiariamente la de Pinzón), se desocuparían las Islas de Chincha y el Perú indemnizaría con 3 millones de pesos al Gobierno Español en concepto de reparaciones. Este Tratado se sometió a la aprobación del Congreso Peruano pero éste se ausentó de la sala y fue aprobado tan sólo con la firma presidencial. Curiosamente la cláusula económica no fue exigida por Madrid, siendo de la sola responsabilidad de Pareja, que, por cierto había nacido en Lima en el año de 1812.

El Almirante Pinzón, a su vuelta a Europa, conoce el texto del Tratado y considerándolo altamente lesivo para su honra, intenta la enmienda del mismo. Más tarde se vio en la obligación de retirar tal propuesta que, en nada ayudaba a la resolución del fatigoso conflicto.

En España tampoco satisfizo el acuerdo. Se había pensado erróneamente por la opinión pública en unos 30 ó 40 millones y no en sólo 3. En Perú, no es preciso referirlo, fue considerado una traición y una verguenza nacional. Castilla fue su principal detractor. A tan fuerte, prestigioso y peligroso enemigo había que silenciarlo y fue encarcelado y, más tarde, embarcado en el bergantín "Guise", que daba la vuelta al mundo.

Los días 2, 3, 4 y 5 de febrero de 1865, bajaron a tierra algunos marineros de la Escuadra del Pacífico y este último día, el domingo 5, oficiales, guardiamarinas y clases, francos de servicio. En total 154 hombres. De éstos, 90 fueron directamente a Lima. El General Pareja rindió visita al Prefecto del Callao y estando en ello, el Comandante de la "Covadonga", avisa que el pueblo está atacando a los marinos. El Prefecto responde: "Será una pendejada". Pareja sale al muelle, se embarca inmediatamente y envía botes, armados al cañón, a tierra, responsabiliza a las autoridades de los desmanes y comunica al Contralmirante Mariátegui su firme determinación de enviar gente armada a tierra si no se pone fin al motín. En la noche, las fragatas "Blanca" y "Villa de Madrid" se acoderan a la "Amazonas" e indican a Mariátegui su disposición a tomar militarmente el muelle. Mariátegui responde asegurando el orden. Se les afirma que en el tren de Lima del día siguiente, volverán el resto de los marinos españoles bajo la personal protección del Presidente Pezet.

En el tumulto del día 5 falleció el Cabo de Mar de la fragata "Resolución", Esteban Fradera, que se defendió a cuchillo de una lluvia de piedras, hecho presenciado y ratificado por el Capitán de Fragata peruano, D. Pedro de la Haza.

El Contralmirante Mariátegui cumplió su palabra, de hecho él mismo también resultó herido por pedradas.

Con toda la tropa a bordo, menos Fradera, el General Pareja pide explicaciones al Gobierno Peruano, exigiendo el castigo de los inductores y una indemnización económica capaz de resarcir los daños a las propiedades de los súbditos de S.M.C. El Presidente destituyó al Prefecto del Callao y entregó una cantidad destinada a la viuda del Cabo Fradera.

Pocos días después, Pareja realiza una visita al Presidente Pezet y destaca a Valparaíso a la goleta "Vencedora" con instrucciones para D. Salvador Tavira, Ministro Español en Santiago. En ellas resume sus condiciones: A). Saludo mutuo al pabellón. B). 3 millones de reales como indemnización por la declaración del carbón de piedra como contrabando de guerra. C). Envío de un Agente Diplomático a Madrid que explicase el proceder del Gabinete Chileno y D). Trato del pabellón español como el más favorecido.

Abramos un nuevo paréntesis en nuestro relato.
28 de febrero el día, Arequipa la ciudad, el Coronel Prado su figura. ¿Motivo? La traición de Pezet al firmar el ominoso "Vivanco-Pareja". Resumiendo, pues los acontecimientos son bien conocidos, diré que culmina este brote revolucionario con la caída del Gobierno Pezet y su asilamiento en un buque inglés, con la consiguiente formación de un nuevo Gobierno, con Canseco en el Ministerio.

En este entreacto fondea en el Callao la fragata blindada española "Numancia". Demos algunos datos de la misma:

- Eslora 97 metros
- Manga 17 metros
- Calado 8 metros
- 7,500 toneladas
- Máquina de 1,000 caballos
- 40 hornos.
- Consumo diario 100 toneladas
- Velocidad 13 nudos
- Blindaje 13 centímetros de hierro, soportado sobre 45 cm. de madera de teca
- 2 torres blindadas
- Ventilación forzada
- Doble casco
- Espolón bajo la línea de flotación
- Compartimentos estancos
- 34 cañones lisos de a 68 (20 cm.), 6 rayados

Un blindado modelo en su clase, considerado el mejor y más potente del mundo en su época.

Este buque salió el día 4 de enero de 1865, de Cádiz y llegó al Callao el día 5 de mayo. Viene al mando de D. Casto Méndez Núñez y como Segundo Comandante a D. Juan Bautista Antequera. En su derrota al Callao, en Fortescue, se encontró con la corbeta "Unión" que venía de Inglaterra y le exigió mostrar su bandera; la "Unión" no contesta al requerimiento, la "Numancia" toca zafarrancho de combate y, entonces, la "Unión" larga el Pabellón de Perú y suelta el ancla; desde entonces y hasta el Callao, viajaron casi en línea de fila una con la otra.

Mientras tanto Pareja proseguía, ya con nuevas instrucciones, sus medidas ante Chile. Sus reivindicaciones son las expuestas a continuación: ¿Por qué no proporciona Chile carbón de piedra a la Escuadra del Pacífico y sí al "Lersundi", peruano (al cual facilitó pólvora, víveres y carbón, además de permitirle el enganche de 300 hombres)? ¿Por qué permitió la salida del "Dart" con armas, municiones y otros efectos para el Perú, a pesar de la protesta del agente de S.M.C.? ¿Por qué a Francia, litigante en Méjico, se le facilita carbón y no así a la Escuadra Española que no está en guerra con Perú?

Esta situación en extremo incómoda derivó en una agria correspondencia entre Tavira y Pareja que culminó con la desaprobación del primero y la consiguiente asunción de sus funciones diplomáticas por el General Pareja.

En junio cae Narváez en España y toma el relevo la "Unión Liberal" de Leopoldo O'Donnell, partido progresista, belicoso, expansivo, modernizador. Pide la rápida conclusión de la cuestión chilena. Exige: Reparación y saludo a la Bandera, en caso negativo: ruptura de relaciones y ultimátum. De no lograrse nada: bloqueo de puertos y si tampoco se atienden las exigencias, la hostilización de Lota o Valparaíso.

A fuer de ser sinceros hay que observar que el General Pareja, peruano de nacimiento, no profesaba grandes simpatías por Chile. No debemos de olvidar que, su padre, el Brigadier Antonio Pareja, había muerto en Chillán, Chile.

Pareja, cumpliendo las nuevas órdenes emanadas de Madrid, presenta al Gabinete de Santiago sus credenciales que le acreditan como el nuevo Agente Diplomático Español, con plenos poderes y la nota de protesta, dando cuatro días de plazo para la respuesta. No se acepta y la Escuadra del Pacífico establece el bloqueo total del litoral chileno, acción harto curiosa para una pequeña División Naval, incapaz de tal actividad. Su plan es éste. La "Numancia" quedará en Callao, defendiendo los depósitos de la Escuadra, acompañada del transporte "Marqués de la Victoria". La "Covadonga" bloqueará Coquimbo. La "Blanca" y la "Berenguela", Caldera. En Junta de Oficiales, el Mayor General de la

Escuadra, Lobo, se opone a tal plan, pues presumía que sería sacrificada la pequeña "Covadonga". Así fue. La fragata chilena "Esmeralda", de 22 cañones y 4 millas más de velocidad que la goleta española (sólo armada con 2 cañones en colisa), fue rendida en un combate de unos 50 minutos, en el que tan solo pudo efectuar 3 disparos de cañón, la goleta intentó enredar la hélice de la chilena con un cabo tirado por la popa. Todo fue inútil. El combate de Papudo, si así decidimos denominarlo, comenzó con bandera inglesa izada por la "Esmeralda" y con los tapabocas de sus cañones puestos. Fery, el Comandante de la "Covadonga", intuyó la trampa y se dispuso al combate. A vuelta encontrada por estribor, largó la chilena la andanada artillera completa, sobre la popa de la goleta. Aquí cambió su bandera por la de la estrella. No es preciso adentrarse en mayores honduras. Fue capturada, rendida, y su tripulación presa en Santiago.

La Escuadra del Pacífico conoce la pérdida del buque por el Cónsul de los Estados Unidos, que trae un periódico chileno. Pareja no se inmuta ante el diplomático. Lo despide con afabilidad. Pregunta si se cree que también se habrá perdido la "Vencedora". Se retira a su cámara. Come. Fuma un cigarro. Vuelve a su camareta. Un disparo rompe la tranquilidad de la cubierta. El General se ha suicidado. En un mueble de su alojamiento una nota de una parquedad definitoria: "Que no me sepulten en aguas chilenas, que todos se conduzcan con honor". Se respetó su insignia y en la fragata "Villa de Madrid", el buque más marinero de todos, aquel que su comandante Alvargonzález decía que para ser perfecto le sobraba la máquina, el General realizó su última travesía. Dos millas después de las aguas de Chile, se sepultó su cuerpo en el mar, envuelto en velas y con balas de cañón a los pies.

En esta interinidad es nombrado Pezuela, Comandante de la "Berenguela", para sustituirle, en espera de la llegada de Méndez Núñez que, ascendido a Brigadier por el viaje de la "Numancia" al Pacífico, deberá ostentar el mando de la Escuadra.

Prado en el poder, la "Covadonga" apresada en Chile, un bloqueo costoso y no completamente eficaz, el suicidio del General Pareja, la flota desperdigada y falta de recursos, tal es la situación en que se encuentra Méndez Núñez al ser nombrado nuevo Comandante General de la Escuadra de Su Majestad Católica en el Pacífico.

Es preciso un cambio radical en la estrategia. Se decide comunicar la muerte de Pareja y reducir el bloqueo a los puertos de Caldera y Valparaíso, concentrando fuerzas y reduciendo riesgos.

Perú y Chile firman la Alianza Defensiva y declaran la guerra a España.

La Escuadra emprende la búsqueda de la "Covadonga" en la Isla de Juan Fernández, donde se presumía estaba por una confidenia recibida; no hay resultados.

Se registra Puerto Inglés, pues por otra confidencia se asegura la existencia de un torpedo. No se halla éste, mas sí un vapor sin documentación que es apresado. Desde tierra se tirotea al bote de presa. La "Berenguela" acude presta y hunde al cañón al vapor antes citado.

Por estas fechas Méndez Núñez recibe la orden de Marina que le indica que, en ningún caso, debe de abandonarse el Pacífico sin lograr la paz, sea por negociación digna, sea por las armas.

Se concentra el bloqueo en Valparaíso. Se incendian las presas (salvo el "Matias Cousiño" y la "Vascongada"). En Junta de Oficiales se resuelve la búsqueda de la flota combinada chileno-peruana, que se supone en Chiloé. Las fragatas "Blanca" y "Villa de Madrid" de designan para tal cometido. Reconocen Juan Fernández y avanzan en demanda de Chiloé (4 de febrero de 1866), el día 6, fondean en Puerto Oscuro. El 7 la "Blanca" descubre a la fragata peruana "Amazonas" varada y totalmente perdida y un bote, con naturales de la región, les informa de la situación y fuerza de la División Aliada. Estudiado el estero, se decide, por desconocimiento de los fondos e inexistencia de cartas de navegación, efectuar pasadas en línea de fila ante el estero, sondando, y efectuando progresivamente disparos de artillería, en andanadas cortas, contra la Escuadra Aliada. Esta, avisada también, forma su defensa en arco y los bordes del mismo, por tierra, defendidos con los cañones de la "Amazonas". El intercambio artillero a unos 1,500 metros, no tiene consecuencia especial alguna para las partes contendientes, salvo pequeñas averías, subsanables con rapidez.

Resultados del combate:

- Fragatas españolas: Reciben 14 balazos. 6 heridos y 3 contusos. Explosión fortuita de un cañón en la "Villa de Madrid".

- División Aliada: Reciben 16 balazos. 2 muertos en la corbeta peruana "Unión".

La "Blanca" y la "Villa de Madrid" esperan fuera toda la noche a poca máquina. Al día siguiente efectúan igual maniobra y, en vista de los nulos resultados obtenidos, resuelven la vuelta a Valparaíso.

Un inciso. ¿Dónde estaba la fragata chilena "Esmeralda" en estos momentos? En Ancud, conociendo que la "Blanca" y la "Villa" estaban sobre Abtao. Su Comandante, Rebolledo, fue criticadísimo por este hecho que es preferible no entrar aquí a juzgar.

Méndez Núñez decide salir el 17 de febrero con la "Numancia" y la "Blanca", esta última como guía, para efectuar el completo registro de Chiloé. Deja en Valparaíso el mando al Comandante Pezuela y emprenden la búsqueda. Recorren todos los canalizos de la zona y encuentran a la Escuadra Aliada en Huito, en un canal fácilmente obstruible. Vista la imposibilidad de forzarlo, toman el destino de vuelta a puerto. Cerca de Lota avistan un vapor y la "Blanca" sale en su persecución. Este, iza la bandera inglesa y huye, se le da caza al cañón y se le captura, con dotación de presa, incorporándolo a la flotilla. Su nombre: "Paquete del Maule". Transporta 126 soldados y marineros chilenos, con 7 oficiales y un jefe. Su apresamiento es ciertamente divertido. Los chilenos acordaron emplear bandera británica y en caso de registro hacerse pasar por civiles ingleses. Sube a bordo la dotación de reconocimiento española al mando de un oficial. Le informan ser ciudadanos ingleses. Este, los observa y sin dar tiempo a reacción de ningún tipo, ordena con voz firme: "¡De dos en fondo y alineación por la derecha!", orden que estos nuevos británicos cumplen en el acto, con perfecta uniformidad, palpable prueba de su condición militar. Resuenan carcajadas por la cubierta y, ciertamente, la tensión del momento se alivia.

Se apresan otros dos buques carboneros más en la vuelta a Valparaíso. Al llegar a este puerto encuentran fondeada a la Escuadra Estadounidense, al mando del Comodoro Rodgers. Son 4 vapores y 1 monitor fluvial de 2 torres. También está la flotilla inglesa del Contralmirante Dennan, compuesta de 2 fragatas y 1 vapor. Tanto el uno como el otro median entre la Escuadra Española y el Gobierno de Chile, intentando lograr un compromiso. Méndez Núñez responde que sólo puede aceptar la total devolución de la goleta "Covadonga" y el renunciamiento chileno al estado de guerra, peticiones ambas exigidas por Madrid. España, en contraprestación, ofrece la declaración de absoluta independencia americana y la devolución de las presas. El Gabinete de Santiago contesta que nunca devolverá un buque de guerra apresado en leal combate. Digna contestación.

Se marca un plazo fatal para la respuesta. Día 27, a las 8 horas de la mañana. En caso contrario. Ultimátum y plazo breve antes del bombardeo.

Rodgers indica a Méndez Núñez que no permanecerá impasible ante la destrucción de una ciudad indefensa y que considera que Lord Dennan será de su misma opinión. La respuesta del Comandante General es ésta: "Sensible me sería romper con naciones amigas... pero ninguna consideración en el mundo me impedirá cumplir con las órdenes de mi Gobierno. Este me dice que preferiría ver hundida su Escuadra en el Pacífico a verla volver deshonrada a España y yo estoy resuelto a cumplir fielmente su pensamiento, sea cual sea la oposición que encuentre". Rodgers le contesta: "Si nos encontramos frente a frente en este asunto, crea Vd. siempre en mi amistad y aprecio".

Méndez Núñez comunica el 24 de marzo a España su decisión, que no es si no la ordenada por el Ministro de Estado, Bermúdez de Castro, el 26 de enero pasado. Cumpliré sus ordenes, bombardearé Valparaíso y si es preciso combatir con ingleses y americanos lo haré. "Primero honra sin Marina que Marina sin honra".

El plazo dado se agota. Se remite el Manifiesto. Se ofrecen 4 días.

Méndez Núñez visita a Lord Dennan, le expone que el derecho de guerra prohibe terminantemente la aniquilación de ciudades no artilladas y que se debería tomar alguna medida. Le indica igualmente que él obedecerá a su Gobierno sea cual sea la oposición que encuentre.

La Escuadra Inglesa y Norteamericana se blindan con cadenas, pintan de negro los costados de sus unidades, sacan la artillería.

Chile, "in extremis", ofrece un singular duelo naval. Sería así. Por un lado la flota combinada chileno-peruana y por otro la española sin la "Numancia", es decir con fuerzas igualadas, a 10 millas de Valparaíso. La propuesta la trae Rodgers. No se acepta por contraria a todo uso militar.

Valparaíso es abandonado por la población. Salen de la ciudad unas 40,000 personas. El Fuerte de San Antonio ha desmontado sus cañones. La propiedad extranjera persiste en los almacenes de la Aduana, pues la población ha impedido su traslado, en la esperanza de así obligar a combatir, en defensa de sus intereses, a los británicos y norteamericanos, mayoritariamente dueños de la misma. Los conventos, iglesias y hospitales han sido señalizados con banderas blancas, según indicó Méndez Núñez, al Gobernador de la ciudad, para así evitar herirlos.

El 31 de marzo se realizó el bombardeo. Las Escuadras Inglesa y Estadounidense se retiraron al Norte de la bahía. La "Numancia" quedó de vigilancia de sus movimientos y la "Berenguela" custodiando el convoy y prisioneros, ambos pendientes de los movimientos de los extranjeros.

Sobre el ataque no es preciso detenerse. Enormes pérdidas y gigantescos incendios. Fue un suceso lamentable y vergonzoso del que no debemos de culpar a la Escuadra del Pacífico, sino al Gobierno de Madrid. A este respecto es sumamente ilustrativo leer la correspondencia personal del Mayor General de la Escuadra, Miguel Lobo, a su esposa Elena: "2-4-66, Fragata Blindada "Numancia", Valparaíso. "Te aseguro que he pasado un rato desagradabilísimo por ser cosa en extremo bárbara y bien en contra de mis ideas. Yo me alegraré no volver a presen-

ciar semejante acto; y siento en el alma que los cañones hayan resonado para verificarlo. (...), Méndez Núñez y todos han sufrido bastante en aquellos momentos", "Era una vista terrible". Méndez Núñez también había insistido, con anterioridad al bombardeo, en estas precisiones. Decía, nos llamarán salvajes, todo el mundo civilizado reprobará nuestra conducta. Las cartas de la marinería, en su inmensa mayoría, abundan en estas apreciaciones igualmente.

El 9 de abril llega de España la fragata "Almansa", al mando del impetuoso Sánchez Barcáiztegui que, destinado en la Estación Naval del Río de la Plata, permutó ilegalmente su cargo con el Comandante de la "Almansa", para poder venir al Pacífico. Transporta una gran cantidad de pertrechos militares y una bisoña tripulación.

El día 14, tras incendiar las presas, en dos divisiones, la Escuadra de S.M.C., se hace al mar, con rumbo al Norte. Destino: Isla de San Lorenzo, frente al puerto del Callao.

El 27 de abril se pasa manifiesto al Cuerpo Diplomático residente en Lima.

En el puerto, una vez más, la Escuadra Norteamericana y la Inglesa.

El Callao no está desprotegido como el inerme Valparaíso. Esta es una plaza fuerte artillada a la que la Escuadra Española debe de batir, esas son sus órdenes.

Entremos ahora a tratar el combate del 2 de Mayo de 1866.

Esta acción bélica, como todas las de su clase, tuvo sus preliminares por parte peruana y española. Este es el momento de recordar que el denostado y derrocado Presidente Pezet es quien adquiere en Europa la artillería de grueso calibre (cañones "monstruos" los llamaban los españoles), que sería el eje de la defensa del Callao. Tampoco hemos de olvidar a Bolognesi que trae el armamento ligero, ni, por supuesto, a los dos blindados, también encargados por Pezet, el "Huáscar" y la "Independencia" que si bien no participan en el duelo, también tienen una clara paternidad. La Dictadura de Prado organiza la defensa, pero con qué material, con el de Pezet. ¿Fue Pezet un traidor a su patria? Creo firmemente que su posición es la de un hombre enfrentado a responsabilidades que le superan y ha de contemporizar con las realidades del momento, aunque ello conlleve la asunción de calificativos escasamente acertados e injustos.

En el bando español la realidad tampoco podemos calificarla de ideal. Tripulaciones agotadas en una campaña que se vislumbra eterna,

escasez de alimentos frescos, reducidísimas posibilidades de bajar a tierra, en todo un enorme litoral hostil, falta de repuestos, aceites lubricantes, cortedad de pólvora y de granadas explosivas, alejamiento de España y de la familia, sensación de olvido gubernamental, órdenes contradictorias, desprecio popular generalizado hacia los salvajes destructores de ciudades inermes, tensión constante con prácticamente todo el Cuerpo Diplomático de la región, seguimiento de la Escuadra Inglesa y Norteamericana y una orden fatal: ¡Bombardeen el Callao! Asimismo, tampoco podemos relegar u olvidarnos de otras carencias: mujeres y tabaco. La primera dio lugar a la aparición de ciertos casos de homosexualidad y la segunda a argucias de todo tipo, siendo la más generalizada la siguiente: cultivo de geranios u otras plantas que, secos y triturados en mezcla con astillas procedentes del maderamen de los buques, constituían unos detestables cigarros, los "matasanos" o "mataquintos".

BOMBARDEO DE LA PLAZA FUERTE DEL CALLAO

Días antes del 2 de mayo, el Comandante General Español se embarca en la goleta "Vencedora" para proceder a un reconocimiento visual de las posiciones peruanas, por la zona denominada de Mar Brava. Se acerca a medio tiro de cañón de los puestos terrestres y comprueba la inutilidad de un ataque Sur-Norte Norte-Sur, en dos Divisiones Navales, por lo embravecido de la mar que imposibilita la fijación del tiro artillero. Recordemos la cita clásica: "Un cañón en tierra vale por diez en el mar".

Este reconocimiento, así como los constantes informes recibidos por los agentes confidenciales de la Escuadra, destacados en Lima y el Callao, centra las discusiones en la cámara de la fragata blindada "Numancia". En ella se encuentran reunidos trazando el plan de ataque el Comandante General, el Mayor General (hoy diríamos el Jefe de Estado Mayor), los Comandantes de los buques de guerra y los Oficiales de Infantería de Marina. El debate comienza con la lectura de las órdenes del Gobierno y prosigue con una exposición personal y detallada de todos y cada uno de los asistentes que argumentan los pros y contras de la operación. Las opiniones, muy razonadas, se mantienen casi a la par, con una ligera tendencia a la teórica imposibilidad de batir la Escuadra del Pacífico con éxito a las fortificaciones del Callao, dotadas con la mejor y mayor artillería existente en la época, los 4 Armstrong de a 300 libras y los 5 Blackely de a 450 libras. Esta artillería era capaz de perforar planchas de blindaje en hierro de a 19 cm. y tan solo la "Numancia" las tenía de a 13 cm. siendo todas las demás unidades de madera. La firmeza de Antequera Comandante de la "Numancia" y la decisión de Méndez Núñez, inclinan el resultado de la Junta de Guerra. Se atacará el Callao y sus fuertes el día 2 de Mayo, fecha de grato recuerdo para el pueblo español, ya que marca el comienzo de la rebelión popular contra las

tropas napoleónicas que a principios de siglo, invadieron la Península.

El plan de ataque es el siguiente: La Escuadra se dividirá en tres Divisiones que batirán frontalmente las posiciones peruanas y el vapor transporte "Marqués de la Victoria", con las presas y los buques de abastecimiento de la División, permanecerán, con las máquinas encendidas, frente a la Playa de la Muerte, en la Isla de San Lorenzo.

Los tres grupos de combate se formaron con las siguientes unidades:

I División:

- Fragata blindada "Numancia"
- Fragata "Blanca"
- Fragata "Resolución"

Destinada a batir la zona Sur del Callao, es decir, el cuello existente entre La Punta y la población.

Defensas peruanas:

- Campo minado con torpedos eléctricos
- Batería "Abtao" 6 cañones de a 32 libras
- Torre "La Merced" 2 Armstrong de a 300
- Batería "Maipú" 6 de a 32
- Fuerte "Santa Rosa" 2 Blackely de a 450
  1 de a 68
  7 de a 32
- Batería "Chacabuco" 5 de a 32
- Batería "Provisional" 5 de a 32

II División:

- Fragata "Berenguela"
- Fragata "Villa de Madrid"

Orientadas a ofender la zona Norte del Callao, es decir, sobre la población y su puerto

Defensas peruanas:

- Batería "Independencia" 6 de a 32
- Torre "Junín". 2 Armstrong de a 300
- Batería "Pichincha" 5 de a 32
- Fuerte "Ayacucho" 2 Blackely de a 450

III División:

- Fragata "Almansa"
- Goleta "Vencedora"

Su misión consiste en enfrentarse con los buques de guerra peruanos y ofender a la población del Callao.

Defensas peruanas:

- Cañón "del Pueblo" 1 Blackely de a 450
- Escuadra Peruana: Buques, "Loa"
  "Tumbes"
  "Sachaca"
  "Colón"
  "Victoria"
- Cuerpos de infantería y caballería habían sido destinados a todo lo largo de la línea de frente, en previsión de un posible desembarco de la Infantería de Marina Española ("trozos de desembarco").

Unidades Auxiliares:

- Transporte de guerra "Marqués de la Victoria"
- "Paquete del Maule"
- "Uncle Sam"
- "Matías Cousiño"
- "Mataura"
- "Lot o Lota and Mary"
- "Mary"

Buques de guerra extranjeros:

- **Francia:** Pontón "Venus"
- **Gran Bretaña:** "Shearwater"
  "Mutine"
- **Estados Unidos:** "Mohongo"
  "Monadnock"
  "Tuscarora"
  "Vanderbilt"
  "Powhatan"
  "Wateree"
  "Fridonia"

Lógicamente, como puede fácilmente entenderse, esta planificación de combate era enormemente más compleja, pero tampoco nos encontramos en la Escuela de Guerra Naval para vernos obligados a realizar un estudio en profundidad.

Las cifras sobre poder ofensivo, peso de andanadas, número y clase pormenorizada de los buques participantes, tipos y modelos de la artillería... prefiero, a pesar de su importancia, pasarlos por alto, pues su descripción somera rebasaría en mucho el espacio de este trabajo.

Asimismo, en lugar de repasar el combate cronológica y minuciosamente, entraré a detenerme tan solo en los resultados del mismo y de éstos podremos sacar las pertinentes conclusiones, son éstas:

RESULTADOS PERUANOS Y ESPAÑOLES EN EL BOMBARDEO

a). **Artillería peruana en torres**

Lógica concepción para la época. Este tipo de construcciones elevadas domina la cubierta de los buques atacantes y su tiro puede atravesarlos oblicuamente, dando salida al proyectil por la banda opuesta, bajo la línea de flotación, con el consiguiente anegamiento de la nave.

Resultados:

Puesta fuera de combate de la fragata "Berenguela". Se le produce un orificio de entrada y otro de salida (de 4 por 1 metros) con enorme vía de agua. Para el salvamento del buque es preciso el paso de toda la artillería a la banda opuesta.

b). **Montajes dobles**

Error básico y fundamental en la defensa peruana contra navíos. Las ventajas de este sistema son nulas y, sin embargo, un impacto directo inutiliza las dos piezas artilleras.

Resultados:

Voladura de la Torre Blindada "La Merced", por impacto directo de la fragata "Blanca". El tiro se introduce entre la pared de la porta y uno de los cañones, sobre los saquetes de pólvora que alimentan las piezas. 41 muertos. El Ministro de la Guerra, Gálvez, y gran parte de su Estado Mayor, perecen en la explosión.

c). **Tardía reacción peruana**

Gálvez espera el primer disparo de la "Numancia", en contra de la opinión de los artilleros: "Justifiquemos la justicia de nuestra causa".

Resultados:

Prácticamente todos los grandes proyectiles pasaban por alto, sobre los topes de los buques españoles. Tras cinco horas de combate sólo se producen los siguientes impactos destacables:

Número 1: Fragata "Villa de Madrid". En el tubo de conducción del vapor de la máquina. Queda sin movimiento y por tanto fuera de combate.

Número 2: Siendo sacada a remolque la "Villa de Madrid" otro tiro impacta sobre un bote situado en la cubierta. Sin daño alguno.

Número 3: Fragata "Berenguela". El anteriormente citado. Magnífico tiro.

Número 4: Fragata "Berenguela". En la carbonera del buque, produce un incendio a bordo que es sofocado por la marinería.

Número 5: Fragata "Almansa". En los guardacartuchos, departamento contiguo a la santabárbara del buque. Incendio a bordo. Se retira la fragata del combate, se sofoca el incendio, sin anegar el pañol, y vuelve al combate.

Número 6: Fragata Blindada "Numancia". Da en el agua y de rebote choca con el blindaje, lo perfora y traspasa 40 de los 45 cm. del maderamen de teca. No produce daño alguno.

Evidentemente sólo estoy reseñando los impactos producidos por los cañones "Armstrong" y "Blackely", que son los únicos capaces de poder hundir a cualquiera de los buques españoles. Los tiros de a 32 y de a 68 libras son totalmente inútiles, siendo su poder ofensivo incapaz de hacer peligrar a buques como los tratados. No debemos de desdeñar que toda la Escuadra del Pacífico resultó completamente acribillada y ametrallada por estos 32 y 68 (salvo la pequeña goleta "Vencedora" que resultó totalmente ilesa), pero sólo los 300 y 450 podrían haberla precipitado al fondo del mar.

d). **Para qué destacar cuerpos de infantería y caballería tras los montajes artilleros**

¿Para rechazar un intento de desembarco español? Redículo. Sólo versiones acientíficas todavía consideran esta posibilidad. Un ejemplo: En encuesta a Méndez Núñez, el Ministro de Marina le plantea tal posibilidad futura. Méndez Núñez indica a su superior lo que éste no debería desconocer en razón a su rango y cargo.

Resultados:

La playa del Callao está formada por casquijos y cantos silíceos rodados que, al ser impactados por las balas sólidas españolas, proyectaron, en forma de granada, una lluvia de esquirlas pétreas sobre la infantería y caballería del Perú.

¿Por qué, de considerarlas necesarias o en previsión, no se apostaron estas fuerzas, mucho más atrás de las líneas de defensa? Los cuerpos de bomberos así lo hicieron.

e). **Torpedos**

Resultaron inútiles en la defensa de la rada. La detonación eléctrica falló por completo (y no sólo por haber cortado la "Numancia" gran cantidad de cables; más de 300 metros de hilo eléctrico fueron extraídos del eje de la hélice, por buzos en la isla de Tahití). Tan solo dos de ellos explosionaron y ello, accidentalmente, sin causar daño alguno. Un informe del Ingeniero Arancibia documenta cumplidamente estos fenómenos.

f). **Impropiedad de las piezas artilleras de la Escuadra Española**

La mayor artillería de la Escuadra era la de a 68, es decir, 20 cm., en cañones "Rovira", modelo español, largos, número 2. Buenas y apreciadas máquinas de guerra, pero totalmente impropias para batir fuertes armados con piezas de a 300 y 450 libras.

Aparte de los calibres he de mencionar la inexistencia de montajes artilleros en caza y retirada, con colisas giratorias, que, al avanzar las tres divisiones, podrían haber ofendido, o por lo menos defendido, el avance en línea de fila, hasta adoptar las posiciones de combate.

g). **Falta de granadas explosivas y de pólvora en la Escuadra**

Se empleó demasiada en ejercicios de tiro y, por supuesto, en Abtao y Valparaíso. Fallaron asimismo los cohetes incendiarios ("Congreve") destinados a pegar fuego a la población del Callao.

La Escuadra hubo de acercarse hasta posiciones casi suicidas para poder compensar así en algo la ineficacia de su cañoneo. La "Numancia" rasca por tres veces el fondo de la rada, quedándose en una de ellas garrada al mismo, tras forzar la máquina al máximo, se consigue despegarla, en marcha atrás. Un ejemplo sintomático de las distancias lo ofrece el Comandante de la "Blanca", Topete, quien resulta herido en el combate, es bajado a la enfermería y una vez atendido vuelve inmediatamente al puente de su buque y, desde él, anuncia a voz en grito a los peruanos en tierra: "¡Aquí está Topete!", añadiendo además una gruesa interjección que es perfectamente oída por los defensores de la plaza.

Insistiendo en el tema de este titular, la falta de municiones, comentaré que esta misma fragata, la "Blanca", creo recordar, se retira del bombardeo sólo manteniendo en pañoles 90 proyectiles. La "Almansa" es caso similar. Por el contrario sobra la bala sólida.

h). **Audacia temeraria**

El Comandante General de la Escuadra del Pacífico, D. Casto Méndez Núñez, decide dirigir el combate desde el puente de su buque insignia, la fragata blindada "Numancia", este puente no cuenta con ninguna protección, está, por completo, al aire libre; otros Comandantes y Jefes actúan por igual.

Resultados:

Es herido en pleno combate. 8 heridas en el brazo y caja del cuerpo. Chorreando sangre se resiste a ser llevado a la enfermería a pesar de los requerimientos del Mayor General. Termina por desplomarse, siendo recogido por Lobo que es quien sigue dirigiendo el combate sin cambiar la insignia.

La "Numancia" estaba provista de dos torres blindadas. Una de ellas para la dirección del combate y la otra para la conducción de la nave bajo fuego enemigo. ¿Por qué esa resistencia a emplearlas? La razón hemos de buscarla en el exquisito pundonor de este marino, profundamente deprimido por los insultos y acusaciones a su salvajismo y falta de valor en el bombardeo de Valparaíso. Estas actitudes gloriosas enaltecen a las personas que las llevan a cabo pero el riesgo de las mismas pueden privar a una Escuadra de su cabeza rectora (no es éste el caso, pues la valía de Lobo o del Comandante Antequera está por encima de cualquier otra consideración), pero puede influir negativamente en la moral de las tropas, así como alimentar sicológicamente la propaganda enemiga. También, como negarlo, la figura del Jefe en los puestos de mayor peligro alimenta la moral de combate de la tropa propia.

Cerraré estas consideraciones con una pregunta que subyace en la mente de todos. ¿Quién ganó? En Perú se celebra el 2 de Mayo como la fiesta que ratifica la independencia de la nación. En España también se festeja, aunque bien es cierto, referida al 2 de Mayo de 1808, día de levantamiento popular contra los invasores napoleónicos, aunque no es menos cierto que durante todo el siglo XIX fue celebradísima, significando para todo el pueblo español el triunfo del honor. Hoy, en España, casi nadie recuerda nada de esta campaña, ni de sus hombres, pero ciertamente nadie, ni los niños, olvidan la romántica y caballeresca frase de Méndez Núñez: Más vale honra sin barcos que barcos sin honra. Volviendo al tema diré. Unos y otros se adjudican la victoria. Mentes más lucidas que la mía usan y abusan de testimonios, declaraciones, frases y opiniones de propios y de extraños, de combatientes y de civiles, de documentos o, simplemente, de cuentos. Yo no entraré en este infructuoso debate. Mi personal opinión se concreta así. Todos perdimos. Pasó desde 1866 hasta la firma de la Paz con las cuatro naciones implicadas en el conflicto (Perú, Chile, Bolivia y Ecuador) demasiado tiempo, un tiempo que no se recupera y que deja heridas difíciles de cerrar. Un dato es el siguiente: La guerra de Chile con el Perú, o del Perú con Chile, pues no deseo motivar suspicacia alguna, tuvo un preliminar: Las cuentas de liquidación de la Escuadra Aliada; este es una aproximación personal que no deseo sea tomada literalmente sino tan solo a título coloquial. Podría citar a Villar y Rebolledo en Abtao y sus diferencias, no es preciso. Podría exponer a ... Todo fue un inmenso error que debemos ser lo suficientemente inteligentes y pragmáticos para relegar a los libros de Historia. Sobran demonios familiares en este, cada vez más, pequeño mundo y aunque éste no sea el tema de este trabajo, no por ello desaprovecharé la ocasión para recordar los últimos acontecimientos europeos. Ha caído de viejo el último gran mito, se ha desmoronado y como fichas de un tablero de dominó ha arrastrado a otras muchas en su caída programada o voladura controlada. El mundo que vivimos desde Yalta pasa ahora por Malta, Europa se une, se atrinchera en un fortín inexpugnable, se aleja de los Estados Unidos, crea un

nuevo modelo que no es tal, un nuevo (o viejo) Sacro Imperio Romano-Germánico, de Napoleón, Felipe II, Carlomagno o, por que no, Hitler. Evidentemente con otras miras, pero no por ello con otra idea. Europa vuelve al siglo XIX, con el punto de mira en el siglo XXI y ello la aleja de América, que resta para los americanos, es decir, para los norteamericanos (acordémonos de la cita del Presidente Monroe), y en este panorama de cambios espectaculares todavía subsisten los odios africanos entre pueblos y naciones que sólo pueden asegurar su futuro y viabilidad política, económica y cultural, en la unidad americana, en la solidaridad intercontinental, en el apoyo mutuo y en la esperanza común.

Iberoamérica es una proyección cultural latina, debe de mirar hacia adelante y no concentrarse en la observación del propio ombligo, creyéndolo el centro del Universo. Quien así piense perderá el tren de la Historia y caerá en manos de quien está en la mente de todos, perdiendo toda oportunidad de progreso y cediendo soberanía e independencia nacional. Meditemos en ello. Vale la pena.

El Capitán de Navío Davy y la Misión Naval Norteamericana en el Perú (1920 - 1930)

CAPITAN DE FRAGATA JORGE ORTIZ SOTELO

Al comenzar el presente siglo, el Perú estaba lejos de la prosperidad falaz que había tenido hacia mediados del siglo XIX, como fruto del floreciente comercio del guano de las islas. La repentina crisis de este rubro, la desastrosa guerra con Chile y el resurgimiento de un adormecido militarismo, fueron los principales problemas con que los políticos de aquel entonces debían lidiar. Varios esfuerzos fueron hechos desde fines del siglo XIX para mejorar la eficiencia del aparato militar peruano, uno de los cuales conllevó la contratación de una Misión Militar Francesa y posteriormente en 1906, una Misión Naval de la misma procedencia. De acuerdo a algunos investigadores en el tema del militarismo peruano, aquella no fue la clase de asesoría más adecuada. Pese a estas opiniones, dejaron su impronta en forma de ser institucional del Ejército Peruano. Algo muy distinto ocurrió con la Marina, ya que la presencia francesa, entre 1906 y 1914, no logró alcanzar el mismo grado de éxito.

Hacia mediados de 1919, Augusto B. Leguía fue elegido Presidente por un segundo período, que sólo concluiría once años más tarde, tras sucesivas reelecciones en 1924 y en 1929. Con la experiencia de su primera administración (1908-1912) y a la luz de los resultados de la Primera Guerra Mundial, Leguía asumió el Gobierno aquel año con el pleno convencimiento de que el apoyo exterior que el Perú necesitaba debía ahora venir de los Estados Unidos de América y no de la debilitada Europa. De acuerdo a esta decisión, enmarcada en su política de **Patria Nueva,** llevó a cabo todo esfuerzo posible para impulsar esos cambios tan rápidamente como fuera posible, solicitando el apoyo del Gobierno Norteamericano y contratando numerosos técnicos de esa nacionalidad. Una de las áreas para las que dicho apoyo fue requerido, fue la naval.

Desde el final de la Guerra con Chile en 1884, la Marina Peruana había venido recobrándose lentamente. En 1919 aun no superaba un nivel de fuerza bastante modesto, con dos cruceros ligeros de construcción británica, un destructor y dos sumergibles construidos en Francia, una antigua cañonera de procedencia alemana y algunos otros buques menores. Como casi todos los oficiales navales peruanos debían ganar experiencia de alta mar en buques mercantes y marinas extranjeras (francesa, española, norteamericana y argentina), la homogeneidad prevista por la centenaria Escuela Naval se desvanecía, siendo reemplazada por numerosas tendencias navales. Consciente que esta situación debía cambiar, Leguía adoptó algunas medidas iniciales, entre las que se hallaba el establecimiento de un ministerio dedicado exclusivamente a los asuntos navales y a la búsqueda de algunos oficiales navales norteamericanos que establecieran un programa para constituir una nueva marina.

El 8 de enero de 1920, el Departamento de Estado Norteamericano recibió un cable de su Embajada en Lima, presentando la intención del Gobierno Peruano de pedir el comisionamiento de una misión al Perú, tan pronto como sea posible[1]. Seis meses más tarde, el 5 de junio de 1920, el Congreso de los Estados Unidos de América, promulgó una ley autorizando a que oficiales navales prestaran sus servicios a gobiernos sudamericanos[2]. De este modo, los Capitanes de Fragata Frank B. Freyer y Lewis D. Causey, del servicio activo, así como el Capitán de Corbeta Charles Gordon Davy y el Teniente Primero Paul Fitzsimons, estos últimos en situación de retiro, suscribieron un contrato para trabajar en el Perú por un período de dos años. Ellos serían comisionados en la Marina Peruana como Capitanes de Navío, Capitán de Fragata y Capitán de Corbeta, respectivamente. Más aún, serían reconocidos como los oficiales más antiguos en sus respectivos grados, sujetos solamente a las órdenes directas del Presidente y del Ministro de Marina[3].

Durante los diez años siguientes, varios oficiales navales norteamericanos vinieron al Perú como miembros de la Misión Naval, reemplazando y siendo reemplazados tras servir de dos a cuatro años. El único que permaneció los diez años completos fue Davy. Durante ese lapso de tiempo desempeñó varias importantes funciones, como la dirección de la Escuela Naval, la Sub-Jefatura del Estado Mayor General de la Marina y la Jefatura de Comunicaciones Navales. En todos estos cargos, especialmente en la Escuela Naval, supo ganarse la estima de los oficiales y cadetes peruanos, contribuyendo decisivamente al buen éxito del programa de reformas iniciado por la primera Misión Naval Norteamericana.

Davy, nacido el 17 de julio de 1884, en Cleveland, Ohio, creció en San José, California. Fue admitido a la Academia Naval de Estados

Unidos en junio de 1903, graduándose el 12 de setiembre de 1906, como parte de la sección avanzada de la clase de 1907[4]. Su primera asignación fue el viejo crucero "Chicago", siendo transferido al crucero de tercera clase "Chester" en junio de 1908 y ascendido a Alférez de Fragata tres meses después, pese a una creciente miopía. Hacia finales de aquel año fue nombrado al crucero acorazado "Colorado", a bordo del cual permaneció hasta 1911, tomando parte así en la campaña de Nicaragua. Durante los tres años siguientes sirvió en el crucero acorazado "New York", como miembro del Estado Mayor de la Flota Norteamericana en Asia. En junio de 1914, Davy fue desembarcado para prestar servicios en la Oficina de Navegación[5].

Poco después de haber sido declarada la Primera Guerra Mundial, en agosto de 1917, el recientemente promovido Capitán de Corbeta Davy fue enviado a Londres como Miembro del Estado Mayor del Vicealmirante Sims. Poco después de su arribo fue transferido al U.S.S. "Stockton", uno de los destructores norteamericanos estacionados en la base irlandesa de Queenstown. En setiembre de 1918, Davy fue nombrado Comandante del destructor "Kimberly", mereciendo ser recomendado por acciones distinguidas durante la campaña antisubmarina, recibiendo además la autorización correspondiente "to wear a Silver Star on the Victory Medal Ribbon" (para usar la estrella de plata en la cinta de la medalla de la Victoria)[6]

Al final de la guerra, Davy se retiró del servicio activo, siendo invitado por el Capitán de Fragata Freyer para integrar la primera Misión Naval Norteamericana enviada al Perú. Poco después, habiendo sido adecuadamente autorizados por el Congreso de su país, los cuatro miembros de esta misión zarparon hacia el Callao a bordo del vapor de la línea Grace "Santa Elisa", en el cual arribaron el 6 de setiembre de 1920[7].

Poco después de arribar, el Comandante Freyer llevó a cabo un programa e inspecciones que le permitió tener una idea cabal de la enorme tarea que la misión que presidía tenía por delante[8]. De acuerdo a los resultados de su inspección, el Estado Mayor General de la Marina fue restablecido en enero de 1921. La Armada fue reorganizada en siete direcciones (Operaciones, Personal, Material, Administración, Sanidad, Guardacostas y Finanzas); fue establecida la División Naval, con todas las naves peruanas en el Pacífico, y la Flotilla en Loreto. El Comandante Freyer fue nombrado Jefe del Estado Mayor, y los otros cuatro miembros (el Capitán de Fragata James Bull, del Cuerpo de Administración, había arribado en diciembre de 1920), igualmente nombrados miembros del Estado Mayor General de Marina. Además de esas funciones, Causey fue nombrado Comandante en Jefe de la Divi-

sión Naval; Bull, Director de Administración; y "Commander Davy was appointed as Director of the Naval Academy, this considered the most important detail" (el Comandante Davy fue nombrado Director de la Escuela Naval, al ser esta considerada como el más importante detalle)[9].

El 9 de febrero de 1921, Davy se hizo cargo de su nuevo puesto, iniciando uno de los más profundos cambios en la vida de esa institución. De acuerdo a la formación que él mismo había recibido, deseaba brindar a los Cadetes Navales un adecuado equilibrio entre teoría y práctica, dando especial importancia a los aspectos morales y a los deportes. Esta tarea quedó claramente definida en su discurso al finalizar el primer año como Director: "la misión de la Escuela es proporcionar al Estado, jóvenes cuyas capacidades física, mental y moral, les permitan ser oficiales en la primera línea de la defensa peruana: la Marina"[10].

El Comandante Freyer había hecho una muy buena elección al escoger al hombre que debía llevar a cabo la delicada labor de formar la clase de oficiales que cimentaran las reformas que la Marina Peruana necesitaba. En sus nueve años como Director, Davy proveyó a los Cadetes con un fuerte Espíritu de Cuerpo, que les permitiría sobreponerse a las iniciales oposiciones que debieron enfrentar por parte de quienes se resistían a las reformas de la misión[11].

La primeras acciones de Davy estuvieron orientadas a modificar los aspectos estructurales de la Escuela, sentando reglas y planes de estudio que respondieran al nuevo estilo. La nueva organización contemplaba once departamentos, siendo el Departamento Ejecutivo el que estaría a cargo de la Compañía de Cadetes. El año académico incluiría un mes de adoctrinamiento para los recién ingresados, y períodos de práctica a bordo de las unidades de la División Naval, durante el verano, respaldando de ese modo las palabras de Davy cuando indicaba que: "la Escuela Naval trabaja 12 meses al año y 30 días cada mes". El antiguo sistema académico, en el cual el profesor tenía toda la responsabilidad por el proceso educativo, fue reemplazado por el llamado "método inteligente", en el cual el estudiante y el profesor compartían dicha responsabilidad. Asimismo, la espada de honor fue establecida como premio para el Cadete que se graduara primero de su promoción. La nueva currícula, consideraba que las secciones de cubierta e ingeniería compartieran los tres primeros años, con el propósito de eliminar los conflictos que existían entre los oficiales de ambos cuerpos. Esta situación fue finalmente resuelta en 1923, con la formación del Cuerpo Unico de Oficiales. El tiempo de permanencia en la Escuela fue ampliado a seis años, eliminando el grado de guardiamarina en 1923. Los laboratorios fueron provistos de instrumental moderno, útil tanto para fines educativos como para apoyar los requerimientos de la División Naval. La biblioteca fue enriquecida en forma substancial, especial-



Charles Gordon Davy, Director de la Escuela Naval 1921 - 1930.

mente con libros utilizados en Annapolis, muchos de los cuales fueron traducidos e impresos para los cadetes. A la vez que todo esto tenía lugar, Davy tradujo "modern books on navigation and seamanship, besides numerous pamphlets and articles on engineering, tactics, morale and similar matters of military character", (libros modernos sobre navegación y manejo marinero, además de numerosos panfletos y artículos sobre ingeniería, táctica, moral y asuntos similares de carácter naval)[12].

Las modificaciones en la rutina comprendieron aspectos diversos, tales como la gimnasia matutina y los deportes vespertinos, las inspecciones antes de los alimentos y los ejercicios sabatinos abordo. El actual Escudo y el Himno de la Escuela Naval fueron adoptados, así como la fórmula de juramento que deben pronunciar los cadetes para expresar su compromiso con la Marina. Fue entonces que la mayor parte de las actuales tradiciones de la Escuela fueron establecidas, tal fue el caso del baile anual y de la velada cultural que presentaba la compañía "Cangrejo Folies", así como la cuenta regresiva de los cien últimos días antes de la graduación. El trabajo de Davy en la promoción de la camaradería entre los miembros de una misma promoción, obtuvo sus primeros resultados con la formación de la "Asociación de la Clase de 1924". Esta se hallaba formada por los cadetes que se graduaron aquel año, teniendo como propósito mantener "ese espíritu de camaradería que debe ser tradicional entre todos los graduados en la Escuela Naval del Perú y, a la vez, para mantener los elevados principios de honor, honestidad, sinceridad, autocontrol y entusiasmo por la Institución". Este cohesivo sentimiento se plasmó, al año siguiente, en una muestra física que lo expresara, adoptando la tradición norteamericana del anillo promocional[13].

Uno de los elementos que ayudaron a promover la camaradería entre el centenar de miembros de la Compañía de Cadetes, fue el gran impulso dado a los deportes. Variados implementos deportivos fueron adquiridos en aquellos años, especialmente para remo en falúa o en bote, así como para fútbol, béisbol, básquetbol y atletismo. Los equipos navales, alentados por nuevos himnos y cantos deportivos, obtuvieron importantes triunfos, logrando alcanzar 41 récords nacionales y sudamericanos en el corto período que corre entre 1923 y 1930.

En adición a estas medidas, Davy proporcionó un diario ejemplo de cómo debe actuar un oficial naval. Su trabajo fue prontamente reconocido tanto por los otros miembros de la Misión Naval y del Gobierno, siendo consecuentemente promovido a Capitán de Navío en 1922[14].

Hacia el final de 1923, la Misión Naval principió a recoger los primeros frutos de su esfuerzo. Un ambicioso plan de desarrollo fue presen-

tado por el Jefe de la Misión, Contralmirante Clark Howell Woodward (Capitán de Navío en el servicio activo de la Marina Norteamericana). Dicho plan consideraba la adquisición de 6 submarinos, 6 destructores y 25 hidroplanos, así como la construcción de un campo de entrenamiento, una base de submarinos, almacenes y casa habitación para el personal naval. El plan fue aprobado y varias medidas fueron tomadas inmediatamente. Otros tres Oficiales Navales Norteamericanos, todos en el servicio activo, fueron nombrados a la Misión; el Capitán de Navío S.A. Taffinder y los Capitanes de Fragata Harold B. Grow y E.D. Stanley (este último del Cuerpo de Abastecimientos). El Servicio de Hidronavegación y el Cuerpo de Aviación Naval fueron creados, siendo designado Director el Comandante Grow. Cuatro submarinos y la construcción de una base para submarinos en la Isla San Lorenzo, fueron contratados con la Electric Boat Co. Por otro lado, el Estado Mayor General fue modificado y el puesto de Sub-Jefe establecido, siendo designado para ocuparlo el Comandante Davy, como un cargo adicional al que ya ejercía en la Escuela Naval[15].

En mayo de 1925 se dio otro paso importante en la reorganización de la Marina, al ser creada la Oficina de Comunicaciones Navales, bajo el control directo del Sub-Jefe del Estado Mayor General instalada en la Escuela Naval, esta oficina inició sus funciones con un moderno equipo de radio Huth, comprado en 1922, que le permitía controlar las radiocomunicaciones de la Marina. Al ser Director de la **Revista de Marina**, a cargo también del Director de la Escuela Naval, Davy alentó a algunos jóvenes oficiales para investigar y escribir artículos sobre radio-comunicaciones, muchos de los cuales aparecieron publicados aquellos años. En la inspección final de 1924, el Presidente Leguía puso en servicio la señal horaria, la cual consistía en una bola negra izada en el Palo de la corbeta "Unión", que era arriada al ser recibida la señal del observatorio de Annapolis. De ese modo la Marina pasó a ser la controladora de la hora oficial peruana. Aun antes de ser designado Jefe de la Oficina de Comunicaciones, Davy había propuesto algunas mejoras, una de las cuales fue el formato para los mensajes navales, que en esencia es el mismo que se mantiene hoy en día[16].

Como Director de Comunicaciones Navales, Davy dio inicio al lento trabajo de crear conciencia entre los Miembros de la Armada de la importancia de las comunicaciones, organizando y distribuyendo normas, doctrinas y procedimientos mediante cartas y circulares metódicamente emitidas. Después de un año en el cargo, dos libros fueron publicados: **Señales de Combate** y **Señaleros-timoneles y radio-electricistas**, conteniendo instrucciones para el uso eficiente de los medios de comunicaciones existentes.

Por otro lado, la infraestructura de la Escuela creció substantiva-

mente en aquellos años. De un solo edificio y un pequeño muelle que tenía en 1920, pasó a tener tres edificios, un campo de deportes, un malecón y un muelle reforzado y alargado, todo apropiadamente cercado.

Otro aspecto en que le cupo a la Misión Naval una labor importante fue en la educación y entrenamiento de los marineros y oficiales de mar. Con este propósito, fueron establecidas escuelas para aprendices y para radio-operadores, ambas funcionando en la Escuela Naval, bajo el control del Comandante Davy. Uno de los principales problemas que tuvieron que ser encarados en estas escuelas fue el del analfabetismo entre los reclutas, problemas que fue aliviado mediante la labor voluntaria de varios miembros de la Compañía de Cadetes.

La creciente crisis política y social de los años finales del Gobierno de Leguía colapsó en agosto de 1930, con el levantamiento del Teniente Coronel Luis M. Sánchez Cerro, en Arequipa. La situación pronto estuvo fuera de control del Gobierno y Leguía fue forzado a dimitir en favor de una Junta Militar. Pocos días después, Sánchez Cerro arribó a Lima, iniciándose de ese modo uno de los períodos más turbulentos y sangrientos en la historia moderna de nuestra patria (1931-1932).

Los Miembros de la Misión Naval Norteamericana, al tener puestos ejecutivos en la Marina y sentir poca simpatía por esta clase de eventos políticos, lamentablemente comunes en países comó el nuestro, se vieron comprometidos en cierta manera en las operaciones ordenadas por Leguía para reganar el control al principio del levantamiento. Casi al mismo momento en que estas operaciones eran ordenadas, la Embajada Norteamericana en Lima instruyó al Contralmirante William S. Pye, Jefe de la Misión desde abril de 1929[17], para que prohibiera a sus oficiales toda clase de participación en la lucha que estaba por producirse entre las dos facciones peruanas, a la vez que ordenarles que se retiraran de cualquier puesto ejecutivo en la Marina mientras durase tal situación. Sin embargo, el Capitán de Navío Grow accedió a tomar parte en una misión de vuelo sobre Arequipa, en la cual debía arrojar propaganda contra Sánchez Cerro. Al haber aterrizado en Camaná para reabastecerse de combustible antes de cumplir su misión, fue capturado por los rebeldes[18].

Tan pronto Sánchez Cerro se hizo cargo de la Presidencia, el Comandante Davy solicitó al Contralmirante Pye el permiso correspondiente para dar por concluida su misión en el Perú. De ese modo, en la primera semana de setiembre de 1930, Davy y su esposa dejaron atrás a la Escuela Naval del Perú y a sus cadetes[19].

A su retorno a los Estados Unidos de América, la familia Davy se

asentó en Santa Bárbara, California, en una casa que había venido planeando desde hace algún tiempo. Bautizada como "La Sonrisa", la casa del Capitán de Navío Davy fue punto de visita forzoso de numerosos Oficiales Navales Peruanos, ya que la sincera amistad que había sabido brindar durante sus diez años en el Perú no se perdió con el tiempo. Uno de sus visitantes fue el Ministro de Marina Contralmirante Emilio Barrón, quien el 17 de noviembre de 1956, lo condecoró con la Cruz Peruana al Mérito Naval. Barrón y Davy intercambiaron frases de elogio con tal motivo. El Ministro señaló: "se diría que el tiempo no pasa por este hombre pétreo"; mientras que Davy replicó indicando "encontrarse sumergido en una braveza de recuerdos de los años pasados entre vosotros, y también estar muy conmovido por verse rodeado de buenos amigos peruanos, antiguos y nuevos. Esta braveza de recuerdos -agregó- ahora siento que me sacude con su oleaje"[20].

Su muerte, el 21 de julio de 1957, conmocionó a la Armada en pleno, no encontrándose mejor lugar para rendir homenaje a su memoria que la Escuela Naval del Perú. La ceremonia, llevada a cabo el 24 de agosto, congregó a buena parte de la Oficialidad Naval, entre los que se hallaba la mayor parte de sus alumnos de los años veinte.

Pasarían 24 años para que la Escuela volviera a rendir homenaje a este Oficial Naval Norteamericano nuevamente. En 1981, se dio su nombre al gimnasio, como reconocimiento a la importante labor que desarrolló en provecho del deporte naval y nacional.

Luego de habernos acercado un poco a su interesante personalidad y obra, podemos decir que concurrimos plenamente con lo expresado por la **Revista de Marina** en su nota necrológica: "Los marinos peruanos, sobre todo aquellos que lo trataron de cerca, han de conservar en su corazón y en su recuerdo el nombre de este Gran Jefe, dilecto amigo del Perú, caballero a carta cabal y modelo de oficial cumplidor de sus deberes".

El Contralmirante Pye, quien habría de permanecer en el Perú después del golpe de Sánchez Cerro, fundó la Escuela Superior de Guerra Naval, siendo su primer Director. Otros Miembros de la Misión también permanecieron, en calidad de Asesores del Ministro de Marina[21]. En los años siguientes, otros dos Oficiales Navales Norteamericanos fueron nombrados como Directores de la Escuela Naval y de la Escuela Superior de Guerra Naval, respectivamente; sin embargo, nunca más llegaron a tener el mismo poder que tuvo la Misión Naval Norteamericana en la década de 1920.

El nervio central de la organización y tradiciones de la Armada Peruana de nuestros días data de aquellos años. Una relación firme y muy estrecha entre ambas Armadas fue establecida entonces, alcanzan-

do su punto culminante en la década de 1950-1960, cuando la Marina Peruana fue regida por aquellos que habían sido Cadetes durante los años veinte. Durante ese período de 30 años, algunos otros elementos contribuyeron a alimentar esta amistosa relación de cooperación, entre los que podemos mencionar el esfuerzo común por defender Talara durante la Segunda Guerra Mundial, el reemplazo de la mayor parte de los buques de la Marina Peruana por unidades construidas en Estados Unidos, y el uso de bases y estaciones norteamericanas en San Diego y Panamá para entrenar y reparar buques peruanos.

Desde el punto de vista del material naval, hacia los años de 1970-1980, la Armada Peruana había diversificado nuevamente sus centros de abastecimiento, alejándose de la dependencia establecida en décadas pasadas del material procedente de los Estados Unidos. Sin embargo, en el campo de la mentalidad y forma de ser institucional, los vínculos entre ambas marinas han continuado enriqueciéndose con el transcurso de los años. En nuestra opinión, este fue el más importante logro de la Misión Naval Norteamericana de la década de 1920 a 1930.

NOTAS

1. Memorandum for Director of Naval Intelligence, November 1, 1928. U.S. National Archives (NA onwards), RG 38, C10G, No. 191519.
2. At the same time a 30-men U.S. Naval Mission was sent to Brazil. Jeffery M. Dorwart, **Conflict of Duty** (Annapolis, Naval Institute Press, 1983), 102-103.
3. U.S. Congress law 4435, **Orden General de la Armada** (Perú N° 63, September 28, 1920, Introducing the U.S. Naval Mission to the Peruvian Navy.
4. His parents were dentist John W. Davy and Mrs. Emma Graff, U.S. Naval Academy Archives (USNAA onwards), Class 1907, Midshipman Charles G. Davy.
5. "Memorabilia class 1907", USNAA.
6. Ibid.
7. Memorandum for Director of Naval Intelligence, November 1, 1928, NA, RG 38, C10G, N° 191519, pág. 2.
8. **Orden General de la Armada** (Perú N° 72, November 3, 1920, Inspections by the U.S. Naval Mission.
9. Memorandum for Director of Naval Intelligence, Noviembre 1, 1928, NA. RG 38, C10G, N° 191519, 3.
10. "Memoria del Director de la Escuela Naval", **Memoria del Ministro de Marina** (Lima, Ministerio de Marina, 1921), 28.
11. Entre las que puede mencionarse la fuerte oposición de algunos oficiales superiores, interesados más en temas de política que en asuntos navales, e incluso la de un Ministro de Marina, el Dr. Curletti.
12. Memorandum for Director of Naval Intelligence, November 1, 1928, NA, RG 38, C10G, N° 191519, 4-5.
13. **Revista de Marina** 1925, 809-811.
14. Supreme Resolution July 3, 1922, renewing Commander Davy's contract and promoting him to Captain.
15. Supreme Resolution January 31, 1924.
16. Ortiz Sotelo, Jorge... "Reseña histórica de las comunicaciones navales en el Perú", **Revista de Marina**, 1980, 50-70.
17. Supreme Resolution April 8, 1929.
18. Gunnell to Moffet, September 1, 1930, USNA, Library Special Collection, W.A. Moffet Papers.
19. The author's personal interview with Commander Juan Manuel Castro, cadet at that time.
20. **Revista de Marina**, 1957, 633.
21. Supreme Resolution September 5, 1930, Supreme Decree September 17, 1930.

La Armada de los Estados Unidos de América y el Perú, 1818-1920: Preludio a una Asociación Amistosa

DANIEL MASTERSON

Buenas tardes caballeros, es un verdadero placer estar nuevamente con ustedes, después de cinco años, para platicar con los distinguidos Miembros del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Es un honor que me hacen al permitir que me dirija a ustedes en el septuagésimo aniversario de la llegada de la Misión Naval de mi país. Quiero, con tal motivo, compartir con tan distinguido auditorio mis impresiones sobre la Marina Norteamericana y la relación de ésta con el Perú durante los cien años que precedieron a la llegada de la Misión Naval, en 1920.

Como profesor de historia naval de los Estados Unidos en la Academia Naval de Annapolis, durante los últimos diez años, espero poder darles una visión más amplia de los lazos históricos que unen a las Marinas de Estados Unidos y del Perú, los mismos que se remontan casi 180 años atrás. Enfocaré principalmente las actividades navales norteamericanas en mares peruanos, comenzando por el establecimiento del Escuadrón del Pacífico ("Pacific Squadron"), en 1818, hasta el acuerdo suscrito en 1920 para establecer una Misión Naval. Asimismo, enfocaré la estructura de la Marina Norteamericana a principios de esta última década para, de ese modo, proporcionarles un mejor enfoque de su carácter y misión al iniciar sus relaciones profesionales con su contraparte, la Marina Peruana.

Después que terminó la segunda guerra de nuestra independencia de la Gran Bretaña, en 1815, la Marina Norteamericana quedó establecida como una potencia mundial permanente, organizando sus fuerzas en el sistema de escuadrones. La idea de la Marina que habían concebido los Gobiernos de Jefferson y Madison, constituida esencialmente por lanchas cañoneras, fue reemplazada por una política naval que ayudaría a promover y salvaguardar los tratados comerciales suscritos

por el Gobierno Norteamericano con otras naciones. El Escuadrón del Pacífico se inició modestamente en 1818, con el crucero de la fragata "Macedonian", mandada por el Capitán Biddle. Los sucesivos buques que fueron asignados a dicho servicio debieron permanecer en el área por espacio de tres años. Este Escuadrón sólo se incrementaría significativamente al principiar el presente siglo. Los problemas con que se encontraron los Comandantes del Escuadrón durante los comienzos del siglo XIX fueron muchos, que muchas veces se hacían más complicados si se toma en cuenta que en ese entonces la comunicación con Washington demandaba varios meses. Fue por todo esto que el Jefe del Escuadrón se vió obligado a actuar directamente, sin consultar con sus superiores.

Otro problema era el de poder conservar a las tripulaciones, pues éstas siempre buscaban mejores alternativas en las Marinas de las nuevas Repúblicas Latinoamericanas, donde recibían mucha mejor remuneración y posibilidades de una rápida promoción. Asimismo, el Escuadrón debía lidiar con los agentes diplomáticos y consulares norteamericanos, que para entonces eran novatos y muchas veces excesivamente impetuosos. Durante la turbulenta época de la independencia latinoamericana, el Escuadrón del Pacífico, que seguía en mucho las actitudes del Escuadrón Británico, significativamente más poderoso, se vio varias veces en vuelto en las rivalidades políticas de la época.

Las acciones del Capitán James Biddle durante el crucero del U.S.S. "Ontario" al Perú, entre 1818 y 1819, reflejan, muchas veces, estos problemas. Por ejemplo, al tratar de proteger los intereses comerciales norteamericanos en medio de las luchas por la independencia peruana, el Capitán Biddle se encontró manipulado por el Virrey español Joaquín de la Pezuela. Por ello fue objeto de crítica por parte del Congreso Norteamericano, siendo acusado de favoritismo hacia los realistas peruanos. Biddle se defendió argumentando que era imposible navegar en el Pacífico sin ofender ya sea a los realistas o a los patriotas[1].

Los sucesores de Biddle en el Comando del Escuadrón durante las guerras de independencia, como fueron los Capitanes John Downes, Charles Ridgley y Charles Stewart, tampoco pudieron evitar verse envueltos en la lucha contra el poder español. Los Escuadrones Patriotas de los Almirantes Cóchrane y Guise dieron a Stewart los problemas más serios, que condujeron a recriminaciones de que él no ayudó en la guerra patriótica con su despliege de favoritismo hacia los realistas.

Obviamente, todos estos Comandantes que inicialmente mandaron el Escuadrón del Pacífico, al tratar de proteger los intereses comerciales norteamericanos, entraban, inevitablemente, en conflicto

con las marinas patriotas. Después de que Bolívar entró en Lima y tras la victoria de Sucre contra La Serna, en diciembre de 1824, los Estados Unidos de América comenzaron a reconocer algunas de las nuevas naciones latinoamericanas. La opinión pública en Estados Unidos comenzó a volverse favorable al movimiento patriótico peruano. Concluidas las luchas de independencia, los capitanes norteamericanos sirviendo en el Pacífico continuaron viéndose envueltos en los conflictos por los que fue atravezando la República Peruana[2].

En la guerra que Chile iniciara contra la Confederación Peruana-Boliviana, en 1837, tratando de proteger los intereses comerciales norteamericanos en la costa del Pacífico, el Comodoro Henry Ballard ofreció su poderoso navío, el "North Carolina", como "territorio neutral" para las negociaciones de paz entre Chile y Perú. Ballard logró obtener la libertad de 26 marineros norteamericanos, capturados por un buque de guerra peruano, pero no tuvo éxito en su mediación para evitar el conflicto[3].

Quince años después, en 1852, el Comandante McCauley, al mando de la fragata "Raritan" logró evitar conflictos poniendo fin a las pretenciones de algunos comerciantes norteamericanos que argumentaban ciertos derechos sobre los depósitos de guano en las Islas Lobos. McCauley logró ésto con la advertencia de que "él tenía instrucciones del Gobierno de los Estados Unidos de Norte América de no proteger a los buques norteamericanos que visitaban estas islas para fines prohibidos por los Decretos del Gobierno Peruano"[4].

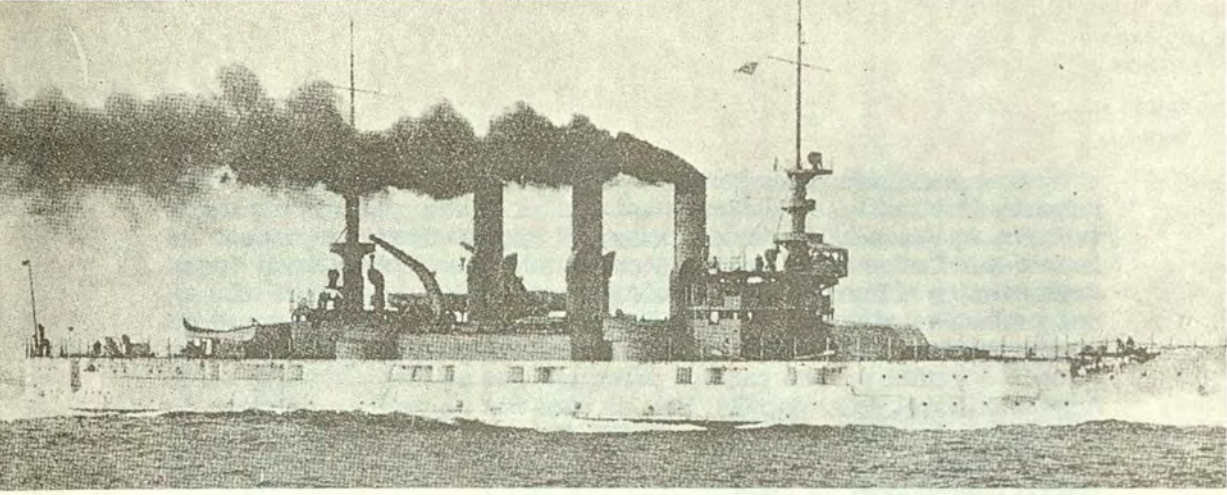
El bombardeo español a los puertos de Valparaíso y Callao, en 1866, empujó al Comodoro John Rodgers (quien Comandaba el "Monadock", asignado al Escuadrón del Pacífico) a proponer al Comandante en Jefe de la Estación Naval Británica, Contralmirante Denham, a unir sus fuerzas contra la flotilla española. Denham rehusó a cooperar, sólo la estoica resistencia peruana en el Callao pudo contrarestar este ataque de la Marina Española. La resistencia peruana logró inmovilizar a los siete buques españoles y causarles más de 200 bajas[5].

La modesta fuerza del Escuadrón Norteamericano asignado al Pacífico durante la guerra de 1879, evitó que los esfuerzos de los Capitanes de Navío C.R. Rodgers y George Balch por interceder en el conflicto, tuvieran éxito. Igualmente fracasaron los intentos de los aun poco experimentados Diplomáticos Norteamericanos. La derrota del valiente Almirante Grau, a bordo del monitor "Huáscar", permitió que la costa peruana quedara vulnerable a los ataques chilenos, con esto las vías diplomáticas se tornaron imposibles. Durante estos tiempos difíciles para el Perú, Estados Unidos trató de unir sus esfuerzos diplomáticos de respaldo a la posición peruana, con la cesión de un puesto carbonero en la bahía de Chimbote[6].

Los esfuerzos de Washington en lograr un establecimiento en la costa oeste sudamericana, reflejan el creciente interés de la Diplomacia y de los Estrategas Navales Norteamericanos hacia finales del siglo XIX. Es interesante resaltar que, hacia finales de la Guerra del Pacífico, el principal arquitecto de esta política, Alfred Thayer Mahan, se hallaba prestando servicios en el Escuadrón del Pacífico, al mando del "Wachusett". Poco después de dejar dicha estación adquirió fama mundial con la publicación de su obra principal **The Influence of Sea Power Upon History** (Influencia del Poder Naval en la Historia). Se hallaba entonces como profesor en la Escuela Superior de Guerra Naval de su país, en Newport. Como es bastante conocido, en su obra, Mahan da los lineamientos generales para una estrategia marítima que permitiría a los Estados Unidos de América alcanzar una posición de liderazgo mundial hacia 1920. Sin embargo, durante los últimos 19 años del siglo XIX, la presencia naval norteamericana en aguas peruanas fue muy pobre, debido principalmente a la escasez de naves modernas y de depósitos de carbón. Esto último tuvo especial gravitancia en la decisión tomada por el Gobierno Norteamericano de no actuar militarmente contra Chile tras el incidente del Baltimore, en 1891.

La victoria norteamericana en la guerra con España, confirmó su poderío en el Pacífico. Aunque la adquisición de Filipinas y Hawai no influyeron grandemente en el rol que debió desempeñar el Escuadrón del Pacífico entre 1898 y la guerra en Europa en 1914. La Marina se alertó tras las victorias navales japonesas en la guerra con China y con Rusia, en 1895 y en 1904-1905. Esto condujo a la adopción del plan de guerra Naranja, reflejando una estrategia que permitiría enfrentar a Japón en caso necesario. Sin embargo, antes de la Primera Guerra Mundial, la amenaza principal había cambiado hacia Alemania, especialmente en la zona del Caribe. Ello llevó a desarrollar un nuevo plan de guerra, el llamado plan negro, que reflejaba la esencia del pensamiento de Mahan sobre concentración de fuerzas. Debido a ello, la ya formidable Fuerza Naval Norteamericana, fue reconcentrada en el Atlántico.

Con los buques de la "Gran Flotilla Blanca" (Great White Fleet) anclada en el Atlántico, la Flotilla del Pacífico, como fue llamada en 1908, fue conformada en torno a los cruceros acorazados "Colorado", "Maryland" y "Pensilvania", y a los botes torpederos "Perry" y "Preble". De vez en cuando, los primeros submarinos de tipo Holand se añadían, a la Flotilla del Pacífico en sus operaciones antes de la Primera Guerra Mundial. Pese a que los cruceros antes mencionados que no eran lo mejor de la Flota Norteamericana, sí constituían una especie de estrellas en el Pacífico y los ánimos de sus tripulaciones eran muy buenos. Fue uno de estos cruceros de la Flotilla del Pacífico, el "Pennsylvania", el que inició la Aviación Naval, cuando en enero de 1911 un piloto civil aterrizo (planeó) un avión bimotor Curtiss en cubierta[7].



U.S.S. "Louisiana", perteneciente a la flota "Blanca".

Los guardiamarinas peruanos egresados a principios de 1903, después de terminar su entrenamiento en el Callao, pasaron a prestar servicios en los buques de la Flotilla del Pacífico Norteamericana. De ese modo, 17 años antes del establecimiento de una Misión Naval Norteamericana en el Perú los jóvenes oficiales peruanos entablaron relaciones profesionales con la Marina Norteamericana, las mismas que ha continuado hasta el presente. Fruto de esas relaciones, han sido, entre otros, los treinta y cinco cadetes peruanos que se han graduado en la Academia Naval de Annapolis. Uno de ellos fue alumno en mi clase de Historia de la Marina Norteamericana, Raymundo Villar, miembro de una distinguida familia peruana con lazos a la Marina Peruana. El se graduó con honores en 1988.

No fue hasta 1920, después de que una Misión Naval Francesa prestara breves servicios en el Perú, que la situación se tornó propicia para el comienzo de relaciones oficiales entre la Marina Peruana y la Norteamericana. El Presidente Augusto B. Leguía pidió, en enero de 1920, que los Estados Unidos estableciera una Misión Naval en el Perú como medio adicional de estrechar los lazos comerciales entre ambas naciones. El Comandante Luis Aubry, el Agregado Naval Peruano en Washington, fue clave en la realización de este objetivo. Esta solicitud fue única, ya que hasta entonces no existían Misiones Navales Norteamericanas en ningún país, sólo algunos instructores en el Colegio Naval Brasileño, ésto desde 1918, pero nunca, hasta entonces, se habían firmado un tratado para establecer una Misión Naval de largo plazo. Así que el acuerdo oficial entre los Estados Unidos y el Perú, firmado el 5 de junio de 1920, puso los cimientos para todas las futuras Misiones Navales en Latino América que se comenzaron antes de la Segunda Guerra Mundial[8].

La Misión Naval Norteamericana fue encargada de organizar y de dirigir a la Marina Peruana. Primordialmente, los Oficiales Norteamericanos que servían en el Perú debían ayudar en la compra de equipo, supervisión de las obras de construcción y dirección de las actividades de los Cadetes en la Escuela Naval. Después, con la llegada al Perú del Comandante Harold B. Grow, en 1924, las actividades de la Misión se extendieron hasta cubrir la Aviación Naval[9].

¿Qué tipo de fuerza naval era la Marina Norteamericana en ese año cuando acometió la tarea de consejera y entrenadora de su contraparte, la Marina Peruana en 1920? Al concluir la Primera Guerra Mundial, la Marina Norteamericana era una institución que había logrado un admirable nivel de homogeneidad. Casi todos sus oficiales provenían de Annapolis, donde eran preparados muy intensamente en aspectos referentes a liderazgo. Los graduados de Annapolis debían aprender liderazgo, estabilidad y integridad lealtad tanto al servicio naval como

a sus compañeros. En Annapolis y en la Escuela Superior de Guerra Naval, en Newport, Rhode Island, los estudiantes aprendían las teorías de Mahan, que enfatizaban la concentración de fuerzas para poder lograr el poderío del mar. La estrategia naval estaba dominada por el tamaño de las armas, los buques y las batallas, entre más grandes eran estas, mejor. Y ciertamente que el ochenta por ciento de los cadetes que se graduaban en Annapolis cubrían su primer servicio a bordo[10].

Esta era la Marina de la que el Presidente Woodrow Wilson dijo sería la primera en el mundo cuando firmó el acuerdo de la Marina de 1916 para construir una flota que alcanzara los sesenta buques capitales en 1925. Pero la Conferencia Naval de Washington, en 1921 y 1922, afectó este ambicioso programa, acatando el Tratado de los Cinco Grandes, suscrito en 1920, que fijó limitaciones en la construcción de buques de guerra a los Estados Unidos, Gran Bretaña, Japón, Italia y Francia. Sin embargo, estas medidas encontraron gran oposición en el "Club de los grandes cañones" ("Big Gun Club"), como eran llamados los Comandantes de los acorazados, propulsores de una política naval más agresiva. Para ellos era muy importante mantener su situación de preponderancia, pues por primera vez en su historia, la Marina Norteamericana finalmente había logrado estar a la par con la Marina Británica.

Reflejando la política geográfica de una Alemania derrotada y un Japón que se volvía formidable en su poderío, en julio de 1920 el Secretario de Marina dividió la flota, creando flotas en el Pacífico, Atlantico y en los mares de Asia. La Flota más grande, con acorazados con artillería de 14 pulgadas, fue la del Pacífico la que por primera vez tuvo una fuerza considerable desde que se creó el Escuadrón del Pacífico en 1818.

Tratando de ser reconocidos como parte importante de la Marina de los acorazados de 1920, un grupo de aviadores navales, dirigido por el Capitán de Navío William Moffett, organizó el Buró Aeronaval en 1922. Algunos de estos aviadores prestarían servicio en el Perú durante los siguientes veinte años. El más prominente de estos jóvenes aviadores navales fue el Comandante Harold B. Grow, quien voló en Francia durante la Primera Guerra Mundial y quien sirvió con el Almirante Marc Mitscher antes de ser enviado al Perú en enero de 1924. Grow ayudó a organizar la Aviación Naval en el Perú y como Inspector General del Cuerpo de Aviación del Perú dirigió la Coordinación de la Aviación Civil y Militar de 1928. Con el Comandante Grow los jóvenes aviadores peruanos hicieron notables progresos profesionales durante los años veinte. Por ejemplo, el Teniente Leonardo Alvariño fue el primer piloto en cruzar los Andes, sobrepasando alturas de más de 6,800 metros[11].

Los Comandantes Grow y Davy, este último como Director de la Escuela Naval, hicieron importantes contribuciones al desarrollo profesional de la Marina Peruana en los años veinte. Todo esto fue logrado al mismo tiempo que la Marina Norteamericana atravesaba una crisis para lograr ser aceptada como una necesidad nacional en dicha década. Después de la Primera Guerra Mundial y de la Conferencia Naval de Washington, muchos norteamericanos se preguntaban si era necesaria una Marina tan grande en tiempo de paz. Esto obligó a los líderes de la Marina a definir la Misión de la Marina y su papel en la sociedad norteamericana. El profesor de la Academia Naval, William Stevens, escribió en 1921 que la principal tarea de la Marina era hacer ver su importancia al público norteamericano. Y así fue como durante los años veinte, los mejores años del comercio norteamericano, muchos oficiales de la Marina defendían y propugnaban el efecto neutralizante de la Marina en las inversiones internacionales. También, su importancia en la busca de otros mercados de consumo, donde poder ubicar el exceso de producción[12]. Estos oficiales reafirmaban así la misión principal que había venido cumpliendo la Marina Norteamericana desde que se estableciera el Escuadrón del Pacífico en 1818.

Ciertamente, durante los años veinte y en el ambiente dinámico de la política geográfica de hoy en día, la misión de las Marinas en los países democráticos del Perú y de los Estados Unidos se altera constantemente. Es difícil definirla con precisión. Después de setenta años de cooperación, éste es el reto común a nuestras dos grandes naciones.

NOTAS:

1. Long, David... **Gold Braid and Foreign Relations:** Diplomatic Activities of U.S. Naval Officers (Annapolis: U.S. Naval Institute Press, 1988), pág. 78.

2. Basadre, Jorge... **Historia de la República del Perú, 1822-1933**, vol. I, 7a. edición (Lima: Editorial Universitaria, 1983), págs. 1-68.

3. Long, David... **Gold Braid and Foreign Relations**, págs. 171-172.

4. Ibid. págs. 172 - 173.

5. Basadre, Jorge... **Historia**, vol IV, págs. 137-185, and Johnson, Robert E. ... **Thence Around Cape Horn: The Story of United States Naval Forces on the Pacific Station, 1818-1923** (Annapolis: U.S. Naval Institute Press, 1963), págs. 125-126.

6. Long, David... **Gold Braid and Foreign Relations**, pág. 360.

7. Johnson, **Thence Around Cape Horn**, pág. 170,

8. Scheina, Robert... **Latin America: A Naval History** (Annapolis: U.S. Naval Institute Press, 1987), págs. 130-133, and Ortiz Sotelo, Jorge... **Captain Davy and the United States Naval Mission in Peru**, forthcoming in William Roberts, editor, **The Papers of the Ninth Naval History Symposium** (Annapolis: U.S. Naval Institute Press, 1991).

9. Ortiz Sotelo, Jorge... **Captain Davy and the United States Naval Mission**, passim and Sharon S. Pope, **Harold B. Grow and the Establishment of Aviation in Peru, 1924-1930**, Masters Thesis, University of West Florida, 1970, págs. 8-12.

10. Karsten, Peter... **The Naval Aristocracy; The Golden Age of Annapolis and the Emergence of Modern American Navalism** (New York: The Free Press, 1972), págs. 277-385 and Ronald H. Spector, Eagle Against the Sun: The American War with Japan (New York: The Free Press, 1985) págs. 17-24.

11. Pope, "Harold B. Grow", pág. 31.

12. Karsten, **The Naval Aristocracy**, pág. 370.

Biografía del Gran Almirante Miguel Grau *

CONTRALMIRANTE MELITON CARVAJAL PAREJA

Es para mí una alta distinción y honor, haber sido designado para tratar el tema "Miguel Grau: Almirante de la Marina de Guerra del Perú", ante tan distinguida concurrencia, a la que desde ya, ruego disculpe mi falta de oratoria, en comparación con aquella de muchos otros que, en este mismo recinto y en fechas vinculadas con la vida o la gesta de Grau, se han expresado tan ardorosa y elocuentemente sobre el Caballero de los Mares.

La Directiva de nuestro prestigioso Club, en ocasión de conmemorarse el primer centenario de la Guerra del Pacífico, ha tenido el acierto de programar este ciclo de conferencias para rendir tributo a su más preclaro consocio: Miguel Grau.

A pesar de haber transcurrido 100 largos años, parece que la epopeya de Angamos recién hubiera acaecido ayer, pues los amargos momentos de la historia, si son debidamente evaluados, se perennizan en la mente y en este caso particular en las mentes de todos los peruanos, que otrora vivieron horas de ansiedad por las correrías y hazañas de Grau en su excelso monitor "Huascar".

La muerte de Grau y la captura del monitor abrieron las puertas del Perú al invasor, que trajo la muerte y el dolor a lo largo y ancho de todo el territorio. Fue éste el precio de esa derrota, tanto en invalorables vidas como en territorio y dinero y, a decir de Víctor M. Maúrtua en su obra **La Cuestión del Pacífico** costó el equivalente al Presupuesto de Gastos Públicos correspondiente a 148 años. La indemnización más exhorbitante en la historia universal de aquella época. Esto no fue más que una amarga confirmación de lo que dijera Vial Solar hablando de las condiciones de paz: "El Perú debía entregar a Chile aquellas porciones de territorio que habían sido la causa verdadera y eficaz de la

* Reproducción del discurso pronunciado en el Club Nacional, Lima, 4 de octubre de 1979.

guerra, y pagar además, una indemnización en dinero que impidiera por largos años alimentar ilusiones de revancha a sus levantiscos políticos".

Largo sería hacer un recuento histórico de las causas de la guerra, pero muy bien podemos expresar que la causa matriz se resume en lo que Balmaceda dijera muy claro: "En el litoral del Pacífico Sur no hay sino dos centros de acción y progreso: Lima-Callao y Santiago- Valparaíso; es preciso que uno de éstos sucumba para que el otro se levante. Por nuestra parte necesitamos Tarapacá como fuente de riquezas y Arica como puerto de avanzada; he aquí porque el pueblo de Chile exige Arica y Tarapacá".

Esta guerra, señores, produjo una pléyade de héroes en mar y tierra, pero al costo que acabamos de ver.

Nos sirve también de lección sobre lo que no se debe hacer cuando de la integridad territorial se trata. Hay una expresión muy conocida en Marina que dice: "Pelean los hombres, no los buques" que en buena cuenta quiere decir que los sujetos de la guerra son seres humanos quienes con sus aciertos o errores labran las victorias o las derrotas, pero que esas se producen no con los hombres sentados en torno a una mesa de café, sino abordo de buques en condiciones de alistamiento para combatir. Esto fue precisamente lo que ocurrió en nuestra Guerra del Pacífico; pelearon nuestros hombres pero sin buques apropiados ni alistados.

De todos aquellos que así lo hicieron, no cabe la menor duda que el más grande héroe del Perú fue un marino: el Contralmirante Miguel Grau.

Nació nuestro héroe el 27 de julio de 1834 en San Miguel de Piura. Desde ese momento heredó los atributos de energía, heroicidad, bondad y ternura de sus ancestros. En su infancia vivió en Paita, apreciando no sólo la majestuosidad e inmensidad del Océano Pacífico, sino también el continuo ir y venir de los barcos y las demás faenas marítimas en tierra y abordo.

Su inclinación por el mar, a pesar de la oposición de su madre, le impulsaron a abrazar la profesión del mar y, sin haber gozado de su niñez, empieza a navegar desde los 9 años de edad hasta los 19. La vida abordo de los buques de vela de aquella época era dura. Merced a su laboriosidad, abordo aprendió toda la gama de faenas, desde la más simple hasta la más complicada; las guardias nocturnas largas y repetidas lo hicieron también, resistente, paciente, reposado y silencioso. Navega los océanos Pacífico y Atlántico, conoce de la furia de los elementos de la naturaleza y de la pequeñez del hombre ante ella, todo lo

cual lo hace sereno, reflexivo y tenaz. En los numerosos y diversos puertos de Europa, América, Asia y Oceanía aprende idiomas, contrasta costumbres y formas de gobierno; participa de todos los placeres y sinsabores de la vida en los puertos y en el mar. A veces retorna brevemente a la Patria. Su capacidad para aprender le permite captar el arte y la ciencia de la navegación. Logra el título de Piloto.

Al cabo de este trajinar de 10 años, regresa al Perú; su inquietud por el mar lo impulsa a ingresar en 1854, como Guardiamarina de la Armada Nacional. Es que Grau posee innata una idoneidad y entusiasmo por el Servicio Naval.

No cabe la menor duda que el Guardiamarina Grau, de 20 años de edad y 10 años de mar, es superior en experiencia y conocimiento que sus contemporáneos. Sus primeros servicios los cumple en los buques "Rímac", "Vigilante" y el vapor de ruedas "Ucayali". En el primero y último se familiariza con la maniobra y operación de buques propulsados a vapor, pues hasta entonces su experiencia es con veleros. En menos de dos años, por sus conocimientos profesionales y sus dotes militares asciende a Alférez de Fragata en 1856. Se le designa al mejor buque de la Escuadra, la fragata mixta "Apurímac" de 1600 tons. y 34 cañones, barco en el cual empezará a adquirir experiencia en el empleo de la artillería. Compañero de abordo habría de ser otro marino piurano, buen profesional, de inquietud política, el Teniente 2° Lizardo Montero.

Pero la vida de Grau no transcurre monótona. En 1856 se produce la revolución a Vivanco; la Escuadra se pronuncia a su favor, Montero promueve la sublevación de la "Apurímac" mientras está en Arica. Grau se apasiona por Vivanco, caudillo que preconiza la constitucionalidad y el ascenso de los más preparados al poder, y también secunda a Montero. Después de dos años de sangrientas luchas, la revolución fracasa y en 1858 queda definitivamente terminada. Los marinos que participaron en ella son separados del servicio. Grau sufre esta pena.

Luego de esta separación Grau regresa a la Marina Mercante y navega durante cinco años por América y Asia, pero ya como Capitán.

En esta condición se acrecientan sus conocimientos y experiencia, ya que es evidente que para un Capitán el ámbito de acción es distinto. El Capitán es un hombre que debe generar respeto por convicción, no por temor, dar ejemplo del cumplimiento del deber, servir de guía al subalterno, demostrar tacto y tino en las cuestiones con otras personas, y al mismo tiempo vivir solitario. No hay, en efecto, abordo de un buque hombre más solitario que el Capitán. De otro lado, en aquella época, al no existir comunicaciones radioeléctricas, el Capitán debía actuar por su propia iniciativa, con lógica, asumiendo reponsabilidades y toman-

do las decisiones adecuadas en cada situación. Todas esas son vivencias de Grau durante 5 años, añadiendo así notas características a la formación de su ya robusta personalidad.

En setiembre de 1863, el Alférez Grau reingresa al servicio de la Armada Nacional. Tiene ahora 29 años de edad y 20 años de embarque. Es realmente un record extraordinario. Al reingresar es destinado al Vapor "Lerzundi" donde se desempeña como 2° Comandante. El Comandante es el Capitán de Corbeta Aurelio García y García, con quien traba profunda amistad y quien, más tarde, comandando la "Unión" sería su compañero y subordinado en varias de las expediciones de la Campaña Naval durante la guerra con Chile. Entre setiembre de 1863 y enero de 1864 Grau es ascendido sucesivamente a Teniente 2°, Teniente 1° Graduado y Teniente 1° Efectivo, otro record impresionante que nos indica el prestigio que goza entre sus superiores.

En razón del deterioro de las relaciones con España y dado el carácter obsoleto de las unidades de la Escuadra, el Gobierno decide comprar nuevas unidades en Europa y para tal fin, envía a dicho continente una misión de oficiales de marina entre los cuales está Grau, con el objeto de asesorar y vigilar la adquisición y construcción de aquellas. Estas misiones se materializan en la firma de los contratos de construcción de los blindados "Huáscar" e "Independencia" en 1864 en Inglaterra; y la adquisición en Francia, en el mismo año de las corbetas de madera "Unión" y "América". Atendiendo a su aptitud para mandar, habilidad ejecutiva e inteligencia, a pesar de tener sólo grado de Teniente 1°, Grau es designado Comandante de la "Unión". El viaje al Perú, en compañía de la "América" resulta pleno de viscisitudes.

En efecto, aparte de aquellos problemas de orden material y por el estado del tiempo, están aquellas que generan la crisis de las relaciones con España.

Es tan malo el manejo de las relaciones con España, que en febrero de 1865 Prado se subleva y parte de la Escuadra, al mando de Montero, se pliega al movimiento. Es en estas circunstancias que Grau arriba con la "Unión" a Valparaíso en julio de 1865. Se informa de la situación y se adhiere al movimiento revolucionario de Prado, desechando los ruegos de su padre para no hacerlo, quien ha sido enviado por el Presidente Pezet con el encargo de convencer a Grau para que no se plegase al movimiento. Durante el viaje desde Europa, en marzo de 1865, Grau había sido ascendido a Capitán de Corbeta, lo cual le es comunicado cuando llega a Valparaíso. Como consecuencia del activo apoyo que brinda a la revolución de Prado, es ascendido por éste, en julio de 1865, al grado de Capitán de Fragata. Asistimos así a otro aspecto de su carrera naval, pues sus meteóricos ascensos lo han llevado de Teniente. 2° a Capitán de Fragata en menos de dos años. En cambio,

el Gobierno de Pezet, le da de baja en agosto de 1865 junto con otros oficiales de marina que se habían adherido a la revolución, lo que obviamente queda sin efecto al triunfar Prado en noviembre de ese mismo año. La ascensión de éste al mando, produce la firma de una cuádruple alianza defensiva-ofensiva del Perú con Chile, Ecuador y Bolivia, que culmina con la declaración de guerra a España el 14 de enero de 1866. Se trata de una guerra naval y en ella participa Grau al mando de la Corbeta "Unión" en el combate de Abtao el 7 de febrero de 1866, entre la flota aliada y la española, que favorece a la causa americana, principalmente en razón de la Escuadra Peruana. En este combate, Grau recibe su bautizo de fuego en una guerra internacional defendiendo el honor patrio. Tiene ya 32 años.

Después del combate de Abtao y luego de la incorporación de los nuevos blindados "Huáscar" e "Independencia", toda la Escuadra Peruana arriba a Valparaíso en junio de 1866, en espera de órdenes desde Lima. La comanda el ya Capitán de Navío Lizardo Montero.

El Gobierno peruano, después del triunfo del 2 de Mayo en el Callao, proyecta enviar una expedición naval a las Filipinas a fin de desalojar de esas islas a los españoles y para tal objeto contrata al C. de N. norteamericano John Tucker, retirado, para que comande la Escuadra, cargo que asume en julio de 1866. Este, con el grado de Almirante, iza su insignia en la "Unión" que comanda Grau. Los marinos peruanos, entre ellos Grau, reclaman al gobierno de tal contratación, pues ello equivale a dudar de su lealtad y capacidad y piden la revocación del nombramiento o bien el retiro de sus puestos. Este incidente culmina con el enjuiciamiento de la oficialidad que asumió esa actitud por el delito de insubordinación, deserción y traición. El juicio dura varios meses; Grau tiene como defensor a un brillante abogado, el Doctor Luis Benjamín Cisneros. En febrero de 1867 el Consejo de Guerra declaró inocente a todos los procesados, reponiéndoles todos sus derechos y prerrogativas. Luego de estos acontecimientos, Grau goza de licencia entre abril de 1867 y febrero de 1868, período durante el cual sirve en la Marina Mercante, a cuyo término es llamado por el nuevo gobierno, asignándole el comando del flamante monitor "Huáscar". Desde ese momento y por ocho años consecutivos, hasta 1876, Grau habría de ejercer el comando del "Huáscar". En julio de 1868 Grau es ascendido a Capitán de Navío. Tiene ya 34 años de edad y 24 de mar.

Durante los ocho años que comanda el "Huáscar", Grau cumple diversas comisiones, entre las que cabe destacar: el estudio de las condiciones hidrográficas de la caleta Garita de Moche, que más tarde vino a ser Salaverry con la finalidad de construir un puerto que reemplaze a Huanchaco; en 1870 viaja hasta Valparaíso recorriendo los puertos del sur del Perú y del litoral boliviano. A su regreso trasmite sus impresiones al Presidente Balta de lo que observa en Chile; en 1871 integra el

jurado de exámenes de los alumnos de la Escuela Naval, para los cursos de Arquitectura Naval y Maniobras, Pilotaje y Táctica Naval.

En este período también, 1872, se produce la revolución de los Gutiérrez de triste recordación, que es rechazada por la Marina. Grau y todos los comandos expiden una proclama contra el golpe revolucionario reafirmando su decisión de luchar por el restablecimiento del orden y la ley. La Escuadra zarpa y recorre los puertos del sur. Con este motivo, Grau despliega una actividad extraordinaria dirigida al derrocamiento de la dictadura. En Lima, entretanto, se produce el asesinato del Coronel Balta y la masacre de los hermanos Gutiérrez. Restablecido el orden asume la Presidencia de la República Don Manuel Pardo. Demostraba así Grau ser un hombre de convicciones en el cumplimiento del deber militar y del patriota.

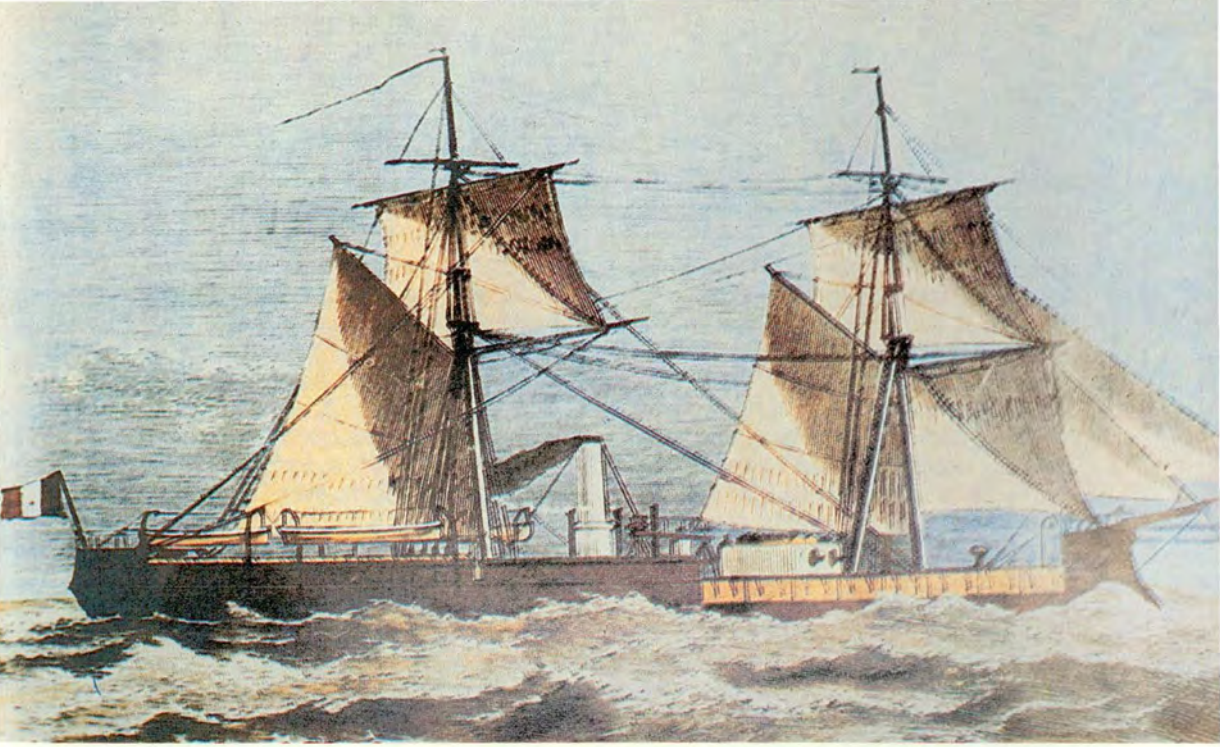
A poco de asumir la Presidencia Manuel Pardo, expide un decreto supremo creando una Comisión Consultiva de Marina que tenga por finalidad asesorarlo en las cuestiones de la Institución y resolver los problemas que afectan a la Defensa Nacional. La distinción especial que Pardo tiene para Grau, hace que lo incorpore a dicha Comisión junto con otros preclaros oficiales del servicio activo.

En 1872 y ante el deterioro de las relaciones entre Chile y Bolivia y la intervención chilena, mediante el uso de su Escuadra, en la política interna boliviana, Pardo envía al sur a Grau en el "Huáscar" en convoy con el transporte "Chalaco" como elemento disuasivo y para obtener información sobre la situación real. Las relaciones chileno-bolivianas no mejoraban y Chile empezaba a dar claras indicaciones de su política expansionista que no terminaba con la anexión de Antofagasta sino con la anexión de Tarapacá.

En el verano de 1873, nuevamente el Gobierno envía al sur a Grau en el "Huáscar" a fin de obtener información y prevenir eventualidades. Esta vez, sin embargo, el crucero se extiende al litoral boliviano mostrando la bandera, que es una de las formas del empleo del poder naval en la paz. Esta vez la comisión iba a durar 4 meses y encontrándose en pleno cumplimiento Grau es ascendido a Capitán de Navío efectivo en abril de 1873. Tenía ya 39 años de edad, 19 años de servicios y 30 de embarque.

Los partes de Grau revelan al Gobierno que en esos momentos no hay conflicto internacional inminente, pero sí que las autoridades bolivianas son en extremo solícitas para con el barco peruano, lo cual le llama la atención. Era indudable que Grau desconocía que se acababa de firmar entre el Perú y Bolivia el tratado defensivo.

En junio de 1874 la Comandancia General de Marina designa a



Monitor "Huáscar".

Grau Oficial en Comando Táctico de la Escuadra, en adición a su comando del "Huáscar", con el fin de que se haga a la mar con toda la Escuadra y se practiquen las evoluciones tácticas que se consignan en la publicación de "Tactica Naval" preparada por el Capitán de Navío Camilo N. Carrillo. Obsérvese que es 1874 y la Escuadra la constituyen el "Huáscar", "Independencia", "Manco Cápac", "Atahualpa", "Unión", "Chalaco" y "Pilcomayo", que son los mismos buques que cinco años más tarde, más viejos y desgastados, enfrentarían al poder naval chileno.

En un crucero de invierno, desde junio de 1874 a octubre de 1874 Grau recorre todo el litoral sur; los buques realizan ejercicios de tiro, practican zafarranchos de combate, de incendio, evoluciones de orden cerrado, señales, oscurecimiento y demás que eleven la preparación de las dotaciones y el alistamiento de los buques para el combate, y lo logra. Es que Grau aprecia que en el mediano plazo, el Perú perdería la supremacía naval respecto a Chile.

Es en pleno crucero, en noviembre, en que la Escuadra de Evoluciones persigue y captura al "Talismán" que es un buque fletado por Piérola para otra aventura revolucionaria más en nuestra historia republicana.

En junio de 1876, con 32 años de embarque, Grau cesa en el comando del "Huáscar"; decide incursionar en la política y ocupa una banca en la Cámara de Diputados, pues ha aceptado representar a la provincia de Paita como diputado propietario. En su cámara integra la Comisión de Marina y es autor de varias iniciativas relacionadas con su Institución, entre ellas cabe destacar una sobre ascensos de la Plana Mayor en base al mérito y eficiencia; y otra sobre la reorganización del Ministerio de Guerra y Marina.

En enero de 1877 al concluir su mandato legislativo, sirve brevemente como Agregado al Departamento de Marina. Es su primer destino en tierra en sus 22 años de servicios en la Armada Nacional. Es en este año tambien que viaja a Chile a repatriar los restos de su padre, y al retornar a Lima transmite al Gobierno su profunda preocupación por los aprestos bélicos del país vecino y la manifiesta superioridad en que se hallaba la Escuadra Chilena.

A su regreso de Chile, en marzo del mismo año, Grau es destinado como Vocal de la Junta Revisora de Ordenanzas Navales, cometido que desempeña hasta el 1º de junio de 1877 en que asume la Comandancia General de Marina, la misma que ejercerá hasta julio de 1878.

Desde este puesto analiza las posibilidades y limitaciones de la Marina de Guerra y concluye que el peligro vendrá del sur.

Era, y es, de ordenanza que el Comandante General de Marina presente al Gobierno una Memoria, que es un documento que contiene el inventario cuantitativo y cualitativo de la Institución, así como la expresión de las necesidades por satisfacer para mejorar su administración y preparación. Grau pues, cumple en enero de 1878 con dicha reglamentación, cuyo valor en tal oportunidad reside en que es la última previa a la guerra con Chile y en la que se nos revela el estado de preparación material y personal de la Escuadra, que no sería muy diferente un año después. Sería abusar de vuestra confianza el comentarla en su integridad, por lo que lo haré sólo en aquellos aspectos que habrán de tener relación directa con la comparación de poderes con la Escuadra Chilena.

Con respecto al personal superior, expresaba Grau "que la planta de oficiales era sumamente reducida y que en consecuencia los buques no tenían la dotación de oficiales que les correspondía, ni la indispensable para tener abordo la vigilancia y disciplina interior y, que si se reconocía la necesidad de la existencia de una Escuadra, era obvio que ésta tenía que contar con el número suficiente de oficiales". Felizmente, acotaba, "la escuadra ha poseído y posee un número de oficiales competente y de vasta instrucción militar y marinera, que puede servir de base para reorganizar el cuerpo".

En relación a los ingenieros mecánicos, comentaba "que después de más de 20 años que el vapor servía de elemento propulsor a nuestros buques de guerra, poco o nada se había hecho por cultivar y organizar su cuerpo de ingenieros mecánicos para el servicio de las máquinas abordo y se lamentaba que tal situación obligara a contratar personal extranjero por un tiempo corto y limitado con el consiguiente inconveniente". Como solución para independizarse proponía la "creación de una Escuela de Ingenieros Mecánicos y la formación del respectivo cuerpo".

En cuanto a los oficiales de mar y marinería que formaban las tripulaciones de los buques, informaba "que eran en sus dos tercios extranjeros". A esto tendríamos que añadir que esos extranjeros en parte eran de nacionalidad chilena. Para subsanar esta deficiencia proponía Grau impulsar "la Escuela de Grumetes en todos los ramos". Importante observación era aquella relativa a "la formación urgente y esencial de un cuerpo de condestables y artilleros prácticos", pues expresaba "que la Escuadra carecía completamente de estos individuos para el servicio de artillería abordo". Concluía "que nuestra artillería no podía estar bien servida y que sólo debido al empeño de los oficiales en no descuidar el ramo más importante de la Marina de Guerra, se consigue su cuidado y manejo.

Respecto al estado material de la Escuadra expresaba que sólo a mediados de 1879 la "Independencia" estaría lista luego de cambiársele las calderas; que el "Huáscar" se encontraba expedito para cualquier servicio; que el monitor "Atahualpa" estaría en condiciones de prestar servicios como fortaleza flotante recién a fines de 1879, luego de reparársele su casco y maquinaria; que el "Manco Cápac" podría quedar operativo en corto plazo; que la "Unión" estaba operativa pero que necesitaba se atendieran sus reparaciones de calderas, jarcia de labor y velamen, para que pudiera continuar navegando; que la "Pilcomayo" se hallaba operativa sin mayores requerimientos que atender; finalmente que los transportes "Limeña", "Chalaco" y "Talismán" con los trabajos que se les estaba ejecutando podían cumplir cualquier comisión.

Concluía Grau expresando que sólo una pequeña parte de los buques se encontraba expedita, pero que de recibirse el apoyo económico y logístico adecuado, la Escuadra "podrá quedar en un estado de alistamiento para la guerra proporcionado a la importancia de los buques".

Los hechos demostrarían que este pedido no fue atendido, sino dos meses antes de empezar la guerra. Puntualizaba también "que una buena escuadra afianza los intereses, la tranquilidad y soberanía de la nación", y que por lo tanto debía "reforzársela con nuevas unidades que al incorporarse permitiría dar de baja a las viejas y obsoletas que sólo irrogan gastos" y añadía, "que el tipo de nueva construcción para reforzar la Escuadra era uno "semejante al "Huáscar" sin grandes dimensiones, rápidos en su andar y movimientos, con 1 ó 2 torreones y con un fuerte blindaje". Recomendaba también se "estableciera una rotación de los oficiales en los puestos de tierra y abordo, para evitar que el oficial acumulara tiempo de servicios en tierra en detrimento del buen servicio a bordo". Otra recomendación que planteaba era aquella de descentralizar y desconcentrar a la Escuadra desplegando a los buques fuera del Callao en "estaciones del norte y sur del litoral", realizando diversas tareas de preparación para la guerra y de contribución al desarrollo nacional.

Elogiaba Grau, por otra parte, las medidas adoptadas para adquirir directamente del extranjero, los materiales y artículos navales que requería la Escuadra, no sólo por razón de abastecimiento disponible en calidad, sino porque también resultaba en economía al obtenerse a menos precio.

Esta Memoria, pues, nos revela no sólo el estado de material, personal y alistamiento con que llegamos a la guerra con Chile, sino también la cabal concepción de Grau de lo que hoy pomposamente denominamos estrategias de mediano plazo.

Pero el concepto de Grau, en cuanto al poder naval no se limita a

que debe estar al servicio del interés nacional, sino que tiene una concepción precisa del interés americanista. Lo encontramos en el autógrafo que escribe siendo Comandante General de Marina.

Revelaba Grau un pensamiento integracionista en el ámbito americano, que hoy está tan en boga, pero que nuestra Marina de Guerra viene practicando desde hace más de 19 años a través de su participación en las operaciones UNITAS como preparación contra una agresión extracontinental. Y acaso hoy que el Pacto Andino empieza a actuar políticamente ¿no necesitará quizá de un poder naval andino para respaldar sus intereses andinos? Ya lo decía Grau: "Una misión importante y trascendental está reservada a las marinas de nuestras repúblicas: el sostenimiento de su autonomía y de sus instituciones, cuando por principios y conveniencias aparezcan en un caso dado formando una solo nación".

Pero Grau sólo se desempeña como Comandante General de Marina un año, pues en julio de 1878, se incorpora nuevamente al Congreso como representante de la provincia de Paita, puesto que desempeña hasta que concluye la legislatura ordinaria en febrero de 1879, en que regresa a la Marina como Agregado, pero sólo por casi dos meses.

En efecto, ya los indicios de la guerra con Chile no se pueden ocultar más; el Gobierno ha empezado recién a tomar medidas para hacerle frente. Entre ellas está el nombramiento de Grau, en marzo de 1879, como Comandante del "Huáscar". "Grau regresa a la escuadra" es la noticia que viaja cual rayo electrizante en la Marina.

En 1879, la guerra se presentó incontenible y trágica. Los resultados debían corresponder al estado de bancarrota del país, a su desunión, a la falta de integración, a una imagen periodística distorsionada de nuestra real preparación, a la falta de conciencia de seguridad nacional, a la falta de un poder naval adecuado. Sin embargo, oh paradoja, había una opinión pública optimista sobre el resultado de la guerra, basada principalmente en el poderío de nuestra Escuadra. Era el resultado de una opinión pública totalmente desinformada o mal informada.

Es ampliamente conocido que la declaratoria de guerra se formalizó el 5 de abril de 1879. Ese mismo día, la Escuadra Chilena, alertada de antemano, inició sus operaciones navales contra el Perú mediante el bloqueo de Iquique. Pensaba el Almirante Williams Rebolledo, Comandante de la Escuadra Chilena, sin ningún fundamento estratégico que este bloqueo era incentivo suficiente para buscar el combate con la Escuadra Peruana y destruirla.

En efecto, en el Acta del Consejo de Ministros de Chile de 19 de

abril de 1879, se puntualizaba que para el logro de su objetivo de conquista de la provincia de Tarapacá, la condición previa era la destrucción de la Escuadra Peruana. Quedaba así señalada una primera fase de la guerra, en la que se reconocía que el teatro de operaciones principal tendría como escenario el mar.

El gobierno peruano, a pesar de reconocer también dicha circunstancia, no adoptó oportunamente las medidas necesarias para contar con un poder naval adecuado. Así, Chile gozaba de una superioridad numérica de 2 a 1; su Escuadra era casi dos veces más joven; su desplazamiento era casi tres veces que el de nuestra Escuadra, lo cual significaba poder llevar más cañones, más munición, más blindaje, más carbón; su peso de proyectiles por andanada era casi dos veces al de nuestra Escuadra y sólo el de cualquiera de sus blindados era superior a los nuestros; sus proyectiles podían penetrar las corazas de nuestros blindados a 2,500 mts. en tanto que los nuestros sólo a 1,000 mts. La única diferencia a nuestro favor, y muy pequeña por cierto, pero magistralmente explotada, fue algo más de velocidad, lo cual permitía mantener o aumentar la distancia. En cuanto al personal especialmente en artilleros, ya hemos visto cual era su estado al tratar de la Memoria de Grau, de 1878, pero no podemos dejar de hacer notar que por haber tenido tripulantes chilenos, el enemigo conocía perfectamente todas las posibilidades y limitaciones de nuestros buques. Lo que no pudieron conocer, porque no lo investigaron suficientemente, o porque tal factor escapa a la investigación, fue el poder moral, la fuerza espiritual y sublime que alentaba a nuestros marinos.

De Chile podríamos decir, que al 5 de abril de 1879, su flota estaba lista para el combate en todo sentido.

Producida la pérdida de la fragata "Independencia" el 21 de mayo, al Perú le quedó como único buque de valor el monitor "Huáscar". Este buque construido en 1865 en Inglaterra, tenía un casco de fierro con coraza de 4.5" que se adelgazaba en proa y en popa a 2.5"; un largo apenas de 69 mts.; un desplazamiento de 1,745 tons.; velocidad de 10/11 nudos, propulsado por una hélice accionada por una máquina de vapor. Como armamento principal contaba con dos cañones Armstrong de 300 lbs. de avancarga instalados en una torre giratoria, con un campo de tiro con limitaciones para disparar por proa dentro de un arco de 20° y por popa de 64°. La coraza de esta torre era de 5.5" a 4" de espesor.

Mención especial merece la torre de los cañones, de patente Coles ideada por el Capitán de Navío (RN) Cowper Coles en la década del 60 del siglo pasado. Los cañones se cargaban dentro de la misma torre, que se giraba manualmente y se empleaban 15 minutos para girarla en todo su campo de tiro con la ayuda de 16 hombres. Todos los movimientos de la artillería eran manuales. Después de esta descripción, fácil es com-

prender las tremendas dificultades que se experimentaban para disparar si no se contaba con tripulación entrenada debidamente en artillería.

La Guerra Naval en el mar duró desde el 7 de abril de 1879, fecha de la expedición de la "Unión" y "Pilcomayo" al litoral boliviano, hasta el 16 de enero de 1881, fecha de la autodestrucción de los restos de la Escuadra en el puerto del Callao.

Al período comprendido entre el 16 de mayo y 8 de octubre de 1879, se le ha convenido en llamar la "Campaña Naval" que consistió en 5 expediciones que salieron de Arica, base naval avanzada y centro de operaciones en el sur. En ellas tomó parte el "Huáscar", sólo o acompañado, unas veces por la "Independencia" o por la "Unión", y otras por un transporte. La estrategia marítima concebida tenía como meta interferir las comunicaciones marítimas chilenas, hostilizar el litoral ocupado y buscar al enemigo en las costas del sur para batirlo fraccionadamente por medio de una especie de guerra de guerrillas en el mar y lograr equivalencias, como correspondía a un país navalmente más débil.

Sería muy largo hacer una reseña de cada una de las 5 expediciones, que tuvieron diversas profundidades:

la 1ª hasta	Antofagasta, del 16 de mayo al 7 de junio;
la 2ª hasta	Huasco, del 6 de julio al 25 de julio;
la 3ª hasta	Coquimbo, pero que se frustra por el mal tiempo, del 1º agosto al 10 agosto;
la 4ª hasta	Tongoy, cerca de Valparaíso, a cuyo regreso a la altura de Angamos se produce, el 8 de octubre, el Combate de este nombre; comenzó el 30 de setiembre.

El examen de ellas nos indica que el "Huáscar" al mando de Grau tuvo en jaque permanente a 2 blindados y libertad de acción en el Pacífico, a pesar de su impotente artillería y de su débil coraza, sólo con la energía y hábil dirección de su ilustre Jefe Contralmirante Miguel Grau y el concurso eficaz de sus subordinados. Fue una lección del valor de la iniciativa en la estrategia y en la táctica, en el combate.

Los resultados más importantes de esta campaña podemos resumirlos así:

Duración 150 días, de los que 121 fueron en el mar, teniendo en cuenta el viaje de la "Unión" al Estrecho de Magallanes.

Millas navegadas:	más de 12,000
Buques hundidos:	1 "Esmeralda"
Buques capturados:	1 "Rímac" con su valiosa carga compuesta por el

Escuadrón "Cazadores de Yungay" completo.
Buques perdidos: 2 "Independencia" y "Huáscar"
Buques reconocidos: 44 de los que:
2, destruídos
7, capturados
1, detenido y liberado, el "Matías Cousiño"

Puertos chilenos y bolivianos ocupados, hostilizados: 15: Tocopilla - Cobija - Mejillones - Antofagasta - Blanco Encalada - El Cobre - Taltal - Pan de Azúcar - Chañaral - Caldera - Carrizal - Huasco - Coquimbo - Tongoy - Punta Arenas.

Más de 15 lanchas destruídas y más de 11 capturadas en los diversos puertos.

Combates contra las baterías de Antofagasta: 2

Cortadura del cable telegráfico submarino en Antofagasta: 1 vez.

Evasiones de la Escuadra Chilena:5

El Combate de Angamos, el 8 de octubre, como dice el Contralmirante Manuel Melitón Carvajal en su "Reseña de la Campaña del Huáscar contra Chile en 1879" dio término a esa campaña de 5 meses de constantes fatigas, sacrificios y combates en que se dañó al enemigo de todas formas y se retardó su invasión, mermándole el dominio marítimo que poseía, poderoso y decisivo medio que, conforme a los principios del arte militar, confirmados una vez más en esta guerra y aun en la reciente europea, debía al fin abrir el camino de la invasión y obligar a nuestro ejército a luchar con desventaja, y al Perú a sufrir el desastre que hasta hoy día le aflije".

Durante esta campaña naval, se nombró a Grau Comandante de la 1ª División Naval, que reunía los mejores buques de la Armada. Se le confiaba en justicia a la persona de mayor preparación y pericia. Además, se le sabía decidido, valiente y profundamente conocedor de los buques y puertos, tanto propios como enemigos. Por último, su habilidad, su energía y serenidad eran hechos indiscutibles. Grau izó su insignia en el "Huáscar". Mientras Grau y el "Huáscar" estuvieran confundidos en uno solo, Chile no desembarcaría un solo soldado en territorio peruano.

Nuestro Himno de la Marina lo dice:

"Miguel Grau continúa presente
en el puente del "Huáscar" sin par
el centauro, nobleza y acero,
mejor marinero jamás tuvo el mar".

8 de octubre es el día del sacrificio en que Grau siempre pensaba, pues comprendía que la situación no podía seguir eternamente. Fecha de

imborrable recuerdo, de eterna gloria nacional, que ha permanecido y permanecerá grabada con caracteres de oro en el correr de los siglos en las páginas de la historia de nuestra amada patria. En esa fecha, un barco materialmente débil, pero abrumadoramente fuerte por la grandeza del alma de su jefe, oficiales y tripulantes y que había paralizado por completo durante 5 meses consecutivos las operaciones de la guerra injusta, y que hendiendo las ondas con la majestuosidad propia de los grandes, hizo frente a la Escuadra enemiga con gloria inmarcesible.

Testigos: El Cielo, los Enemigos y el Mar.

En esos decisivos momentos, ¿Qué pensamientos cruzarían la mente del héroe? ¡El cumplimiento del deber primaba! ¡Cuan bella y viril su decisión de luchar hasta morir! Pero no sólo eso, sino la plena confianza de que sus subordinados arrostrarían la muerte con igual viril decisión.

De acuerdo al parte oficial del combate, elevado por el Jefe de Estado Mayor de entonces, el Capitán de Fragata Melitón Carvajal, a las 09.50 "Un proyectil chocó en la torre del Comandante, la perforó y estallando dentro hizo volar al Contralmirante señor Grau que tenía el mando del buque y dejó moribundo al Teniente 1º don Diego Ferré que le servía de ayudante".

Todo lo que quedó de él fue el pie derecho y una parte de la pierna y algunos dientes que se encontraron en la madera del piso, como queriendo dar un último beso a ese pedazo de la Patria agonizante que era el "Huáscar". Después de 30 minutos de desigual combate, de desesperada lucha, diezmado e impotente para continuarla, muerto el Almirante, Aguirre y otros más, con sus cubiertas y compartimentos abarrotados de muertos y heridos, con incendios en varias partes, con sus cañones inutilizados, sin gobierno y sin propulsión por la cantidad de agua que había ingresado por la decisión de hundirlo de los poquísimos oficiales sobrevivientes aptos, así en esas condiciones cayó el "Huascar" en poder del enemigo, no rendido, sino apresado.

Así desapareció del mundo terrenal, el generoso, grande y heroico Almirante, a la par que muchos oficiales y tripulantes. A nuestros jóvenes que ingresan a seguir la carrera naval les decimos lacónicamente;

CADETES NAVALES: SEGUID SU EJEMPLO

Pero Grau no sólo era un Contralmirante de la Escuadra Nacional, como dice la ley del 26 de agosto de 1879 que lo asciende a ese grado, sino que es también, según ley 16730 de noviembre de 1967, el GRAN ALMIRANTE DEL PERU.

Crónica

Actividades del Instituto

AÑO 1987

En setiembre, la Escuela Superior de Guerra Naval solicitó a la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, la organización de un Seminario sobre "Realidad Marítima y Poder Marítimo" que se realizó en ese centro de estudios.

AÑO 1988

El 12 de mayo, los Miembros de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos ofrecieron disertaciones sobre temas estratégico-marítimos, a requerimiento de la Academia de Guerra Aérea.

Entre el 20 y 28 de junio, a solicitud de la Escuela Superior de Guerra Naval, se organizó un ciclo de conferencias sobre "Realidad Marítima" para los participantes del Curso de Guerra Naval.

El 15 de setiembre se llevó a cabo la Conferencia sobre el tema "La Bioceanidad del Perú: Vía transcontinental peruana" a entidades del sector público y privado, conjuntamente con la Dirección General de Intereses Marítimos en la ADOGEN.

El 27 de setiembre se celebró una misa en la iglesia de la Virgen del Pilar, en memoria de los Miembros de Número fallecidos (con ocasión de las Bodas de Plata de la Institución.

El 28 de setiembre, se expuso al personal naval en retiro la "Génesis y Evolución del Instituto y de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos".

El 29 de Setiembre tuvo lugar el discurso de orden a cargo del Miembro de Número, Dr. José Agustín de la Puente Candamo titulado "La Historia y su valor actual", acto realizado en nuestro local con motivo de los 25 años de vida institucional.

El 21 de octubre se llevó a cabo el acto de reconocimiento al personal del Instituto, cerrándose así el ciclo de actividades por el aniversario institucional.

El 11 de noviembre se dictó la conferencia ante la Comisión de Integración Amazónica que presidió el Diputado Miguel Cavero Egúsquiza, después de la presentación del libro **La Bioceanidad del Perú: Vía transcontinental peruana**.

Del 8 de noviembre al 10 de diciembre se expuso la Muestra "Historia Marítima del Perú 25 años de labor" en la Galería del Banco Continental.

Del 5 al 15 de diciembre se expuso la Muestra Iconográfica "La Biblioteca Nacional y la Historia Marítima del Perú", en la Biblioteca Nacional.

AÑO 1989

El 25 de enero se llevó a cabo una Mesa Redonda en colaboración con el Centro Peruano de Estudios Internacionales, referente a los "Convenios pesqueros suscritos por la URSS con el Perú".

También en este año se efectuó un Ciclo de Conferencias de carácter histórico-naval con ocasión de conmemorarse el centenario del arribo del crucero "Lima", organizado por la Escuela Naval y el CITEN; estuvo a cargo del Presidente de la Institución y de los Señores Miembros de Número C.apitán de Fragata (r) Juan Manuel Castro Hart y Doctor Raúl Palacios Rodríguez.

En este mismo año 1989, el escritor español Capitán de Corbeta Antonio de Menchaca dio una conferencia sobre Juan Francisco de la Bodega y Quadra.

INCORPORACIONES COMO MIEMBROS CORRESPONDIENTES

En Asamblea General Ordinaria del 30 de abril, 1990 se acordó la incorporación de los historiadores españoles Doctores Alfredo Moreno Cebrián y Demetrio Ramos Pérez.

En Asamblea General Extraordinaria del 4 de mayo, 1990 se acordó la incorporación de los Sres. Capitán José Guerola Lazarte, residente en Inglaterra y el Profesor José Estrada Morales, residente en Piura.

"Los Peruanos en la Antártida"

El 27 de mayo de 1989 se realizó la presentación del libro ***Los Peruanos en la Antártida,*** *del Miembro de Número Doctor José Antonio del Busto Duthurburu. El autor recoge en esa obra la interesante y vívida experiencia de su viaje a la Antártida a bordo del B.I.C. "Humboldt". El libro fue editado por nuestro Instituto y por la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, con el eficaz apoyo del CONCYTEC. En la ceremonia de presentación el Vicealmirante (r) José Carcelén Basurto leyó el discurso que se publica a continuación.*

Hace unos pocos años el Dr. José Luis Bustamante y Rivero, ilustre Patricio, distinguido Miembro de Número de nuestro Instituto, a quien recordamos con tanto afecto, nos dijo en sus Palabras Liminares a la Segunda Parte de la **Historia Marítima del Perú**, refiriéndose a la misma: "No hay que olvidar que en nuestro caso, el sujeto de esta obra es el Mar, el Mar Peruano; y que el mar –ontológicamente hablando– es un ente o ser perenne, sin un día final previsible, con duración tan larga en este caso como la del planeta en que vivimos y cuya compenetración con la Tierra, la morada del Hombre, establece entre Hombre y Mar una vinculación inseparable y casi orgánica. Dejemos libre el vuelo de la imaginación para atisbar o descubrir cuándo llega el final de lo perenne; pero entre tanto continuemos confiadamente, nuestro ritmo de obreros de una Historia del Mar".

El día de hoy, cumpliendo el mensaje del Patricio, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, presenta con orgullo el testimonio de un hecho trascendental en la vida marítima del país, y por ende, en concordancia con lo expresado por Toynbee al decir que "la historia

comienza en el presente", un hito en la **Historia Marítima del Perú**. Como ustedes ya saben, me estoy refiriendo a la Primera Expedición Científica a la Antártida efectuada por el Perú, que se encuentra excelentemente descrita en el libro **Los Peruanos en la Antártida**, cuyo autor es el Dr. José Antonio del Busto Duthurburu, obra que gracias a la gentil designación de la Junta Directiva de este Instituto, tengo la honra y el placer de presentar, materializando así el viejo anhelo de ver por fin culminar una presencia activa de nuestra patria en el sexto continente, iniciando una nueva y efectiva relación, cuyos resultados deberán ser beneficiosos no sólo para nosotros sino también para toda la humanidad.

Desde hace mucho tiempo, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos ha sentido la necesidad de ver al Perú como un Miembro de la Comunidad Antártica. **La Historia Marítima del Perú**, precisamente en el volumen que fue escrito por el Dr. José Antonio del Busto, describe con toda claridad el antecedente histórico que establece el Capitán General Pedro Sarmiento de Gamboa, cuando en su viaje al Sur en 1580 toma posesión de la tierra magallánica y del Estrecho, conforme a la bula del Papa Alejandro VI, cuya donación o concesión, permitía proyectar las posesiones hasta el propio Polo Antártico.

Se tiene conocimiento asimismo, de posteriores expediciones que saliendo del Perú intentaron llegar a tierras australes presumiéndose que, en alguna forma, tuvieron participación en la historia del descubrimiento de la Antártida.

Pero no son únicamente los hechos registrados en la Historia ni la natural inquietud humana que propicia la búsqueda de nuevos espacios a ocupar, lo que motiva nuestra atención por la Antártida. Es la relación que se vislumbra entre el helado continente, el mar que lo rodea, los recursos que atesora, su posible influencia en las características de nuestro mar y en nuestro clima y finalmente, los posibles efectos resultantes en la vida del hombre peruano proyectados al futuro en pos de contribuir a su bienestar, lo que nos mueve a este acercamiento y consolidación de nuestra presencia en la región austral de la Tierra.

Así, en la natural evolución de nuestro Instituto, la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos desde su creación, acometió con especial interés el análisis geopolítico y estratégico sobre este tema, tratando de contribuir con algunos aportes para el establecimiento de una política nacional antártica.

Es justo reconocer que distinguidos peruanos han hecho ver desde hace algunas décadas la necesidad y conveniencia para el Perú de tener presencia real y efectiva en el continente austral. Lamentablemente, la

ausencia de una conciencia nacional antártica no permitió que se actuase en su oportunidad y sólo fuimos testigos del accionar de otras naciones, algunas de las cuales presentaron formales reinvindicaciones territoriales sobre determinadas áreas del continente, conformándose el Perú con la eventual participación de representantes nacionales en las expediciones efectuadas por países amigos.

El Tratado Antártico firmado en 1959 por las 12 naciones con verdadera presencia en la Antártida, no fue tampoco el suficiente motivo para hacer dirigir nuestras miradas en esa dirección, y sólo casi veinte años después, la Asamblea Constituyente, en 1979, declara el interés del Perú y "propicia la vigencia de un régimen internacional que sin desmedro de los derechos que correspondan a la Nación, asegure, en beneficio de toda la humanidad la racional y equitativa explotación de los recursos de dicho Continente", lo que permite en 1981, nuestra adhesión al referido tratado.

Sin embargo, esta adhesión no constituia una condición suficiente para garantizar los intereses del Perú, siendo indispensable su presencia como Miembro Consultivo en el seno de los Estados Partes del Tratado, para lo cual era indispensable, tal como lo establece su Artículo IX, realizar en la Antártida investigaciones científicas importantes, como el empleo de una estación científica o el envío de una expedición científica.

Y es aquí donde se hace evidente la relación Tierra, Hombre y Mar, a que hizo referencia el Dr. Bustamante y Rivero, pues era indiscutible la necesidad de iniciar la "Ruta del Perú a la Antártida" con las expediciones científicas que llegasen a través del mar y que en el mar antártico efectuasen las investigaciones científicas que serían nuestra contribución al esfuerzo común de la humanidad y que nos permitirían alcanzar la condición de Miembro Consultivo con todos los derechos de Parte Contratante.

El excelente trabajo del Almirante Jorge Villalobos Urquiaga sobre **Los intereses del Perú y la Convención sobre exploración y explotación de minerales en la Antártida**, que expuso el día de ayer, en el acto académico de su incorporación como Miembro de Número de este Instituto, ha enriquecido notablemente la información respecto a la importancia de este Continente y ha ratificado la urgente necesidad de ser Miembro Consultivo del Tratado Antártico, en salvaguarda de nuestros intereses nacionales.

La importancia del primer viaje, como todo primer paso de un camino a recorrer hacia un objetivo trascendental, exigía de un registro cuidadoso que garantizase su debida incorporación a las páginas de la historia y fue así que pensamos como Institución encargada y respon-

sable de escribir la **Historia Marítima del Perú**, que uno de nuestros historiadores tenía que estar presente de principio a fin, durante todo el tiempo, para hacer la Crónica del viaje, y al pensar en el "quien", el nombre del Dr. José Antonio Del Busto Duthurburu surgió de modo natural y espontáneo, como la persona más calificada para recibir el encargo.

La figura del Dr. Del Busto es, sin duda alguna, muy conocida por todos los presentes, tanto por sus calidades personales cuanto por sus actividades y sus obras. Nacido en Barranco, hizo sus estudios escolares en el Colegio San Luis de ese distrito, realizando estudios superiores en la Pontificia Universidad Católica del Perú, donde se graduó de Bachiller en Humanidades y posteriormente, de Doctor en Historia y Geografía. Asimismo, en esta Universidad efectuó estudios de Derecho y Educación.

En la actualidad, es Catedrático Principal de Historia del Perú en la Universidad Católica, cargo que ostenta igualmente en la Universidad de Lima y que desempeñó anteriormente en la Universidad Femenina, donde fue asimismo, Decano de la Facultad de Educación.

Ha sido Profesor de Historia Crítica del Perú en la Escuela Militar de Chorrillos y en la Escuela de Aviación de Las Palmas, así como, de Historia Marítima Peruana, en la Escuela de Marina Mercante Miguel Grau, donde fue Profesor Fundador.

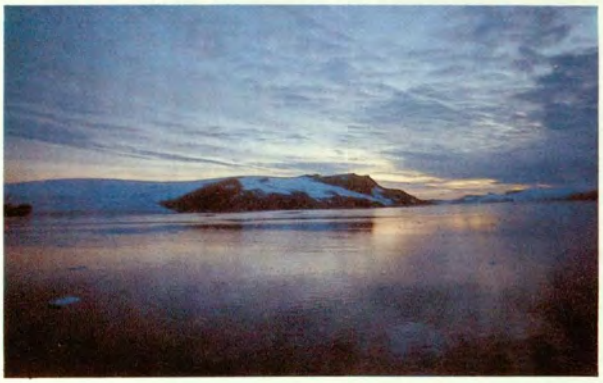
El Banco Central de Reserva del Perú contó con su valiosa colaboración como Asesor Histórico para una nueva emisión de moneda en 1968, y fue asimismo, Asesor Histórico para la elaboración del **Atlas Histórico, Geográfico y de Paisajes Peruanos**; en el que es autor de los mapas referentes a los Viajes del Descubrimiento del Perú, así como de los textos que los acompañan.

Actualmente, es Asesor Histórico del nuevo Museo Nacional de Historia.

Sus reconocidos merecimientos lo han llevado a integrarse a diversas instituciones académicas y patrióticas, debiendo destacarse que es Miembro de Número Fundador del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, así como del Instituto Nacional de Estudios Históricos José Gabriel Túpac Amaru; es también Miembro de Número de la Academia Nacional de la Historia, del Instituto Peruano de Investigaciones Genealógicas y de la Sociedad Peruana de Historia; Miembro Vitalicio del Instituto Riva Agüero de Lima; Miembro Honorario de la Academia Peruana de la Lengua Quechua con sede en el Cuzco y Miembro Honorario Fundador de la Academia Peruana de la Lengua Aymara, con sede en Puno; es igualmente, Miembro Correspondiente del Centro







Crepúsculos en el Continente Antártico.

de Estudios Histórico-Militares del Perú, de la Real Academia Española de la Historia, de la Academia de Ciencias de Buenos Aires, del Centro Nacional de Investigaciones Genealógicas y Antropológicas de Quito y de la Academia Nacional de la Historia de la República Argentina. También es Miembro Fundador del Centro de Estudios Orientales de la Pontificia Universidad Católica de Lima y Miembro de Honor del Instituto Cultural de Historia, Arte y Arqueología Americana de Buenos Aires; y es asimismo, socio activo de la Sociedad Geográfica de Lima y de la Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria.

El Dr. Del Busto ha publicado numerosos artículos en revistas de investigación histórica, principalmente, en la Revista Histórica del Perú, Mercurio Peruano, Humanidades, Cultura y Pueblo, Historia y Cultura, y la Revista de la Universidad Católica; es asimismo autor de más de veinte libros.

Con gran placer debemos remarcar que es autor de los dos volúmenes del Tomo III de la **Historia Marítima del Perú**, editada por nuestro Instituto; destacando igualmente entre sus obras, su primer libro, **El Conde de Nieva, Virrey del Perú**, para el cual viajó a España becado por el Instituto Riva Agüero, investigando dos años en el Archivo General de Indias, de Sevilla; **La Historia General del Perú** (2 Tomos); el **Diccionario Histórico Biográfico de los Conquistadores del Perú** (3 Tomos) que motivó su regreso a España, a investigar durante otros dos años en el mismo Archivo, **Francisco Pizarro, el Marqués Gobernador, Francisco Pizarro y Trujillo de Extremadura**; **Los Trece de la Fama**; la **Hueste Perulera; Francisco de Orellana y Lope de Aguirre**; **Francisco de Toledo**; **Dos personajes de la Conquista del Perú; El Capitán, el Trompeta y otros hombres de Caballería** y en condición de inédito, **El Conquistador Jerónimo de Aliaga.**

En sus libros **Perú Pre-Incaico** y **Perú Incaico**, ampliamente difundidos, nos demuestra sus grandes conocimientos sobre esas épocas en la historia de nuestra Patria, los que se extienden hasta el siglo XVIII, en su libro **José Gabriel Túpac Amaru, antes de su rebelión.**

Es autor de cuatro textos de Historia que conforman su **Compendio de Historia del Perú,** igualmente lo es de una **Historia de la Cultura Peruana** y de **La Tesis Universitaria,** obra propedéutica utilizada en muchas universidades del país y del extranjero.

Desde la perspectiva historico-geográfica, debemos mencionar su libro **Historia de los Descubrimientos Geográficos.** Próximas a aparecer son sus obras **Marchas y Navegaciones en la Conquista del Perú** y **La Tierra y la sangre de Francisco Pizarro**, teniendo también en

preparación su libro **Reseña Histórica del Arte Colonial Peruano**, así como el **Diccionario Histórico Biográfico Marítimo del Perú**, obra que el Instituto espera poder editar próximamente.

Su fructífera labor, sin embargo, no se ha circunscrito únicamente a las Bibliotecas, Archivos y Aulas, pues también nos demuestra sus cualidades como hombre de acción y de aventura; así, en 1977 lo tuvimos integrando la "Expedición Francisco de Orellana", que navegó al remo y a la deriva, los ríos Napo y Amazonas, estudiando el itinerario del viaje que permitió el descubrimiento del gran río. Diez años antes, viajó en el B.A.P. "Independencia" durante el Crucero de Verano a Polinesia, Melanesia y Australia. Finalmente, el año pasado participó en la Primera Expedición Científica Peruana a la Antártida en calidad de historiador - cronista, lo que dio origen al libro que hoy presentamos.

Su gran actividad lo ha llevado a desempeñar importantes cargos e integrar distinguidas. comisiones; ha sido Director del Programa Académico de Letras y Ciencias Humanas de la Universidad Católica y anteriormente, del Programa Académico de Estudios Generales, sección letras; Presidente del Jurado Electoral de dicha casa de estudios y Presidente de la Comisión Organizadora del Instituto Nacional de Cultura, así como Presidente del Tribunal de Honor de la Universidad de Lima; también ha sido Secretario de la Academia Nacional de la Historia, y Secretario de la Sociedad Peruana de Historia; Director del Instituto Peruano de Investigaciones Genealógicas y Director General del Instituto Nacional de Cultura; Miembro del Consejo Nacional de Cultura y Asesor de Asuntos Culturales del Despacho Ministerial de Educación.

En justo reconocimiento a su labor histórico marítima, la Marina de Guerra del Perú lo ha distinguido con la "Cruz Peruana al Mérito Naval".

Por sus trabajos quinientistas, ha sido merecidamente investido Comendador de la Orden Española de Alfonso X el Sabio; recibiendo igualmente, premios y distinciones de instituciones nacionales y extranjeras, entre los que debemos relevar el Premio Nacional de Fomento de la Cultura "Inca Garcilaso" otorgado en 1968, por el Ministerio de Educación, al mejor trabajo de investigación histórica.

Este es el hombre, el historiador, el cronista que sería el encargado de la tarea que nos habíamos propuesto y como no podría ser de otro modo, el Dr. Del Busto, desde el primer instante, manifestó su total aceptación a nuestro deseo, quedando desde entonces, desde 1981, a la espera de la realización del viaje.

Con el transcurrir de los años, el Perú va tomando conciencia de la necesidad de efectuar la expedición, y pausadamente, rompiendo la inercia de tantos años de no percatarse como nación, de la gran importancia y significado de nuestra participación de la Antártida, comienza oficialmente a realizar los pasos que se requerían para este cometido.

Como Institución, la Marina de Guerra del Perú, ha mostrado siempre un gran interés por materializar la existencia de un Perú Antártico, y en los últimos años, la Dirección de Hidrografía y Navegación, fue el organismo encargado de representarla en todas las acciones destinadas a ese fin, recayendo en su Director la grata y honrosa responsabilidad de la Dirección Ejecutiva y en el Sub-Director, la Jefatura de la Expedición.

La Comisión Nacional de Asuntos Antárticos, propuso al Supremo Gobierno un proyecto de Política Nacional Antártica, que aprobada en 1987, motivó la decisión de realizar la 1ra. Expedición Antártica en 1988 en el B.I.C. Humboldt, por lo que se gestionó y se obtuvo, la inmediata aprobación del Alto Mando Naval para el embarque del Dr. Del Busto.

Finalmente, el 4 de enero de 1988, se inició la expedición, cuya crónica hoy nos complace en entregar al conocimiento público.

Preciso es indicar que el autor hizo entrega de los originales de la obra en el plazo previsto, y que desde hace varios meses hemos ido tratando de editarlo con la mayor brevedad, pero la situación económica que a todos nos afecta, ha ido retardando este proceso, debiendo aquí manifestar nuestro reconocimiento a la Dirección de Hidrografía y Navegación, en cuyos talleres se ha efectuado la impresión, y que su aporte, sumado a la contribución que hiciera el CONCYTEC, ha permitido hacer de este libro una realidad.

El Almirante Federico Salmón de la Jara, Presidente de este Instituto, en su Prólogo a **Los Peruanos en la Antártida** nos hace una muy clara exposición de los antecedentes que acabo de sumarizar, respecto a cómo el Perú fue aproximándose a la Antártida a través del tiempo, y así nombres y acciones se mencionan destacándose los de Pedro Sarmiento de Gamboa y Pedro Fernández de Quirós durante la Colonia, y en la época Republicana, el Dr. Alberto Ulloa Sotomayor, el Embajador Gonzalo Fernández Puyó, el Contralmirante Manuel R. Nieto, así como los de los Dres. Georg Petersen Gaulke y Jorge Sánchez Romero y del Ing. Ramón Mugica Martínez, autores del Tomo I, volúmenes 1 y 2 de la **Historia Marítima del Perú**, dedicado a "El Mar: Gran Personaje", en el cual nos muestran los conceptos que desde las perspectivas geográficas, geológicas, oceanográficas, meteorológicas y biológicas, estable-

cen nuestra relación con la Antártida. Al referirse a los aspectos históricos, nos hace recordar al propio Dr. Del Busto, quien en el Tomo III, efectúa el relato sobre las expediciones que impulsaron al descubrimiento del sexto continente; finalmente, al comentar la presente obra del Dr. Del Busto, en la que narra la primera expedición del B.I.C. Humboldt a la Antártida pone en relieve una a una las partes del libro, de modo tal, que en justicia, la lectura del prólogo es la mejor presentación al libro que hoy motiva esta reunión.

Para quienes tuvimos la oportunidad de asistir a la Base Naval del Callao, ese 4 de enero de 1988, e iniciamos la lectura del liro del Dr. Del Busto, podemos evocar paso a paso los diferentes acontecimientos de esa fecha y sentir nuevamente, la emoción con que se comparte toda gran empresa que tiene al mar por escenario, y, porqué no decirlo, el íntimo deseo de haber podido acompañar a los navegantes en su viaje, deseo que estoy seguro, animó en el corazón de todos los presentes ese día.

La minuciosa descripción de todos los eventos ocurridos en esa ocasión, que se inicia en el crepúsculo matutino, cuando el amanecer del nuevo día da lugar en la Base al comienzo de la vida marinera; continuando con los preparativos; el recibimiento de las autoridades e invitados; la ceremonia; el zarpe; el inicio de la navegación, dejando atrás manos amigas que se agitan en un adiós y que desean un feliz retorno, a la vez que la proa del buque toma el rumbo que lo lleva a su próximo destino haciendo que la brisa con su olor a sal vaya mezclando al mar en la sangre de cada uno de los nautas, y, cuando el autor nos narra sus recuerdos de historiador quinientista comparándolos con los instantes vividos al comenzar la expedición, constituyen el presagio de una buena lectura y el encanto de vivir a través de la crónica, los detalles de todo el viaje y ser así, uno más de "los peruanos en la Antártida" como lo comprobamos en las páginas que siguen.

Día a día, el Dr. Del Busto ha hecho en su libro un "Diario de Bitácora para la Historia", registrando como en el primer día, los hechos, los detalles y las impresiones que fueron llenando el quehacer de la expedición.

La primera parte, "El Viaje", nos narra la etapa Callao-Pisco-Valparaíso-Punta Arenas, y culmina con el zarpe desde este último puerto hacia la zona austral. En ella, el autor nos hace una excelente presentación de las diferentes actividades que, aunque normales y de rutina para el hombre de mar, constituyen eventos novedosos para el profano, y que él, con la experiencia de sus viajes anteriores ha sabido captar y transmitir por su importancia.

Vemos así proyectarse de las líneas de esta crónica, los diferentes

simulacros o zafarranchos que se hacen para estar en capacidad de afrontar a cualquier eventualidad o circunstancia no deseada y dar mayor seguridad a la navegación.

Encontramos también la información sobre el buque y su tripulación. Con una gran sensibilidad el Dr. Del Busto ha querido no sólo mencionar los nombres y cargos de Oficiales y Tripulantes, sino también, los perfiles humanos de cada uno de ellos, resaltando las cualidades que los distinguen.

Otro tanto hace con el personal civil de la expedición y no deja de lado a los distinguidos invitados extranjeros presentes en el viaje.

A través de su relato, llega uno a identificar a cada uno de los miembros de la expedición e integrándose con ellos, sentir la natural camaradería que se tiene para los que son compañeros de viaje.

Durante la navegación, el autor nos describe la geografía de las áreas por donde se transita, y enriquece su narración, con los recuerdos históricos que los diferentes lugares le hacen evocar, como cuando al pasar a la cuadra de Punta Angamos hizo remembranza de la epopeya del "Huáscar" y su glorioso Comandante, el Almirante Miguel Grau.

Complementa la narración con el relato de algunas leyendas marineras que no son sino el modo con que el tiempo ha dado eternidad a la relación del hombre con el mar.

Sin solución de continuidad, la segunda parte del libro: **Los Peruanos en la Antártida**, cubre el tramo entre Punta Arenas y la Isla Rey Jorge, comprendiendo asimismo, todo el período en el cual se realiza la investigación científica que fue el objeto del viaje así como las demás actividades efectuadas en el continente austral, hasta que, cumplida la misión, el B.I.C. "Humboldt" inicia su alejamiento de las heladas tierras emprendiendo el retorno hacia la Patria.

A través de sus páginas, el lector puede apreciar, más que ello, sentir, los efectos de un mar normalmente pesado e inquieto, que con su oleaje hacía conocer, ocasionando fuertes movimientos en el buque, que finalmente habían iniciado la travesía hacia la zona austral.

Cual prolijo derrotero, vamos conociendo las tierras magallánicas por las que circunnavega el "Humboldt", la entrada al Paso Drake, las características de éste, y los efectos que ocasiona en la vida de abordo; los clásicos témpanos de la zona antártica y finalmente las tierras de este helado continente, la Isla Rey Jorge, la Isla Elefante y el Estrecho de Bransfield que sería el escenario de la actividad científica de la expedición; todo ello, matizado con la permanente evocación de

los hechos que en la historia, fueron dejando huellas de la presencia del hombre en su aproximación al área polar antártica, remarcando la mención sobre el hecho que haría al Inca Túpac Yupanqui, ser el primer buscador americano de la Antártida.

Para identificarnos más con los propósitos del viaje, el autor nos narra la forma en que se establecieron los planes de investigación, los que se efectuaron mediante apropiados programas que cubrieron las áreas de Oceanografía Física, Oceanografía Química, Biología, Acústica, Magnetismo, Meteorología y por supuesto el de Logística, destinado a determinar el área donde poder instalar la futura Estación Científica Peruana.

Conoceremos también al personal encargado de su ejecución, y seguiremos con ellos sus diversas actitudes y emociones, fruto de las diferentes experiencias.

Un capítulo especial en esta crónica se hace presente al describir el desembarco barco de la piedra con una placa grabada que se deposita en suelo antártico como una prueba de nuestra llegada y como un compromiso para seguir adelante en esta empresa. Las circunstancias de este hecho, los esfuerzos desplegados, el vibrar de corazones de ese grupo de peruanos que enarbolaron nuestro Pabellón por vez primera en esas tierras y elevaron sus voces al entonar nuestro Himno Nacional, tan claramente descritos, nos permiten comprender y compartir el pensamiento del Dr. Del Busto, cuando expresa: "La Antártida, el Continente Blanco, había conocido el primer brote de peruanidad".

Pero así como sentimos presente a nuestro Perú en tan lejanas tierras, debemos también señalar la existencia de representaciones de otros países que nos han precedido en el intento, y no podemos ignorar la cordialidad con que fuera recibida la delegación nacional en cada una de las bases que fueron visitadas. Argentinos, Coreanos, Chilenos, Chinos, Norteamericanos, Polacos, Rusos y Uruguayos, estrechando las manos peruanas, dieron paso a nuestra esperanza de ver a la Antártida, realmente convertida para siempre en un Continente de paz, como lo expresa el Tratado de 1959.

Por eso, cuando vemos que se hace la descripción de los últimos instantes en la Antártida, que como nos narra el autor, los despide con "sus mejores hielos, sus mejores cielos y su mejor mar", compartimos la nostalgia del alejamiento y como expresa el Dr. Del Busto, sentimos afirmarse la voluntad de volver.

Volver, porque así lo demanda el interés nacional, volver tantas veces como sea necesario, hasta lograr una presencia permanente que consolide la peruanidad en la Antártida y volver para asegurar que esta

presencia se mantenga, cautelando el cumplimiento del mandato constitucional.

De ese modo y con estos sentimientos, el Dr. Del Busto, continúa con la tercera parte: "El Tornaviaje" que nos describe las singladuras del retorno hasta que el martes 1º de marzo, este grupo de "austronautas", como los denomina el autor, recibe al término de la travesía, el afectuoso saludo y bienvenida de la Patria.

En esta parte, continuando con la grata mezcla de crónica de eventos, de información geográfica e histórica, el autor complementa y enriquece el relato que hiciera sobre el viaje hacia la Antártida; en la primera parte conocimos sus experiencias en Valparaíso y Punta Arenas, en esta tercera parte, conoceremos Ushuaia y retornaremos a Punta Arenas y Valparaíso, que traerán a nuestro cronista nuevos recuerdos y emociones como nos dice al apreciar desde el mar a Punta Arenas: "así debió ver el puerto la tripulación de la corbeta "Unión..." y nos describe a continuación este hecho histórico; visitaremos también Santiago, pero no por medio de los ojos de un turista, sino de los del intelectual que nos hace efectuar la visita a través de libros que contienen muy honrosas descripciones.

En todo el viaje de regreso, iremos bebiendo en el recuerdo histórico, completaremos nuestro conocimiento sobre el personal de hombres y mujeres que viajaron en el "Humboldt" y con ellos, viviremos los momentos de grata camaradería que unen y hermanan a los hombres de mar, mientras se mantienen completamente vividos los recuerdos de los momentos pasados en la Antártida; y con esa mixtura de sentimientos y remembranzas, el autor interrumpe su relato en instantes previos al atraque a muelle, pero no sin antes darnos muestra de su gran calidad humana y hombría de bien cuando nos dice: "Por so, a todos los "astronautas" –científicos, marinos, marineros y pescadores– sólo me queda darles, un abrazo espiritual y decirles, arrogándome el pensar de la Patria: gracias, muchas gracias en nombre del Perú".

Finalmente, debo mencionar algunos detalles que contribuyen a relievar la obra del Dr. Del Busto. Con especial dedicación ha tenido el gran cuidado de incorporar en su libro la relación de todos y cada uno de los "Participantes en la Primera Expedición Científica Peruana á la Antártida Abordo del B.I.C. "Humboldt", para evitar la posibilidad que alguno fuese ignorado, y, asimismo, con la gran minuciosidad que lo caracteriza, ha reunido un grupo de fotografías cuidadosamente rotuladas, que permitirán al lector, a través de estas imágenes, que sin ese título, constituyen la cuarta parte de este libro, sentir que también ha vivido esta expedición a la Antártida.

Por todo esto, a nombre del Instituto de Estudios Histórico-Ma-

rítimos del Perú, queremos manifestar a Ud. Dr. Del Busto, que aunque siempre estuvimos plenamente convencidos que la crónica que le encomendamos realizar sería excelente, como efectivamente lo ha sido, no por ello dejamos de reconocer en el fruto de su esfuerzo, la gran calidad de su obra y al presentar **Los Peruanos en la Antártida**, decirle "BIEN HECHO" Dr. Del Busto, es a Usted a quien la Patria agradece.

Primera Expedición a la Antártida

Al aprobarse la política nacional antártica el 7 de octubre de 1987 y decidirse la primera expedición científica del Perú a la Antártida, la Marina de Guerra dispuso el equipamiento del B.I.P. "Humboldt".

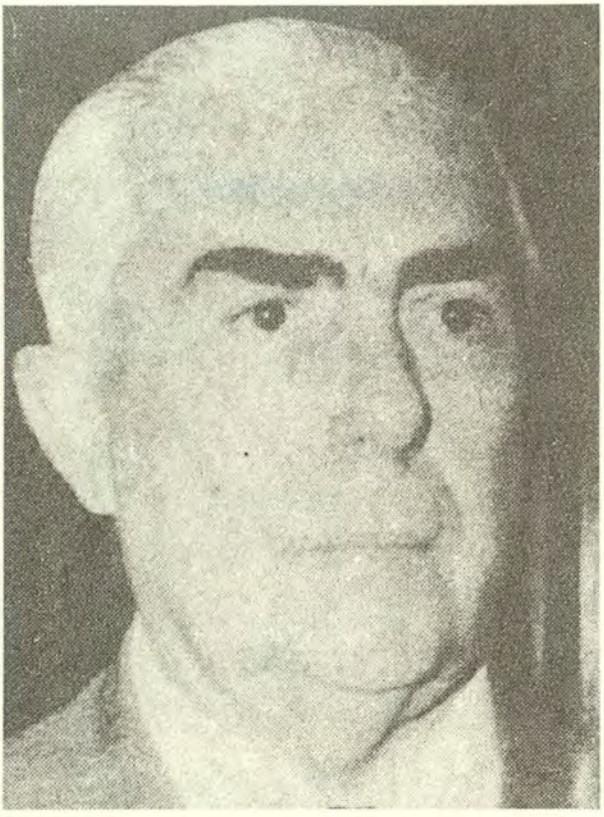
Nuestro Instituto solicitó el embarque del historiador y miembro de Número Dr. José Antonio del Busto Duthurburu. Accediendo a la solicitud, el Alto Mando Naval autorizó la inclusión del Dr. Del Busto entre los miembros de la expedición como cronista del viaje a la Antártida.

El "Humboldt" zarpó del Callao el 4 de enero de 1988 y regresó a nuestro primer puerto dos meses después, el 1º de marzo. La investigación en zona antártica se cumplió entre el 22 de enero y el 8 de febrero de 1988.

Como feliz resultado de su labor de cronista a bordo del B.I.C. "Humboldt", el Dr. Del Busto preparó el libro **Los Peruanos en la Antártida**, en que relata con amenidad y precisión la vida abordo, así como los detalles del complejo programa de investigación que la Expedición se propuso realizar.

Los Peruanos en la Antártida se publicó en 1989, como edición del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú con un tiraje de 1,500 ejemplares con el valioso apoyo económico y técnico de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina y de CONCYTEC. El libro lleva prólogo del Contralmirante (r) Federico Salmón de La Jara, Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, quién destaca además de la extraordinaria tarea del Dr. Del Busto, la colaboración de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos.

Necrología



GERALDO AROSEMENA GARLAND

El 23 de junio de 1987 falleció en Lima el Doctor Geraldo Arosemena Garland, Miembro de Número del Instituto, en el cual había ingresado el 16 de diciembre de 1976. Fue autor de **El Almirante Grau**, que ha llegado a ser la biografía del héroe de Angamos más difundida y consultada. De ese libro, patrocinado por el Ministerio de Marina, se han hecho –desde 1946– siete ediciones. Escribió asimismo otras de carácter histórico como **El Coronel José Balta** y **Armamentismo antes de 1879**, de interés también para la historia naval.

Su discurso de incorporación a nuestro Instituto se titula **Reflexiones sobre la Memoria del Comandante General de Marina, Capitán de Navío Don Miguel Grau, presentada en 1878**. Este trabajo, publicado inicialmente en el primer número de nuestra Revista, vio la luz en forma de libro, enriquecido con el texto completo del referido informe de Grau.

El Doctor Arosemena poseía –entre otras– la condecoración de la Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Cruz. Fue Ministro de Justicia y Culto durante el segundo Gobierno del Doctor Manuel Prado, en 1961-62 y Presidente del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú.



JOSE LUIS BUSTAMANTE Y RIVERO

El sensible deceso del ex-Presidente de la República e ilustre patricio José Luis Bustamante y Rivero, ocurrido en Lima el 11 de enero de 1989 a los 94 años de edad, enlutó a todo el país y fue en especial una dolorosa pérdida para nuestro Instituto.

Desde que inició sus trabajos la "Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú" en 1963, sus Miembros convinieron en que no debía estar ausente de ella el Doctor Bustamante y Rivero, por sus abundantes méritos como antiguo y probo gobernante de nuestra Patria, por sus vastas relaciones en el mundo del Derecho Internacional y por su influencia señera en la configuración de la doctrina de las 200 millas. Así fue como el insigne jurista aceptó al momento la invitación que se le formulara, y elaboró el prólogo general para la **Historia Marítima del Perú**, considerado como eximio trozo literario y de exaltación de las tradiciones navales peruanas.

En 1983, al ponerse en marcha la edición de la Segunda Parte de la **Historia Marítima**, el Doctor Bustamante fue nuevamente invitado a preparar la introducción. Accedió una vez más, no obstante su avanzada edad y sus achaques de salud. Redactó unas emocionadas **Palabras Liminares,** en las que vibran los signos de la última despedida y que preceden al Tomo VIII, volumen 1º de la colección.

Don José Luis Bustamante y Rivero estimó siempre –y así nos lo repetía– un señalado honor su pertenencia a nuestro Instituto, del cual fue Miembro de Número fundador, y ciertamente el más ilustre por sus excepcionales prendas de valía intelectual y de caballerosidad y civismo.

Publicamos a continuación el discurso pronunciado por el Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú en el homenaje póstumo a Don José Luis Bustamante, el 7 de abril de 1989.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL CONTRALMIRANTE FEDERICO SALMON DE LA JARA, CON OCASION DEL HOMENAJE POSTUMO AL DR. JOSE LUIS BUSTAMANTE Y RIVERO

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú rinde esta noche, su más sentido homenaje a la memoria del más preclaro de sus Miembros de Número fundadores.

Quiero interpretar que al pedir la Junta Directiva que sea yo quien tenga el honor de tomar la palabra no ha de ser ésta el tributo al estadista incólume, al jurisconsulto sabio, al magistrado de dimensión internacional, al insigne académico de nuestra lengua, al inspirador de un mutuo derecho del mar, ni al diplomático ejemplar. Tampoco al más esforzado defensor de la democracia en el Perú. Hay entre los integrantes de nuestra entidad, y están aquí presentes, voces ciertamente más calificadas que la mía para destacar magistralmente cada una de estas calidades del Señor Doctor José Luis Bustamante y Rivero.

Por otra parte, fuera de este recinto, en los más representativos ambientes de la República: en la Catedral de Lima, en la Basílica de la tierra que lo vio nacer, en las Cámaras Legislativas, en los más altos colegios profesionales, en los medios de prensa, esta vez en absoluto concenso, y en todas aquellas aulas magnas donde él dictó inolvidables lecciones de su saber y de su rectitud ejemplar, connotados peruanos han hecho el justo elogio de quien fuera una de nuestras figuras más descollantes de este siglo en el suceder del país y ante el concierto internacional.

Mis palabras por tanto no tendrían el rigor de las normas clásicas; sólo tratarán de traducir el afectuoso respeto y admiración de quie-nes tuvimos el privilegio de tenerlo entre nosotros.

Debo limitarme entonces a expresar qué representó para el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos la feliz presencia del ilustre Patricio y todo lo que ella significó en el transcurso de los ya largos años de nuestra constante ocupación. Y al hacerlo ante sus hijos, ante quienes tuvimos el privilegio de constituir con él la Asamblea General, ante quienes son autores de los 17 volúmenes de nuestra Historia Marítima -que prologó con verbo admirable y en profundidad de siglos-; ante quienes fuimos testigos de su cariño por nuestra obra y el aliento que desde el primer momento brindara a nuestro empeño, quiero señalar que hemos preferido dar a esta reunión el íntimo carácter institucionales que muchas veces concedimos a nuestros encuentros con él y que bien sabíamos tanto disfrutaba. Recordar también cuánto nos enorgullecía su presencia puntual en las ceremonias académicas o en las de incorporación de nuevos Miembros de Número y cómo su señera figura al presidir el acto enaltecía nuestro esfuerzo y constituía justificado halago para el recipiendario.

Cuando hace 25 años iniciamos conjuntamente la larga tarea de escribir la **Historia Marítima**, plenamente conscientes de la magnitud del esfuerzo y del compromiso de hacerlo bien, convocamos a un selecto grupo de historiadores, científicos e investigadores para emprender con ellos la difícil misión. Fue nuestra primera satisfacción comprobar la forma como tan distinguidos

profesionales respondieron a nuestro llamado. Se inició así una inolvidable experiencia entre civiles y marinos que ha hecho posible llevar adelante una obra cumplida ya en dos etapas y que alcanza los cinco lustros de trabajo sin descanso ni desfallecimientos.

Acudimos también a tres ilustres personajes del Perú en el siglo XX: José Luis Bustamante y Rivero, Alberto Ulloa Sotomayor y Jorge Basadre Grohmann. Respondieron presto a nuestra solicitud de consejo y guía. Así, figuras señeras de la historia patria se unieron también al empeño de dar fe, aliento y valor a nuestra inquietud.

Cuando, pocos años después, las páginas originales de los autores se hicieron realidad, acordamos por feliz concenso, pedir al Dr. José Luis Bustamante prologar la obra.

Con la sapiencia y profundidad en el pensamiento que caracterizaron todas sus acciones, el Doctor Bustamante no se limitó a recibir los trabajos originales, sino pidió a los autores de los siete tomos (científicos, pre-historia e historia hasta 1850), dialogar con cada uno de ellos a fin de compenetrarse con temas y épocas. En octubre de 1972 al editarse el primer volumen que cubre la parte científica a la que denominamos **El Mar gran personaje**, setenta páginas de un erudito estudio sobre la filosofía del conjunto, el derecho marítimo, su evolución a través de los siglos, el mensaje y significado del mar peruano y una extraordinaria síntesis de cada tomo, hicieron del prólogo de nuestra **historia marítima** la más autorizada versión de su contenido y del objetivo que ella perseguía.

"Una vez más la Armada Nacional... encuentra la ocasión de ofrecer al pueblo peruano un testimonio de su tradicional interés por exaltar los valores históricos del país y auspiciar actividades documentales que signifique una afirmación de nuestra nacionalidad...".

Son estas las primeras palabras del admirable prólogo, reproducido repetidas veces en medios de prensa, separatas y publicaciones culturales e históricas. Hay en el contexto de esta introducción un homenaje de fe en el Perú y sus componentes humano, físico y morales que se traduce en un importante mensaje de puro sentido patrio. Permítanme señoras y señores transcribir uno de sus acápites como el mejor tributo a su autor y al cariño que en él puso.

"En la idea de escribir una **Historia Marítima del Perú** paréceme descubrir, dentro del proceso sociológico peruano, un claro síntoma de madurez de la Nación. Es el gesto de quien, tras un lapso de ensayos y esfuerzos juveniles, se detiene en mitad del camino para hacer el alto de la reflexión; para inventariar –vueltos los ojos al pasado– los elementos que le permitieron forjar la parte ya cumplida en la obra de búsqueda del destino nacional... Esto es, precisamente lo que, a mi entender, han sabido avizorar los autores del proyecto de la **Historia Marítima del Perú** al enunciar su propósito de agotar el examen de la realidad peruana para descubrir en ella la suma de factores que la integran; porque son esos factores, todos ellos y no parcialmente algunos, los que combinados entre sí, concurren a encarnar la síntesis de nuestra nacionalidad. Hombre, Territorio y Mar representan para los peruanos la síntesis geopolítica de nuestra nacionalidad".

Desde el momento en que sale a luz el primer tomo de nuestra historia con tan excelso prólogo, José Luis Bustamante mantiene para nuestra satisfacción y orgullo, un permanente contacto con el esfuerzo de todos.

Cuando en el mes de octubre de 1973 se crea el Instituto como continuador de la Comisión para Escribir la **Historia Marítima** y al aprobarse sus estatutos, el nombre de José Luis Bustamante y Rivero encabeza la lista de los 24 Miembros de Número fundadores que en tal condición iniciarían las actividades de la entidad. Se integraba así el insigne prologuista con los 9 autores de los 12 primeros volúmenes y con aquellos oficiales de marina que habíamos contribuido a la ejecución de tan significativa obra. Así y sin solución de continuidad el ex-Presidente del Perú más ajeno a las voluptuosidades del poder, el Miembro de la Corte Internacional de La Haya y Presidente de tan alto organismo, el Amauta del Perú y el Académico insigne es parte esencial de nuestra asociación.

El 24 de octubre de 1977 ocurre en nuestro antiguo local de Nicolás de Aranibar un hecho de innegable significación: Jorge Basadre el primer historiador de la República se incorpora a este Instituto y escoge como tema los más clásicos textos de ilustres peruanos sobre elogios a Grau.

En presencia del Miembro de Número José Luis Bustamante alude a la auténtica oración que como Presidente del Perú pronunciara en octubre de 1946 al inaugurar el monumento a Miguel Grau en Lima. Como bien dijo Basadre, aquel discurso del Presidente Bustamante fue una auténtica oración que muchos de nosotros la sabemos de memoria: "Vuestra nave minúscula ha crecido Almirante y hay un sutil poder de fuego que envidian los cañones en el silencio austero de sus cubiertas desmanteladas. No fue infructuoso vuestro sacrificio ni un vano gesto la inmolación de quienes, con vos, cayeron en la brega; vuestras sombras augustas presiden nuestros mares; y hay un altar para vuestro busto en cada nave de nuestra flota y un rincón de emoción en cada pecho de nuestros marinos".

Esa noche, por extraordinaria coincidencia, un rectilíneo Almirante Miembro de Número codepartamentano del ilustre historiador, el Vicealmirante Luis E. Vargas Caballero y quien como Miembro de Número diera curso a la creación del Instituto, fue el designado para dar la bienvenida al Dr. Basadre. Se unieron así, por acierto del destino, nuestro insigne Patricio, el primer historiador de la República y un digno representante de la Marina del Perú y de sus más altas tradiciones.

En mayo de 1984 al publicarse el primer volumen de la Segunda Parte de nuestra **Historia Marítima** (1850 a 1970) José Luis Bustamante estampa una vez más su presencia en el texto del primer libro. En sus palabras liminares "Mensaje hacia el porvenir" hace no sólo un llamado a la conciencia patria, sino expresa también su mayor elogio a la obra de los hombres que aquí nos rodean.

Dijo así: "Un vivo sentimiento de placer espiritual presta justo solaz a mi afán de observador cuando, tratando de empalmar las dos etapas cumbres, procedo a eslabonar en un solo engarce la Primera con la Segunda Parte de la

obra, para medir en tiempo y en contenido la trayectoria total de su laboriosa gestión. Y con cierta ufanía me complazco al descubrir que en el esfuerzo sucesivo de la emisión de las dos Partes se ha utilizado el espacio aproximado de 20 años y que las prensas han impreso en total 14 Tomos. A mi sentir, estos resultados, ricos en cuanto a la copiosa magnitud de lo hecho, son especialmente admirables en la lección moral y cívica que ellas van a dar al país: una hermosa lección de persistencia en el trabajo, de ahínco en el empeño, de profundidad en la búsqueda, de perseverancia en el propósito, de constancia en atisbar las sorpresas del porvenir. No suelen ser éstas, ciertamente, características usuales ni inherentes en la mentalidad nacional... nuestra acción no remata, no culmina... no supimos tal vez aprender el desprecio o la superación de las dificultades; y por eso ellas tienen en nuestro horizonte una dimensión de fantasmas omnipotentes. Pero el vigor anímico del hombre es capaz de sobrepujar todo eso. La decisión del ánimo es el heraldo del éxito. Esta es la escuela en que nos introduce nuestra flamante **Historia Marítima del Perú**... mi mensaje a la Marina, al Centro Naval, al Museo Naval, al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, a los historiadores de la Historia Marítima y a sus investigadores y auxiliares; mi mensaje -digo- exhorta a todos ellos a que imperturbablemente continúen la obra comenzada con este grato lema: "Por el Perú, para el Perú". Yo al despedirme, les digo: "¡Hasta la Tercera Parte, Amigos!".

Así pasó por esta casa nuestro ilustre Miembro de Número. Así lo recordaremos siempre. Su imagen, sin tacha, estará siempre con noso-tros.

Seguirá velando nuestros actos y cuando ya no estemos aquí, otras generaciones de civiles y marinos continuarán la obra y, como él lo dijera, no aflojarán el brío ni rendirán parias al cansancio o al aburrimiento.



JAVIER BUENAÑO MURO

El 14 de mayo de 1989 falleció en Lima el Señor Javier Buenaño Muro, Miembro de Número del Instituto. Hijo de un prestigioso Jefe Naval –el Contralmirante Pedro Buenaño–, heredó de su progenitor una sincera y profunda adhesión a nuestra Marina de Guerra. Fue asiduo colaborador de la **Revista de Marina**. Gracias a su infatigable empeño y al cabal dominio del idioma inglés (pues se había educado desde niño en EE.UU.), conocía con versación extraordinaria los temas de la tecnología e historia naval, sobre todo en lo referente a los buques de guerra. Fue en estos asuntos un verdadero experto.

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos el Perú lo eligió Miembro de Número el 10 de abril de 1980. Su discurso de incorporación versó sobre **Evolución de los buques de guerra y su armamento** y se reprodujo en el número 3 de nuestra Revista.

Este número de la Revista se terminó de
imprimir el 14 de febrero
de 1991, COBOL S.R.L.


MAR
PERUANO
HISTORIA
NUESTRA