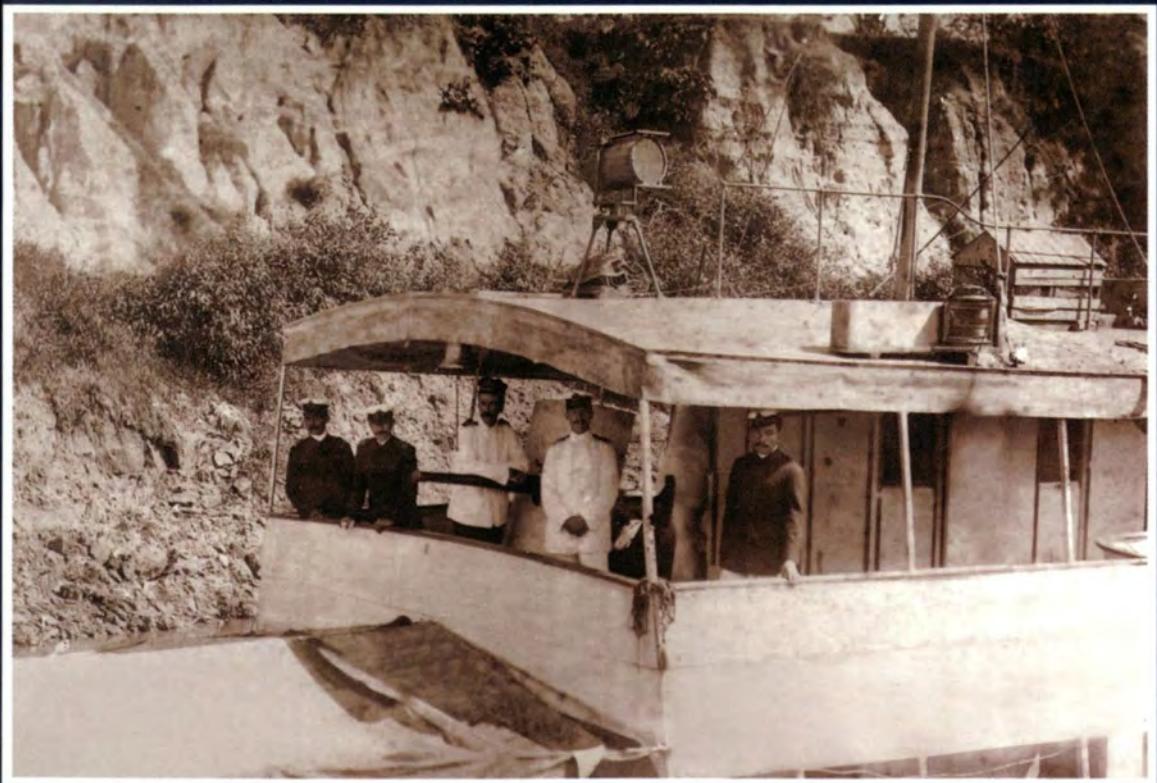


**REVISTA DEL INSTITUTO
DE ESTUDIOS
HISTÓRICO - MARÍTIMOS
DEL PERÚ**



31

2010 - 2011

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



2010 - 2011

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

CONSEJO DIRECTIVO 2012-2014

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

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, creado por D.S. 015-73-MA del 17 de octubre de 1973, tiene como fines realizar y fomentar el estudio sobre el Mar Peruano, la historia marítima y naval, la estrategia y la ciencia y tecnología de todos los acontecimientos relacionados con el poder marítimo, y principalmente, la publicación de la **Historia Marítima del Perú**.

- © INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ
Depósito Legal N° 96-1734

CONSEJO EDITORIAL:

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

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

COORDINADOR DE EDICIÓN: Julio Alva Flores

CORRECCIÓN: Rosario Calmet Aranguren

CUIDADO DE LA EDICIÓN: Esperanza Navarro Pantac

COLABORACIÓN TÉCNICA: OM1 SAD Víctor Lapa Romero

FOTOS: Archivo fotográfico Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

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

Telefax: 422-7838

Teléfono: 422-7550

presidencia@iehmp.com

www.iehmp.org.pe

El Instituto no se solidariza necesariamente con las expresiones emitidas por los autores en los artículos firmados.

Impresión: VERTICAL GRAF S.A.C.

► CARÁTULA: La cañonera *América* después del combate de La Pedrera, 1911.

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

Nº 31

LIMA

2010-2011

CEREMONIAS

Capitán de navío John Rodríguez Asti, El uso del espolón en la guerra naval y el Combate Naval de Iquique (2010)	9
Doctora Hilda Elias de Zevallos, Homenaje al Almirante Miguel Grau y a la Marina de Guerra del Perú (2010)	25
Doctor Miguel Ángel Rodríguez Mackay, El Combate Naval de Iquique (2011)	39
Contralmirante Óscar Penny Cabrera, La Campaña Naval en la perspectiva del auge del salitre (2011)	59

ARTÍCULOS

Contralmirante Jorge Brousset Barrios, Problemática en la delimitación marítima peruano-chilena	83
Flor de María Cosio, En el centenario del nacimiento de mi padre, capitán de corbeta José Carlos Cosio Zamalloa	109
Contralmirante Jean Jesu Doig Camino, Miguel Grau: pensamiento y acción	111
Contralmirante José García Valdivieso, Grandes espacios regionales y de poder. El Pacífico y el Perú	117
Capitán de navío José Luis Guerola Lazarte, Reflexiones sobre el cambio climático: urge defender el planeta	131
Doctor Héctor López Martínez, En el centenario de la Fuerza de Submarinos. Agosto 2011	167
Luis A. Montes Bellina, Redescubriendo Iberoamérica	179
Contralmirante Raúl Parra Maza, Dinámica de ejes geoeconómicos de desarrollo, sostenibilidad e innovación del Perú	187
Rafael Quiros Quiñones, Capitán de navío Francisco Quiros Tafur, creador del Himno de la Marina de Guerra del Perú	195

RESEÑAS BIBLIOGRÁFICAS	203
CRÓNICA	
Ceremonia de entrega de medalla del I.E.H.M.P.	225
Actividades del Instituto	228
NECROLOGÍA	
Embajador Gonzalo Fernández Puyó	237
In memóriam	239
Contralmirante Federico Salmón de la Jara	241
Embajador Juan Miguel Bákula Patiño	245
Vicealmirante Rafael Durán Rey	249
Vicealmirante José Carcelén Basurto	251

Ceremonias

*El uso del espolón en la guerra naval y el Combate Naval de Iquique**

CAPITÁN DE NAVÍO JOHN RODRÍGUEZ ASTI

PRESENTACIÓN DEL CONTRALMIRANTE JOSÉ GARCÍA VALDIVIESO,
PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

Plutarco en su famosa obra *Vidas Paralelas*, basada en la oposición de un personaje griego a otro romano a través de la comparación biográfica de ambos, trata de establecer el carácter moral de los mismos, con la finalidad de revelar la naturaleza del hombre.

Esta metodología es aplicable a continentes y países, puesto que geopolíticamente deben de ser tratados como seres vivos, ello nos permite comparar las situaciones entre Perú y Chile antes, durante y después de la guerra del guano y el salitre, dentro de los dominios: político, económico, militar y psicosocial, con el objeto de determinar con meridiana claridad lo que realmente significa IQUIQUE.

IQUIQUE es un hito fundamental para entender la guerra del guano y el salitre y sus repercusiones futuras. En el aspecto económico nos hace conocer el estado de precariedad tan grande del erario nacional a pesar de la inmensa riqueza que se poseía, la cual fue dilapidada en forma embozada y sin recato, riqueza que por diferentes motivos que van: desde el meramente económico al estratégico y de poder, era ambicionada por terceros. En la actualidad la situación económica es óptima; sin embargo, se llega al extremo al cual no debe recurrir ningún ente de cualquier dimensión, al pretender "subastar", lo que podríamos denominar como las joyas de la familia; me refiero entre otros a: Camisea, Collque, San Lorenzo y

* Discurso leído en la ceremonia realizada el 21 de mayo de 2010.

últimamente Las Palmas, lugares de por si emblemáticos, que encierran parte de la historia de la nación. Ventas justificadas con la razón de la sin razón, en aras de la globalización y la modernidad.

En el dominio político, IQUIQUE nos pone en conocimiento de la mediocridad y pobreza de visión y metas de los políticos de la época, así como, del desmesurado tamaño de sus ambiciones personales. Pone también sobre el tapete lo importante de la sentencia confuciana: "Es necesario conocer la historia para no cometer los mismos errores", sin embargo, somos testigos de excepción, de que ni se lee, ni se estudia, ni se conoce la historia, pues estamos empeñados en cometer los mismos errores, consecuencia de los cuales estuvimos postrados por más de un siglo.

En el dominio militar IQUIQUE, es contundente, hace conocer la realidad de desamparo en que se encontraba el Perú, después de haber sido la primera potencia marítima y naval de Sudamérica, a causa del desarme unilateral practicado inicialmente por Balta y seguido por Pardo con sus dos acorazados de papel; Argentina y Bolivia. La situación actual es igual o peor, ya que se ha producido nuevamente un desarme unilateral, basado en la supuesta teoría de la inexistencia de la guerra (en la actualidad hay alrededor de 200 conflictos de diversa índole en el mundo) y la necesidad de invertir en desarrollo, justicia social y disminución de la pobreza. Lo que debe tenerse en cuenta son las 210 millas de litoral y su proyección al dominio marítimo perdidos, más los territorios que bañaban dichas costas, alrededor de 80 500 km², con las ingentes riquezas que en cobre y salitre, amén de otras encerraban y encierran, las cuales han servido y sirven para el desarrollo, la justicia social y la disminución de la pobreza de Chile.

En el dominio psicosocial IQUIQUE, es el irresponsable engaño y desinformación a la que fue sometida la sociedad peruana haciéndole creer por medio de la prensa de la existencia de un poderío inexistente. Lo único que se puede comentar en la actualidad, es que los medios de difusión han cambiado y se han modernizado; sin embargo, los fines no han cambiado en absoluto.

Esta y muchas otra razones en las que no debo explayarme me hacen pensar en la necesidad de estudiar IQUIQUE en profundidad.

Señoras y señores sin más preámbulos deseo presentar a nuestro orador del día de hoy, el capitán de navío John Rodriguez Asti, experimentado oficial de la Marina de Guerra del Perú y connotado Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

El espolón, en su versión primigenia, vio su nacimiento en las batallas navales del mundo antiguo cuando griegos y persas, romanos y cartagineses después, se disputaron el dominio del Mediterráneo. El espoloneo en aquella época resultaba ser la mejor manera para hundir al enemigo, debido a que la distancia entre los combatientes era corta, motivo por el que las naves de aquel entonces –propulsadas por remos–, tenían el espolón como arma principal.

Esta táctica predominó durante muchos siglos y quizás la batalla más representativa fue la que se llevó a cabo en setiembre del año 480 a.C. frente a la isla de Salamina durante las Guerras Médicas entre griegos y persas.

Sin embargo, la introducción progresiva del velamen, que permitió efectuar navegaciones distantes, a lo que se sumó el empleo de la artillería como arma ofensiva a bordo, convirtieron a la táctica del espoloneo en algo complicado e innecesario. Esto se debió fundamentalmente a que una nave propulsada completamente por el poder del viento, no era fácil de maniobrar, ni de lograr la velocidad e impulso necesarios para conseguir un impacto decisivo.

Entonces, en la era de la vela y del cañón, nuevas tácticas, como la línea de batalla, desarbolar al enemigo con andanadas y el abordaje con machetes, pistolas y picas, demostrarían ser más eficaces.

Esta última modalidad de hacer la guerra tendría su punto culminante a principios del siglo XIX, en la ya famosa batalla de Trafalgar, cuyo bicentenario ha sido celebrado no hace mucho.

El siglo XIX, debido a una conjunción de progresos técnicos, fue una época de grandes cambios en lo que a material naval se refiere. Y en lo que respecta al diseño de naves en general, la mayor contribución estuvo dada fundamentalmente por dos factores de capital importancia, que fueron el resultado de la revolución industrial: el empleo del vapor como medio de propulsión y la introducción del hierro para la construcción de los buques.

En lo que se refiere al hierro, su empleo para proteger buques de guerra tuvo sus orígenes durante los bombardeos franco-británicos al puerto fortificado ruso de Kinburn, en el transcurso de la Guerra de Crimea, en 1855.

En aquella oportunidad, en la desembocadura del río Dnieper, los franceses, dando un paso adelante frente a sus tradicionales rivales y eventuales aliados ingleses, construyeron tres baterías flotantes protegidas por planchas de hierro, que les permitió acercarse a las hasta entonces imbatibles e inexpugnables baterías rusas, destruyéndolas prontamente.

Esta novedosa forma de proteger a los buques propios frente a la artillería enemiga, demostró su eficacia como sistema defensivo, con un costo mínimo en vidas humanas. Mientras que la artillería de las baterías flotantes francesas cumplió con su objetivo, al silenciar a las posiciones terrestres rusas, los proyectiles de estas últimas rebocaban en los cascos franceses.

La experiencia obtenida en Crimea fue motivo para que el concepto de blindaje aplicado en naves de guerra, fuese tomado en serio, y la Marina francesa fue la que llevó la delantera. Los franceses, interesados en desafiar la supremacía británica, buscaron introducir la nueva idea en sus naves, y fruto de ello, el gran arquitecto naval Dupuy de Lôme, diseñó el primer buque de guerra blindado de la historia: el *Gloire*, que entró en servicio en 1859.

Sin embargo, los británicos no se quedarían atrás. El visionario arquitecto naval John Scott Russell había diseñado un buque superior al *Gloire*, que fue la fragata blindada *Warrior*. Esta magnífica nave, la más grande de su tiempo, fue construida en astilleros sobre el río Támesis, habiendo entrado en servicio en 1861, y a diferencia de la *Gloire* francesa, era totalmente construida de hierro.

Pero aquella característica no era la única novedad que traía consigo, puesto que también contaba con un sistema de protección compuesto por una coraza de hierro de 4 1/2 pulgadas, que descansaba sobre un embono de dos capas de madera teca.

El *Warrior* no solo demostró ser un buque poderoso y muy marinero, sino que también fue el buque más veloz de su tiempo, puesto que era capaz de desarrollar una velocidad de hasta 14 nudos.

A partir de entonces, franceses e ingleses, a los que después se sumarían rusos, germanos y norteamericanos, iniciarían el desarrollo de un nuevo tipo de buque, el blindado, el cual estuvo llamado a ser el nuevo buque capital, y así lo sería hasta evolucionar en los acorazados construidos durante la Segunda Guerra Mundial.

En lo que se refiere a los primeros blindados, no diferían en un principio de los antiguos navíos de madera en cuanto a la disposición del armamento y su compartimentaje interno. Pero el nuevo material de construcción, la máquina a vapor y la artillería, pronto demandaron el ingenio de los constructores navales para optimizar el uso de la nueva tecnología a favor de una mayor efectividad en el combate: diversas soluciones fueron implementadas, de manera experimental, especialmente en Inglaterra, todas ellas buscando un mayor poder ofensivo.

Es así que entre la década de 1860 y 1870 aparecerá una diversidad de formas en la que la artillería y el blindaje se hallaban dispuestos a bordo, ya fuese concentrándolos como en los buques de batería central, o en una torre giratoria, sistema éste, que tardaría en desarrollarse y ser eficiente hasta la aparición de sistemas hidráulicos y después eléctricos.

Sin embargo, los nuevos y poderosos buques blindados tenían un punto débil: si el casco era penetrado, se hundirían más rápidamente que un navío de guerra de madera. La solución a esta problemática se solucionó con subdivisión del casco en compartimentos estancos, característica que se introdujo en los blindados a partir de 1866, con el buque británico *Bellerophon*.

Pero la debilidad del casco, sumada al hecho de poder contar con la potencia de las máquinas a vapor, y los inconvenientes que la imperfecta artillería aún presentaba, llevó a los arquitectos navales a resucitar una vieja arma que había quedado en el olvido: el espolón, que fue incorporado en el diseño de los buques de guerra desde mediados de la década de 1860 como un elemento alterno para hundir al enemigo ante la ineficacia de la artillería.

En un buque blindado, su protección nunca se extendía más de un metro y medio por debajo de la línea de flotación, y para penetrarla era necesario que el espolón se proyectara lo suficiente hacia adelante para golpear al casco enemigo por debajo del cinturón blindado. Esta fue la táctica adoptada en todas las armadas de aquel entonces, y por primera vez desde la era de las galeras, los buques de guerra eran controlados independientemente del viento y sus adversarios y eran vulnerables a ser perforados bajo la línea de flotación.

No obstante haber sido incorporado al diseño de la mayor parte de naves de guerra construidas en el periodo 1860-1920, el espolón tuvo sus detractores, quienes opinaban que su fama como arma letal se dio más por colisiones accidentales que por su efectividad como arma de guerra.

El principal argumento consistía en que entre dos buques en movimiento, era sumamente difícil lograr una colisión en un punto predeterminado anticipadamente por lo complicado que resultaba gobernar una nave en aquel entonces, a menos que el adversario estuviera detenido. Por otro lado, había que considerar que a consecuencia de la colisión, el buque atacante, no obstante su robustez, también podía sufrir averías.

Esa era la teoría. Lo cierto que es que en la acción no funcionó del todo. Sin embargo, hubo dos acontecimientos que llevaron rápida y fácilmente a crear

una falsa ilusión de lo que realmente el espolón podía hacer en combate. Estos acontecimientos ocurrieron durante la guerra de Secesión y en la guerra entre Italia y Austria-Hungría.

El debut del espolón ocurrió durante la guerra de Secesión, en el combate de Hampton Roads, el 8 de marzo de 1862, cuando el buque blindado confederado CSS *Virginia*, embistió y partió por la mitad, a la fragata USS *Cumberland* hundiéndola en pocos minutos. Cabe anotar que la *Cumberland* se hallaba fondeada y sin movimiento.

El siguiente conflicto, en el que el espolón desempeñó un papel importante y del que las principales potencias navales de aquel entonces tomaron nota, sucedió durante la guerra entre Italia y el Imperio Austro-Húngaro. Nos referimos a la batalla de Lissa, ocurrida el 20 de julio de 1866 frente a la isla del mismo nombre en el mar Adriático.

En esta batalla, de manera sorprendente una flota italiana, más poderosa en calidad y cantidad de naves, se vio superada tácticamente por la flota austriaca, que al mando del almirante Wilhelm von Tegetthoff, se hallaba excepcionalmente entrenada desde varios meses atrás.

El plan de Tegetthoff consistía en atacar los buques italianos con espolón de sus blindados, efectuando la acción en tres divisiones, con una cuarta con los buques de madera, con órdenes expresas de: "atacar y espolonear al enemigo".

Su plan dio resultado, y el blindado austriaco *Ferdinand Max*, hundió al italiano *Re d'Italia* en pocos minutos aplicándole el espolón. Otra nave suya, el *Kaiser* intentó hundir espoloneando al blindado italiano *Re di Portogallo*, pero sin lograr su cometido y resultando seriamente dañado.

Para este caso, señalaremos que a diferencia del anterior, las naves involucradas en la acción se hallaban en movimiento, y el almirante austriaco Tegetthoff, concibió su maniobra táctica sobre la base del empleo exclusivo del espolón.

Sin embargo, salvo un tercer caso, que fue el combate de Iquique, del que se hablará más adelante, la historia naval del siglo XIX ha registrado una cantidad grande de colisiones accidentales entre buques dotados de espolón, en las que las víctimas fueron echadas a pique de inmediato con el trágico resultado de llevarse a bordo toda su tripulación.

POR ELLO, RESULTARÁ VÁLIDO PREGUNTARSE: ¿FUE REALMENTE EL ESPOLÓN UN ARMA EFECTIVA?

Para poder hallar una respuesta, revisaremos brevemente los casos más relevantes ocurridos entre 1862 y 1893, en los que el espolón causó el hundimiento de buques accidentalmente.

El primero de ellos, sucedió en 1869, cuando la fragata rusa *Oleg*, fue hundida fortuitamente por el espolón del blindado ruso *Kreml*.

El segundo caso, acontecido tres años después, involucró nuevamente a buques rusos, esta vez a dos blindados similares: el *Amiral Lazarev*, fue embestido por el espolón del *Amiral Spiridov*, hundiéndose en pocos minutos.

El tercer hundimiento a consecuencia del espolón, afectó a naves españolas. En 1873, la corbeta española *Fernando El Católico*, fue hundida por el recordado blindado español *Numancia*.

El cuarto accidente, ocurrió con blindados británicos: el HMS *Vanguard*, resultó hundido por el espolón del HMS *Iron Duke*, en el año 1875.

Y en este breve recuento, existen otros seis casos similares ocasionados accidentalmente, de los que mencionaremos un último episodio ocurrido en 1893, en circunstancias que el blindado británico *Victoria*, realizaba maniobras tácticas, y resultó hundido por el espolón del blindado *Camperdown*.

Como se ha podido apreciar, si juntamos los casos de hundimiento de buques por el espolón, tendremos que de diez impactos, tan solo tres sucedieron durante un combate, y de ellos, solamente uno, el ocurrido en la batalla de Lissa, se produjo con buques en movimiento.

Por ello, tomar como ejemplo de efectividad a los siete casos restantes, sería un error, puesto que al producirse el siniestro, los buques afectados, no estaban preparados para ofrecer resistencia, entre otros motivos, por no poseer la estanqueidad necesaria.

Entonces, vistos estos antecedentes, podemos proponer el formular una respuesta: **el espolón, tal como sostuvieron sus detractores, no era realmente efectivo.**

Sin embargo, surge otra pregunta: **¿cómo fue posible que a partir de una o dos acciones en combate ocurridas a poco de ser introducido el espolón, refiriéndonos a Hampton Roads y a Lissa, se pensara que era un arma decisiva?**

Lo que ocurrió es que en el caso de la guerra de Secesión, si bien es cierto trajo consigo una serie de novedades en lo que a armamento naval refiere, resultó huérfana de enfrentamientos entre flotas.

La mayor parte de las acciones navales que involucraron el empleo de varias naves, consistieron en operaciones litorales, con el propósito de establecer el control sobre puertos marítimos y fluviales confederados.

Los objetivos militares eran fortificaciones. Las únicas acciones que implicaron a las escuadras enemigas, sucedieron cuando los confederados emplearon sus blindados como baterías móviles para reforzar sus baterías costeras.

Los blindados confederados, diseñados para operar en aguas costeras, demostraron su eficiencia en todas las acciones en las que tomaron parte, pero nada pudieron hacer frente a la ventaja que obtenía la flota nortista, gracias a concentrar fuerzas superiores en cada enfrentamiento.

Por otro lado, la carencia de un número suficiente de blindados con capacidad oceánica, y el bloqueo unionista sobre las costas confederadas, tan sólo permitieron a los sudistas, poder llevar a cabo una guerra de corso contra el tráfico marítimo enemigo.

Entonces, descartando a las acciones ocurridas durante la guerra de Secesión, tendremos como único punto de referencia para analizar acciones de flota a la batalla de Lissa, mencionada anteriormente. Ese sería el motivo al que se puede atribuir el hecho de que los pensadores tácticos de la época, otorgaron al espolón **la creencia de ser un arma eficiente para el combate naval**. Y los argumentos que reforzaron su empleo, tuvieron directa relación en la breve superioridad de las corazas sobre la artillería.

No obstante, ante la carencia de acciones de flotas reales, los estudios y tratados sobre maniobras de flota de la época, recomendaban el empleo del espolón, y esta quasi “doctrina” dominaría durante muchos años, y prueba de ello fue su larga permanencia en el diseño de los buques de guerra.

Durante el periodo de 1870 a 1916, casi el 100% de los blindados, acorazados y cruceros, incluyeron en su diseño el espolón, entre ellos nuestros cruceros exploradores *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, que llegaron al Perú en 1907, e inclusive la hoy legendaria cañonera *América*, buque que como se sabe, fue diseñado para la guerra fluvial, también posee espolón.

Antes de pasar a revisar lo relacionado a la eseméride que hoy nos convoca, puede ser de interés mencionar el hecho de que luego de introducido el espolón, se crearon grandes expectativas en el nuevo artificio, puesto que tanto la Real Armada Británica como la Marina Francesa se aventuraron a construir los denominados ramos o buques cuya arma principal era el espolón.

Entrando ahora a nuestro tema, como ha citado el almirante Melitón Carvajal en el tomo X volumen II de la **Historia Marítima del Perú**, según el analista naval británico Oscar Parkes, “*en Francia e Inglaterra se abogaba por el blindado de espolón como el opositor directo del blindado en los combates entre flotas, fuese su primera línea durante el ataque, o bien viniendo desde retaguardia después que las vanguardias hubieron chocado. Como en esa época la formación de batalla era la línea de frente y se esperaba que las flotas arremetieran de proa unas contra otras empeñándose en una refriega generalizada bajo una nube de humo espeso generado por la pólvora pebble, en teoría, entonces, las oportunidades para usar el espolón serían muy favorables. Pero los oficiales, con un sentido más práctico de la realidad, señalaban que en tanto un buque tuviera algún movimiento podía, mediante un golpe de timón, evitar el espolonamiento, debiéndose esperar resultados sólo cuando el enemigo estuviera parado por avería*”.

Esto, en lo que a las acciones navales ocurridas en aguas peruanas refiere, quedaría patente en 1877, durante el combate de Pacocha entre el *Huáscar* y la fragata británica *Shah*, y en el combate de Angamos, en 1879 contra los blindados chilenos, puesto que no se pudieron materializar los intentos de espolonamiento por parte del *Huáscar* en ambos casos, debido a la gran movilidad y capacidad de maniobra de los buques a los que se intentaba impactar.

Luego de lo relatado y analizado, podremos concluir entonces que el espolón, salvo que se presentaran condiciones muy excepcionales como las que ocurrieron en Lissa, para lograr su eficacia, requería que el buque a ser atacado, se hallara casi inmóvil, y una situación como esa, fue la que precisamente ocurrió el 21 de mayo de 1879, durante el combate naval de Iquique, que es el tema que hoy nos convoca y que revisaremos a continuación.

Aunque no es nuestro propósito extendernos en los prolegómenos de la guerra con Chile o también denominada guerra del Pacífico, es necesario hacer un breve recuento de las concepciones estratégicas que influyeron en la estrategia que tanto el Perú como Chile adoptaron para desarrollar su campaña en el mar y las actividades más resaltantes que finalmente culminaron en el primer enfrentamiento importante de la campaña naval.

El inicio de la guerra, pese a los esfuerzos efectuados por recuperar su capacidad operacional desde que se desataran los problemas con las salitreras bolivianas, halló a nuestra escuadra en un estado muy lejos de lo que se podía esperar.

Una guerra con el país del sur, necesariamente involucraba el uso de las fuerzas navales de ambos países, puesto que la existencia del desierto de Atacama y las difíciles condiciones allí reinantes dificultaban cualquier tipo de operación terrestre, y ello ya había quedado ampliamente demostrado tanto durante la Independencia, como en la guerra de Chile contra la Confederación Peruano-Boliviana. Por ello, cualquier acción militar a ser llevada a cabo entre Chile y el Perú, requería necesariamente el obtener y mantener el control de las líneas de comunicación marítimas.

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

En lo referente al planteamiento de la guerra en el mar, las autoridades peruanas, conocida la superioridad del material naval chileno, obtenida principalmente por sus blindados, buscaron desde un principio ganar tiempo para alistar a los buques de la escuadra, los que al momento de iniciarse las hostilidades se hallaban en un estado de operatividad deficiente. Por ello, la estrategia marítima adoptada consistió en evitar una batalla decisiva con la flota enemiga chilena y permanecer “en potencia”.

Con el material a flote disponible, la escuadra peruana sólo podría plantear como objetivo estratégico, el impedir cualquier intento de desembarco enemigo en territorio propio, atacando e interrumriendo las líneas de comunicaciones marítimas. Para tal propósito, el presidente peruano general Mariano Ignacio Prado decidió llevar la guerra al sur, evitando extender el teatro de operaciones hacia el norte de Arica, en donde establecería su cuartel general de operaciones.

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

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

Sin embargo, el contralmirante chileno Williams Rebolledo, aduciendo sin razón que no contaba con un buque adecuado de apoyo logístico para el transporte de carbón, necesario para reabastecer a las naves chilenas durante su larga travesía hacia el Callao, contravino lo dispuesto por el Gobierno, modificando la estrategia inicial. Este fue un grave error por parte del jefe chileno, puesto que perdió una magnífica oportunidad de dar un golpe mortal a la escuadra peruana que se hallaba aún con la mayor parte de sus unidades inoperativas y en alistamiento. Le faltó decisión y audacia.

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

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

Sin embargo, mientras que Williams se empeñaba en bloquear Iquique, se producirían algunas operaciones en el mar, y el primer encuentro entre buques de ambos países tuvo lugar apenas siete días después de declarada la guerra, el 12 de abril de 1879, cuando la corbeta *Unión* y la cañonera *Pilcomayo* atacaron y persiguieron a la corbeta chilena *Magallanes* frente a Punta Chipana.

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

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

Con la ejecución de este plan, el bloqueo en Iquique quedó a cargo de la corbeta *Esmeralda* y de la goleta *Covadonga*, ambas naves de madera y de escaso valor combativo.

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

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

Las naves peruanas llevaban a bordo al Presidente y Director supremo de la guerra, general Mariano Ignacio Prado, quien llegado a Arica el 20 de mayo, convirtió a dicho puerto en el punto central de la defensa peruana en la zona de conflicto. Allí, a poco de haber arribado las naves peruanas, se tomó conocimiento de que la escuadra chilena había zarpado de Iquique, dejando tan solo a la corbeta *Esmeralda*, a la cañonera *Covadonga* y a un transporte a cargo del bloqueo.

Por esta razón se ordenó el zarpe de los blindados peruanos de la 1^a división para atacar y destruir en Iquique a los buques chilenos al amanecer del miércoles 21.

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

Gracias al valioso testimonio del corresponsal del diario **La Opinión Nacional** Julio Octavio Reyes embarcado en el *Huáscar*, se sabe que a las 05:35 de la madrugada del 21, Grau congregó a toda la dotación y le dirigió una arenga patriótica y vibrante que concluyó así:

“¡Tripulantes del Huáscar! ha llegado la hora de castigar al enemigo de la patria y espero que lo sabremos hacer, cosechando nuevos laureles y nuevas glorias dignas de brillar al lado de Junín, Ayacucho, Abtao y 2 de Mayo ¡Viva el Perú!”

La presencia de las naves peruanas no tardó en ser descubierta por los buques bloqueadores y la *Covadonga*, que se encontraba de guardia fuera del puerto, avistó aproximadamente a las 06:30 horas, a unas seis millas por el norte, dos humos,

que fueron identificados como provenientes del *Huáscar* y la *Independencia*, comunicando su avistamiento de inmediato al comandante de la *Esmeralda*, que se hallaba en el interior de la rada, quien los avistó media hora después. Ante la inesperada llegada de los buques peruanos, a bordo de las naves chilenas se tocó de inmediato zafarrancho de combate, buscando ambas una situación menos expuesta en el interior del puerto.

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

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

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

Desde el *Huáscar* fueron apreciados todos estos movimientos, y Grau decidió dedicar su atención a la corbeta y a la cañonera. Luego, hacia las 8 hs de la mañana, la *Esmeralda* se hallaba pegada al lado norte de la playa, con la *Covadonga* a su popa con las máquinas encendidas. Por su lado, el *Huáscar* se encontraba rumbo hacia el puerto para cerrar la salida por el lado sur, y la *Independencia* rezagada unas 2 000 yardas del monitor, pero en rumbo hacia la costa Norte del puerto para cerrar la salida.

Detenido unos instantes, en el *Huáscar* se recibió información sobre la probable existencia de una línea de torpedos fondeados protegiendo a la *Esmeralda*, los que sin embargo, habían explotado en la víspera del combate a consecuencia de un ensayo de bote-torpedo.

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

Inicialmente el *Huáscar* disparó contra la *Covadonga* y la *Independencia* posteriormente lo haría contra la *Esmeralda*. Sin embargo, al apreciarse que la

primera emprendía su huida por el sur, Grau ordenó a More perseguir y batir a la cañonera, mientras que el *Huáscar* concentraba su fuego contra la *Esmeralda*, la que también empezó a ser batida desde los cañones de campaña del ejército situados en la playa del lado norte.

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

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

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

Entonces, aproximadamente a partir de las 11 de la mañana, el *Huáscar* iniciaría la maniobra de espoloneo, la que tendría que ejecutar en tres intentos. En el primero de ellos, cuando el *Huáscar* se hallaba a unos 30 metros de su blanco, la *Esmeralda* hizo una guiñada en el rumbo y resultó impactada por el *Huáscar* por la aleta de babor, en dirección muy oblicua, resbalando el espolón sin causar mayor daño.

Ambos buques quedaron juntos por corto tiempo, antes de que el monitor empezara a retroceder. Sin embargo, en esos breves momentos ambas naves intercambiaron un nutrido fuego con armas menores, en el que el proveniente de la *Esmeralda* era superior en la medida que contaban con rifles, ametralladoras y granadas de mano.

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

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

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

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

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

Acerca de la muerte de Prat, Grau expresaría, en su carta dirigida a la viuda de Prat, que aquél “fue ... víctima de su temerario arrojo en defensa y gloria de la bandera de su patria”. En tanto, por el lado peruano, a bordo del *Huáscar*, hubo que lamentar la muerte del teniente 2º Jorge Velarde, quien según Grau tuvo un “notable comportamiento y arrojo”.

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

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

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

En lo que respecta al *Huáscar*, aquella no sería la única oportunidad en la que Grau recurriría al empleo del espolón de su buque. Lo haría también en Antofagasta, pero sin lograr alcanzar su objetivo.

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

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

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

*Homenaje al Almirante Miguel Grau y a la Marina de Guerra del Perú**

DOCTORA HILDA ELÍAS DE ZEVALLOS

PRESENTACIÓN DEL CONTRALMIRANTE JOSÉ GARCÍA VALDIVIESO,
PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú que me honro en presidir se viste de gala el dia de hoy al acoger a tan distinguidos invitados, quienes nos honran con su presencia, al acompañarnos en esta Sesión Solemne para celebrar el centésimo octogésimo noveno aniversario de la creación de la Armada Peruana, hoy Marina de Guerra del Perú, y el centésimo trigésimo primer aniversario del glorioso Combate Naval de Angamos.

Dichas fechas junto con Iquique configuran los tres hitos más importantes de la historia republicana de nuestra patria, por la indudable trascendencia de los mismos en su momento y en el futuro por las lecciones que dejaron para los actuales moradores de estas tierras.

La visión de los fundadores de la patria, deja claramente establecida la necesidad de contar con un poder naval, capaz de defender los intereses de toda la sociedad peruana, de cualquier intento extranjero por apropiarse de sus riquezas, subordinar su economía, revertir el orden establecido o tratar de imponer cualquier tipo de ideología ajena al sentir de la misma, creándose a la vez, una marina mercante nacional que sirva para realizar el comercio del país con terceros y de reserva naval.

* Discurso leído en la Sesión Solemne realizada el 5 de octubre de 2010.

Como vemos, desde aquella época auroral, están claramente definidos y establecidos los conceptos de Desarrollo y Seguridad, los cuales prevalecen hasta nuestros días y constituyen fundamentos suficientes y necesarios para desarrollar una bien estructurada política marítima.

El mar, como bien fuera señalado en el primer tomo de nuestra Historia Marítima del Perú, es EL GRAN PERSONAJE, no solo del Perú, sino, del mundo todo, donde se hace y seguirá haciendo la historia del Planeta y donde el juego estratégico de las naciones alcanzara su máximo esplendor, dentro de ese permanente afán de dominio y poder.

Angamos, el Huáscar, Grau y su corte, dejan prístina enseñanza de lo que sucede cuando la improvisación cunde y la visión de los estadistas se pierde y confunde en la maraña del protagonismo y de intereses que no son los del Estado, ni tampoco de la sociedad.

Angamos es el colofón de algo que jamás debió suceder; sin embargo, a pesar del tiempo transcurrido y del desconocimiento que se hace de la historia por quienes supuestamente deben conducirnos, nos encontramos camino a un nuevo despeñadero al transitar similares sendas y descuidar los sagrados intereses de la nación, al dejar de lado conscientemente la Seguridad y Defensa de la misma, cometiendo errores iguales a los otros cometidos y sacrificando las riquezas de nuestro territorio, al no protegerlas adecuadamente para usufructo de nuestra sociedad y satisfacción de sus necesidades.

Sin más preámbulo deseo presentar a nuestra Miembro de Número la doctora Hilda Elías de Zevallos, quien a continuación nos ilustrará con el discurso de orden alusivo a la fecha

1. PRESENTACIÓN

Mis primeras palabras sean para honrar la memoria del contralmirante Federico Salmón de la Jara, Miembro de Número fundador de nuestro Instituto y Presidente Honorario Vitalicio. Fico, estarás siempre en nuestros corazones por tu trabajo, prestancia e hidalgüía.

Deseo expresar mi agradecimiento a la Junta Directiva, en la persona de su presidente el contralmirante José García Valdivieso, por haberme designado en

esta oportunidad, como expositora de tan significativas fechas: 189 años de la creación de la Marina de Guerra del Perú y 131 años del combate de Angamos.

2. CREACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA

El siglo XIX se caracterizó por el control y dominio de los mares. Quien ejerciera su hegemonía manejaba el comercio y la guerra. El gran Temístocles en el año 480 a.C. decía: “el que domina el mar, domina todas las cosas”. Esta afirmación fue una realidad por siglos.

Pero los tiempos, los hombres y, sobre todo la ciencia y la técnica cambian. Hoy podría aseverarse que quien domina los cielos, puede dominar los mares y por consecuencia, tiene en sus manos medios de control nunca antes imaginados. El objetivo normal del contacto de un pueblo con el mar es la formación y desarrollo de su marina y ésta existe desde el momento que el estado puede disponer de naves al servicio de su defensa e integridad nacionales.

Una marina no se improvisa; desde que se toma la decisión de construir una unidad hasta que entra en servicio, transcurren años que pueden ser decisivos para el porvenir de una nación, para su seguridad defensiva y ofensiva.

El 3 de agosto de 1821 San Martín suscribe el decreto en el cual unía en su persona el mando político-militar de todo el Perú libre, bajo el título de Protector y, creaba tres ministerios, el de Estado y Relaciones Exteriores, que puso en manos de Juan García del Río, el de Guerra y Marina encomendado a Bernardo Monteagudo y el de Hacienda a Hipólito Unanue.

El nuevo Estado debía contar con una escuadra propia. Al respecto el historiador español Pérez Turrado (1996) comenta: “el asalto de Cochrane a los buques que contenían el numerario que San Martín había sacado de Lima en prevención de que los realistas la recuperasen, propició la ruptura definitiva entre ambos”.

“Cochrane se llevó 4 fragatas y 4 bergantines hacia el norte y, la *Lautaro* y el *Galvaríño* se dirigieron a Chile. Desprovisto San Martín de barcos de guerra y reconociendo la importancia de una marina tan necesaria por las características de la zona, no tardó en aprovisionarse de ella. La realidad es que los realistas se la dieron casi hecha” (p.178). Es así como contamos con los buques: corbeta *Limeña* (antes *Thais*), bergantines *Belgrano* (antes *Guerrero*) y el *Balcarce* (antes *Pezuela*), a las que se unieron el bergantín *Spano* (antes *Nancy*) y la goleta *Cruz*

(antes *Proserpina*), a ellas se añadieron las fragatas *Protector* (antes *Prueba*) y la *Guayas* (antes *Venganza*) y las goletas *Castelli* (antes *Sacramento*), la *Moctezuma* y *Macedonia*: “entre todas sumaban 126 cañones y estaban tripuladas por 642 hombres” (Vargas Ugarte, 1958).

El 8 de octubre de 1821 ante el *Protector*, juramentó el capitán de navío Jorge Martín Guise como Comandante General de Marina, quien prometió cumplir con el Estatuto Provisorio.

Los comandantes de las naves en su mayoría eran extranjeros, como los capitanes: Robert Forster, Juan Spry, Juan Esmond, los tenientes: Guillermo Prunier, Juan Young, Robinson, Freeman, Price, Homand, Robertson, Bell, Gull, Reeding y Wickham.

Entre los peruanos, se distinguieron al servicio de la naciente escuadra: Eduardo Carrasco, director de la Academia Náutica de Lima, Esteban Salmón, Manuel Loro, Juan Elcorobarrutia, José Boterín, Tomás Ríos, Carlos García, José Palacios, Ignacio Mariátegui.

Jorge Martín Guise sirvió por 8 años al Perú. Había pertenecido a la Real Marina inglesa por 20 años, desde los 14 años, cuando se hizo a la mar. Durante su carrera tuvo por compañeros y subordinados a oficiales ingleses que vendrían al Perú al poco tiempo que él. Veamos algunos antecedentes.

Después de Waterloo (1815) la guerra europea monitoreada por Inglaterra culminó. Las fábricas de producción de armamentos se moderaron y gran parte de los ejércitos participantes fueron dados de baja. Esto ocurría en plena Revolución Industrial y significaba un impacto económico para sus expectativas.

El segundo Tratado de París (noviembre de 1815) trató de organizar el equilibrio mundial, del que Inglaterra sacó mayor provecho, pues mantenía firme su talasocracia mundial y ganando puntos claves y territorios que le permitieron manejar los mercados internacionales. América española representaba un eslabón más que alcanzar.

Asociaciones político-económicas, sociedades secretas o logias, supieron estimular el anhelo libertario de los americanos que servían en las fuerzas armadas o estudiaban en España, por lo que se propusieron ayudarlos en su independencia; designaron a los líderes más conspicuos y encaminaron la ayuda. Apuntaban a desbaratar el poder español y ganar mercados para la salida de sus productos y para el mantenimiento de su predominio marítimo e industrial. Ya hacia casi un siglo que el contrabando británico en América era constante, así

como la guerra de corso y más aún, entre 1806 y 1807 los británicos intentaron apoderarse de Montevideo y de Buenos Aires, adonde se dirigieron con dos escuadras y ejércitos, los que fueron rechazados por Liniers, jefe de escuadra de la Real Armada y nombrado posteriormente virrey de las Provincias del Río de la Plata.

Oficialmente el año 1825, Gran Bretaña y Estados Unidos reconocieron la independencia de las naciones surgidas del antiguo imperio español y tuvieron carta libre para sus negocios comerciales, a pesar de que Fernando VII les presionó a no reconocer a los insurgentes.

Guise arriba a Río de Janeiro en mayo de 1818 con un buque de su propiedad, *Lucy*. Luego se dirige a Buenos Aires y a Valparaíso. Aquí asume el comando de la *Lautaro* con la que participa en la expedición libertadora del Perú. San Martín le tiene gran aprecio y reconoce su lealtad, la que nunca desmereció. En el mes de noviembre de 1827 asume el comando en jefe de las fuerzas navales para hacer frente a la Gran Colombia.

Meses después, estando en Lima de paso, recibe un agasajo del gobierno y obligado a responder los honores de los que era objeto, replica con la entereza que le era característica:

“Sirvo al Perú desde su independencia con el mayor entusiasmo y honor. Hay todavía heridas en mi cuerpo de las que recibí al principio combatiendo las fortalezas del Callao, que se vuelven a abrir de cuando en cuando y tengo que curarlas de nuevo. Ellas mismas me estimulan a mayores esfuerzos por ésta, mi nueva patria, en cuya busca vine lleno de caudal efectivo, como es notorio y con un excelente buque mío propio, armado en guerra y tripulado y sostenido a mi costa. Todo lo he sacrificado en su obsequio y le sacrificaré también mi propia vida, si fuese necesario” (Fernando Romero, 1971).

Nueve meses después, el 24 de noviembre de 1828, siendo jefe de las fuerzas navales logra el triunfo de Guayaquil, entregando su vida en ello.

3. RASGOS BIOGRÁFICOS DE MIGUEL GRAU SEMINARIO

Miguel Grau Seminario vivió un camino corto y difícil en sus 45 años. Su niñez y adolescencia lo marcaron para siempre. Tempranamente aprendió a cumplir con sus compromisos, a ser vigilante y severo en la disciplina priorizando el deber y la responsabilidad. Ella Dunbar Temple (1979) dice de él respecto a sus rasgos de

carácter: "acostumbrado a las largas soledades de los mares, se traslucen su ideal de vida silente, serena y austera, a la cual no era ajena su generosa solidaridad humana". Su sabiduría naval se sumó a su futura intrepidez castrense. Considerándosele el mejor y más calificado marino del Perú. Luisa Seminario del Castillo, su madre, no tuvo ocasión de gozar mucho tiempo de Miguel. Con una familia numerosa y con limitados medios económicos, su vida fue muy esforzada y nada placentera. Falleció en Lima el año 1874.

Miguel había nacido en Piura el 27 de julio de 1834. Su padre era el teniente coronel colombiano Juan Manuel Grau Berrio. Paita y su bello mar lo vio crecer y disfrutar por pocos años de la compañía de su madre y hermanos. Paita no sólo es una de las bahías más hermosas y profundas del Perú, sino centro marítimo importante desde épocas preincas. Balsas, naos y buques han pasado por su puerto, recalando y abasteciéndose en sus plácidas aguas. A los 10 años se desarraiga de su familia y se le embarca en un buque mercante. Se inicia su periplo marinero que le hace madurar prematuramente. Conoció la durísima escuela del mar y practicó todos los oficios de a bordo.

Su carácter se templó a punta de renunciamientos y lejanías. No fue ni risueño, ni elocuente. A los 19 años presentó una sencilla hoja de servicios para ingresar a la Marina de Guerra. En ella da cuenta de sus recorridos en buques cargueros guaneros, carboneros, balleneros y de servicio de paquete. Fue en esta oportunidad cuando pidió a su padre le firmase una solicitud debido a su entonces minoría de edad.

En el mes de febrero de 1877, siendo diputado por Paita, solicita autorización para viajar a Valparaíso y repatriar los restos de su padre, quien había considerado al Perú "su patria adoptiva". Éste había fallecido 12 años atrás en aquel puerto.

Este viaje ha sugerido algunos entendidos como que viajó para observar el estado de los blindados chilenos o/y para visitar al expresidente Pardo exiliado en Chile, al que le unía una buena amistad. Las consecuencias del viaje, personalmente, fueron trágicas para Grau. Había llevado consigo a su hijo Miguel Gregorio de 8 años; tal vez recordando la orfandad en la que él había viajado. Fueron a visitar un barco de guerra chileno, cuando el niño sufrió un severo accidente. Arribó a Lima en el mes de marzo y el niño falleció cuatro meses después. Un dolor infinito para este padre que en tan pocas ocasiones podía disfrutar de su familia. Como diputado por Paita y en las comisiones consultivas que le tocó desempeñar, durante el receso de las cámaras, como agregado al departamento de Marina o como vocal de la Junta Revisora de Ordenanzas navales y como Comandante General de Marina, su raciocinio fue justo y equilibrado. Actuaba con rigor pero con humanidad.

4. MARINA MERCANTE

Grau sirvió en la marina mercante internacional y volvió a ella cada vez que su situación personal se enfrentaba a problemas circunstanciales. Fue marino mercante y uno de los que más veces cruzó los mares, en esas travesías tan duras y sacrificadas. Tan bien estaba valorado como marino, que la compañía inglesa de vapores lo requirió varias veces para comandar sus naves como capitán efectivo.

Un pueblo se enfrenta al mar para servirse de él: sea para obtener alimentos, para traslado local o regional y cuando su situación lo amerita, lo usa para que esté al servicio de un pensamiento estratégico comercial, lo cual supone la construcción de naves que se puedan maniobrar fácilmente y que sean capaces de alcanzar una velocidad de maniobra propia. Esto se dio siempre que un Estado se hallaba listo para practicarlo y, cuanto más importante fuera la carga, se ponía a su cuidado naves de guerra para navegar en conserva.

El 24 de noviembre de 1821, San Martín firma un decreto de fomento a la Marina Mercante Nacional, éste aparece en la **Gaceta del Gobierno** N° 41 del día 28 y es refrendado por Monteagudo, ministro de Guerra y Marina. Sin embargo en el mes de diciembre de 1878 la Marina Mercante Nacional cesó en sus funciones de acuerdo a ley. Por más de 50 años se había realizado un transporte comercial continuo y eficiente a lo largo de la costa pero apareció la Pacific Steam Navigation Company (PSNC) y, a este monopolio no se le podía hacer frente lamentablemente. Los barcos de la Marina Mercante constituyían una reserva naval estratégica, un enlace de las comunicaciones del mando en campaña con las autoridades nacionales y para satisfacer las necesidades del Ejército y de la Marina. Sin embargo un año antes de la guerra ya no existía, “no pudieron apoyar esfuerzo alguno de guerra, por el contrario, muchos de los veleros cambiaron de bandera” (Carvajal Pareja, 2006: p. 204).

Tengamos en cuenta, como lo han afirmado reiteradamente los comandantes Villena Gutiérrez y Guerola Lazarte, que una flota mercante es la mayor expresión de la independencia de la economía de una nación. Y, como lo comentara el almirante francés Maurice de Brossard (1979) “la ambición de las naciones por expandirse ha sido siempre la de adquirir esta libertad, de liberarse del extranjero para los cambios exteriores”. Siendo diputado por Paita, Grau se opuso en su Cámara a la propuesta de cerrar la capitánía de puerto del lago Titicaca. Su presencia era garantía para la operatividad y el desarrollo de la compañía de vapores que allí operaba.

Había que tener en cuenta el fluido comercio que por siglos se realizaba en esa extraordinaria meseta. La Marina Mercante Nacional debe honrar la memoria

de Grau fortaleciéndose de la mano de nuestra industria naval. Esto daría al Perú un gran empuje económico, independiente y sostenido. De nuestras exportaciones el 60% son mineras y el resto está distribuido en harina y aceite de pescado e hidrocarburos (nafta, crudo pesado, residuales). Aparte de ello, los tratados de libre comercio están abriendo y diversificando nuestras exportaciones, pero... ¿cuánto dejamos de ganar por los pagos de fletes a barcos y a consorcios extranjeros? Sin duda que el costo es muy alto. La competencia internacional nos ha golpeado por décadas. El moderno transporte de contenedores, cada vez de mayor alcance, nos ha paralizado. Sin embargo algo se debe hacer para reactivarla. Ya se dio el año 2005 la ley 28583 que todavía está en el papel, sin reglamentación que la haga efectiva.

Hace unos días la Asociación de Exportadores del Perú (ADEX) manifestó que en este siglo el Perú estará a la altura de los grandes exportadores del mundo. Debemos tener metas a mediano plazo y lograr una marina mercante nacional que actúe coordinadamente en el lago Titicaca, en los ríos amazónicos y en la costa, sirviéndose de las vías terrestres transversales que ya las tenemos. No creo que esto sólo sea un sueño.

5. EL MONITOR HUÁSCAR

El monitor fue construido en 1866, en Inglaterra. Desplazaba 1130 toneladas. Dos años antes el gobierno peruano había nombrado una comisión para adquirir unidades navales en Francia e Inglaterra, en ella se encontraba Grau, José Salcedo y Aurelio García y García. En Francia se compró la corbeta *Unión* y en Londres se firmó el contrato para la construcción del blindado *Independencia* y del monitor *Huáscar*.

Se construye el monitor bajo responsabilidad de la Casa Laird Hnos. de Birkenhead, frente a Liverpool. Debía ser un sólido buque con aparejo de bergantín y su construcción sería supervisada por el comandante Salcedo. Grau tomó su mando en el mes de febrero de 1868. Con este barco realizó una brillante carrera naval y conformó con ella una armoniosa unidad con una capacidad de acción y esfuerzo pocas veces vista.

Perdida la *Independencia* en Iquique, sólo el *Huáscar* desairó por meses la persecución de los acorazados chilenos. Jacinto López puntualiza: "apenas es verosímil que este buque fuera capaz de tanto y se atreviera a tanto en el estado en que se encontraba...con falta de hábitos de los artilleros de mar... y que en plena guerra debió buscárselos a cualquier precio".

En el mes de setiembre de 1879 el Comandante General de Marina recibió una comunicación de Grau en la que éste le manifiesta que: "a la guarnición del buque de mi mando se les adeuda alcances y socorros correspondientes a los meses de mayo, junio, julio y agosto y que algunos individuos que la componen se encuentran faltos de algunas prendas de vestuario".

No olvidemos que once años después de construido el *Huáscar* y dos años antes de Angamos, pudimos haberlo perdido definitivamente. Mientras Grau se encontraba de licencia en Valparaíso, el 6 de mayo de 1877, un grupo de insubordinados se apoderó de la nave y la sustrajo a la obediencia del gobierno nacional.

La reacción de la autoridad fue inmediata, había que reprimir pronta y energicamente tal motín. Fueron 24 días de rebeldía y de desgaste y mal uso de la nave. Su ligero andar entonces, le permitía huir de sus captores; sin embargo sufrió serias averías de parte de una flotilla inglesa. "La orden de Prado, el 30 de mayo fue terminante al dirigirse al comandante de la *Independencia*, intime Ud. la rendición al *Huáscar* y si no se rinde, bátalo", (José Antonio García y García 1877). More hubiera cumplido con su deber pero, al día siguiente de la orden, el monitor rebelde se rindió en Iquique, ante la flota peruana.

Los usos de la guerra nos arrebataron al *Huáscar*. El vencedor de ayer lo rescató y lo expone en su país. Pero... ¿puede uno imaginarse que una presa de guerra tomada al enemigo y expuesta como tal, en realidad a quien brinda los honores es al antiguo rival?, eso es lo que sucede en Talcahuano. La presencia y la contemplación del monitor sólo recuerdan las hazañas que realizó con Grau. No existe otra memoria histórica al respecto, con su captor no hubo acción memorable.

6. ANGAMOS

Dice Julio Elías en sus comentarios al diario del maquinista Storace (1971): "la marina previa a Angamos, estaba aprisionada por un espíritu distinto del que su índole peculiar requería: privada al ejercicio práctico de sus naturales iniciativas, víctima de los apremios políticos y económicos de la nación, durante la dilatada y no interrumpida serie de sus complicaciones, estuvo condenada a la labor de Sísifo: improvisando un día para deshacer al otro con vertiginosa precipitación".

La política se había instalado en nuestros cuerpos de oficiales. En cada asonada, revolución o conato de insurrección, había militares o marinos comprometidos en ellas. Terminado el episodio, quedaban heridas y distanciamientos dentro de los

estamentos militares. El cuerpo subalterno corría problemas parecidos a lo que se añadía la falta de continuidad en su preparación y la necesidad de contratar personal extranjero como maquinistas y artilleros.

Mientras Chile se armaba, el Perú equilibraba sus crisis financieras desarmándose.

Clements Markham comenta que “17 meses antes de Angamos, el *Huáscar* convoyaba a Paita a una comisión de oficiales científicos de marina, a observar el paso de Mercurio por el disco solar. Que en el Callao se fundaban escuelas de grumetes; que varios oficiales consagraban su atención al estudio de los afluentes navegables del Amazonas. Las preocupaciones de la marina eran antes que la guerra, pacíficos trabajos de ciencia. En realidad se tenía la certeza que Chile no tenía entre sus planes invadir el Perú; que se contentaría con enfrentarse a Bolivia”.

Se llevaba ya varios meses de campaña marítima. La contienda de la guerra dependía únicamente del mar. Nuestra costa no tenía vías que la enlazaran, todo traslado de armas, hombres y avituallamiento debía usar esta vía. Por lo tanto las armadas serían las protagonistas y cada marino peruano...el arma. Jacinto López sostiene que “por honor nacional y por imperiosa necesidad de defensa propia el Perú aceptaría la guerra y la sostendría hasta donde las circunstancias y sus recursos y los errores del enemigo y el veleido azar lo hicieran posible, pero sin que pudiera hacerse ilusión alguna respecto a su desenlace”.

Las incursiones que se hicieron al sur tuvieron diversa suerte, sin dejarnos satisfechos, ni optimistas.

El 30 de setiembre de 1879 el presidente Prado dictó instrucciones precisas al personal en las que, en el último párrafo estipulaba lo siguiente. “sólo se debía batir frente a fuerzas inferiores, salvo, encontrarse en imposibilidad de retirarse ante fuerzas superiores, en cuyas circunstancias, cumplirá con su deber”. En realidad sólo había que resistir y esperar el fin de la lucha en el mar. Chile disponía del doble de buques que el Perú, dos veces más tonelaje auxiliar y más del doble en peso de metal. Su escuadra contaba con varios oficiales que habían servido en la armada británica y algunos eran ingleses. La escuadra chilena se dividió en dos secciones para estar alerta al paso del monitor y de la *Unión*. A la medianoche del 7 de octubre el monitor arriba al fondeadero de Antofagasta. La *Unión* se le une para seguir derrotero norte. En convoy navegan Grau y García y García. En la madrugada del día 8 a las 4:30, se dan con cuatro vapores chilenos. La *Unión* se interpuso entre el monitor y las naves, pretendía protegerlo para que pudiera escapar, ya que su andar era lento. La bruma lo cubría y el *Huáscar* se desplazaba rumbo norte, pero al aclarar, los buques chilenos se dieron cuenta de la maniobra

y procedieron en su demanda, tras él iban el *Blanco* y la *Covadonga*. En estas circunstancias, pasadas las 7 de la mañana, el *Huáscar* se dio de lleno con el resto de la escuadra enemiga. Quedó encerrado, las dos divisiones avanzan en alas para impedir su escapada.

La *Unión* nada hubiera podido hacer y para evitar un desastre total se ciñó a las instrucciones de rehuir un encuentro con fuerzas superiores. El monitor se pegaba a la costa para presentar menos blanco y atraía a sus enemigos, mientras la *Unión* por su ligero andar podía escapar a la persecución de que era objeto.

El periodista José Rodolfo del Campo (1976), comenta: “se pudo observar a dos formidables naves de guerra con 12 cañones de a 300 y un blindaje de 9 pulgadas batiéndose con un débil monitor de 2 cañones de 300 y 4 y media pulgadas de blindaje al centro y 3 y media en las extremidades”. El *Huáscar* disparó primero. La respuesta de los atacantes se hizo esperar unos minutos. Tal vez esperaban su rendición inmediata o que encallara su nave.

Nada más lejos del deseo de Grau. Si había que pelear lo haría, se trataba del honor de su tripulación y el de su patria. Fue un duelo de artillería entre acorazados. Muerto Grau en un segundo momento del ataque, se sucedieron para reemplazarlo los comandantes Elías Aguirre, José Rodríguez, Enrique Palacios y Pedro Gárezon. Este último, al percibirse de la proximidad del abordaje, dio la orden de abrir las válvulas y hundirlo. Mientras se cumplía esta decisión, una lancha del *Cochrane* se acercó al abatido monitor y varios marinos chilenos lo abordaron e impidieron su hundimiento. Nuestros sobrevivientes nada pudieron hacer: sus armas estaban inservibles, la munición inutilizable y con prontitud procedieron a quebrar sus espadas antes de entregarlas al vencedor.

El historiador Melo agrega que “un proyectil enemigo había roto el pico en el que estaba izado nuestro pabellón, el que cayó a cubierta; el teniente Santillana, ante el abordaje, procedió a indicar que éste no se había arriado y con prontitud lo arrojó al mar envolviéndolo en una bala de a 40”.

“Al concluirse el trasbordo de la tripulación peruana y reparado provisionalmente el monitor, se dirigió al puerto de Mejillones; allí se le hizo algunas reparaciones para dejarlo en estado de navegar con seguridad hasta Valparaíso, donde llegó el día 20” (Carvajal Pareja, 2006).

La corbeta *Unión* llegó a Arica el día 9 de octubre, donde fondeó y su comandante Aurelio García y García se dirigió a casa del presidente Prado, Supremo Director de la Guerra, para manifestarle que había dejado al *Huáscar* batiéndose con fuerzas 3 a 4 veces más poderosas.

El mundo entero, gracias a la prensa escrita, siguió las proezas de Grau y los detalles de la guerra. En el “Victorial de Grau”, Ella Dunbar Temple (1979), se puede apreciar todos los diarios y revistas de Europa y América que registraron los pormenores de los acontecimientos y la hazaña de Grau.

El monitor es una presa de guerra y no una simple presa. Es todo un emblema. Fue la nave que tuvo paralizada y temerosa a la armada del invasor. El pequeño gigante que demoró la invasión planeada. Y a esa presa no se invoca su devolución; no se le intercambia y no se le pretende rescatar. No se devuelve, porque el símbolo del triunfo se perdería. No se intercambia porque no hay balanza, ni existe fiel que pueda medir su valor. No se rescata, porque los usos de la guerra son vencer o ser vencidos. Lo que ganado está, ganado queda.

Por eso, donde se halle fondeada nuestra nave, allí estará sólo el recuerdo del Perú y el de su mejor marino. El recuerdo y la lección de Angamos, fortaleció la personalidad nacional y se proyectó en el tiempo y en el espacio.

Hubo heroísmo y generosidad. Hubo sacrificio y solvencia moral. Herencia que hemos recibido y que tenemos la convicción que sabremos ser sus fieles herederos. Que nuestros próceres y héroes nunca se sientan decepcionados cuando nos atrevamos a decir que somos lo que somos, porque ellos fueron lo que fueron.

7. BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- AROSEMENA GARLAND, Geraldo. 1975 **El Almirante Miguel Grau**. Talleres de Tipografía y Offset Peruana S.A. Lima.
- BROSSARD, Maurice de. **Historia Marítima del Mundo**. Ed. Mateos. Madrid, 1974.
- CAMPO, José Rodolfo del. (1879) **Campaña Naval 1879**. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima, 1976.
- CARVAJAL PAREJA, Melitón. **Historia Marítima del Perú, La República 1879 a 1883**. T. XI, vol. 1, Imprenta COBOL SRI. Lima, 2004.
- CARVAJAL PAREJA, Melitón. **Historia Marítima del Perú, La República 1879 a 1883**. T. XI, vol. 2, Imprenta COBOL SRI. Lima, 2006.
- GARCÍA Y GARCÍA, José Antonio. **El monitor rebelde Huáscar i sus incidentes**. Imprenta del Teatro, Lima, 1877.
- LÓPEZ, Jacinto. **Historia de la Guerra del Guano y el Salitre**. Vol. I, Imprenta de la Marina, Lima, 1976.
- MARKHAM, CLEMENTS R. **La Guerra entre el Perú y Chile**. Traducción castellana de Manuel Beltrón. Editorial Euforion, Lima, 1922.
- MELO, Rosendo. **Historia de la Marina del Perú**. T. III, Lima, 1980, Museo Naval del Perú.

- PÉREZ TURRADO, Gaspar. **Las Marinas realista y patriota en la Independencia de Chile y Perú.** Ministerio de Defensa de España, Madrid, 1996.
- ROMERO PINTADO, Fernando. “8 de octubre”. En: Diario **La Prensa**, 8 de octubre de 1971.
- STORACE, Pedro Luis. **Diario personal del maquinista italiano Pedro Luis Storace, noviembre 1878-setiembre 1880, embarcado a bordo de la corbeta de guerra peruana Unión.** Traducción del Dr. Tomás Catanzaro. Prólogo y notas del capitán de navío Julio J. Elías, Lima, 1971.
- TEMPLE, Ella Dunbar. “El Victorial de Grau”. Separata **Revista DE UNMSM**. Lima, (1879) 1971.
- VARGAS UGARTE, Rubén. **Historia del Perú. Emancipación 1809-1825.** Imprenta López, Buenos Aires, 1958.
- VEGAS GARCÍA, Manuel. **Historia de la Marina de Guerra del Perú 1821-1924.** Imprenta de la Marina, Lima, 1973.

*El combate naval de Iquique**

DOCTOR MIGUEL ÁNGEL RODRÍGUEZ MACKAY

PRESENTACIÓN DEL CONTRALMIRANTE JOSÉ GARCÍA VALDIVIESO,
PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

Bien se dice que la historia es la partera de la humanidad, la cual cuando no se conoce hace que se cometan los mismos errores, tal como sentencia Confucio, sin embargo, el conocerla, según la poco conocida ley de Wolf, nos induce a cometer nuevos errores.

Veleidosa dama que es ciencia y arte, que descubre, analiza, critica y concluye sobre hechos acaecidos, cuya existencia está fuera de toda duda, descubriendolos y exponiéndolos a la luz, para que los estrategas construyan el futuro en base a la prospectiva.

El Perú, qué duda cabe, desde época inmemorial ha atraido la envidia de sus vecinos por apoderarse de sus posesiones, ya sea solos o apoyados y/o motivados por terceros, desde Caral, el Tawantinsuyo y el Virreinato, llegando así a IQUIQUE. 21 de mayo de 1879, hace 132 años. Iquique, que tiene un antes, un durante y un después.

El antes, signado por el caudillismo y mesianismo de los políticos y quienes representaban los intereses económicos, dándose como colofón el desarme unilateral por el poder y la calamitosa situación de la armada.

El durante, cuando no se dan la mano el corazón ardiente y la cabeza fría para lograr el torbellino creador y la genialidad, alcanzándose el desastre de la

* Discurso leido en la Sesión Solemne realizada el 24 de mayo 2011.

Independencia, y con ello la pérdida de más del cuarenta por ciento de nuestro poder naval.

El después, con la pérdida de la guerra y de 210 millas marítimas de litoral y más de ochenta mil trescientos kilómetros cuadrados de territorio con las ingentes riquezas que encerraba y encierra, las cuales han servido para proporcionar riqueza y bienestar a los depredadores.

Sin embargo, el gran peligro es la subsistencia a través del tiempo de ese caudillismo y mesianismo, trayéndonos un nuevo desarme unilateral, con ideas largamente superadas, poniendo en riesgo el futuro y la existencia del país, consecuencia de la falta de educación y del campo fértil encontrado por tal motivo para difundir sus trasnochadas soluciones, amén de mantener aletargada a la mayor parte de la sociedad con cantos de sirena que nunca serán alcanzados.

Iquique debe ser estudiado en profundidad, a fin de extraer todo lo que él tiene guardado como preciado tesoro y que se resiste a soltar, ya que es imprevisible lo que podría suceder si se llega a conocer la realidad del antes, durante y después de él y su significado para el futuro del país desde hoy.

Dejo con ustedes al Dr. Miguel Ángel Rodríguez Mackay, Miembro de Número de este Instituto, quien estoy seguro nos deleitará con su conocida sapiencia y capacidad.

DeSEO expresar mi profundo agradecimiento al señor almirante José García Valdivieso, Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, por haberme designado para pronunciar el Discurso de Orden en la oportunidad de la celebración del 132º aniversario del Combate Naval de Iquique.

Con la presencia en este ilustrado auditorio del señor Comandante General de la Marina Guerra del Perú, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro y de su Estado Mayor, presidiendo junto a usted, las solemnidades de esta ceremonia, permítame decirle, señor Almirante Presidente y amigo, y en su nombre al Honorable Consejo Directivo del Instituto que usted preside con gran acierto y distinción y al que me honro en integrar, que para el suscrito constituye un inmenso privilegio y un inmerecido honor haber recibido de usted esta elevadísima responsabilidad, de la que no puedo ocultar mi profunda alegría, dada mi dedicación y mi vocación por la historia, además que por la ciencia del derecho, y en modo especial por la

enorme figura del Gran Almirante Miguel Grau, el Caballero de los Mares y hoy considerado por la elevación de su conducta militar en los actos de guerra y por la ejemplaridad de sus actos de vida, todos ellos inmaculados a la vista de la historia, el Peruano del Milenio.

1. ANTECEDENTES: PROBLEMA BOLIVIANO, INTERVENCIÓN PERUANA

Para analizar el combate de Iquique, que dio grandes muestras de patriotismo, entrega y defensa de los interés nacionales peruanos, es necesario –ineliminablemente– hacer una breve síntesis de la Guerra del Pacífico y las causas que la produjeron, pero también es menester destacar el legado que este combate dejó, dado que más allá de triunfos navales o pérdidas de embarcaciones, este combate, al igual que toda la guerra desde su comienzo en 1879, ha dejado las muestras más claras de caballerosidad, entrega, pero sobre todo de respeto al contrario, ejemplos claros que ha dejado Miguel Grau Seminario.

Pero permítanme, entonces, referirme a la síntesis histórica para poner en contexto lo ocurrido en este combate, que no es un hecho aislado, sino que, por el contrario, fue un escenario de una serie de elementos fundamentalmente políticos, que desencadenaron el lamentable encuentro bélico entre tres países hermanos que compartieron a inicios del siglo XIX lazos filiales, y lucha independentista, unidos incluso contra Luis Hernández Pinzón y Casto Méndez Núñez en el recordado combate del 2 de Mayo contra España.

Desde que Chile, Perú y Bolivia alcanzaron su independencia en 1817, 1821 y 1825, respectivamente, los tres países ya se habían encontrado frente a frente. En 1836, Perú y Bolivia constituyeron una confederación a la que se enfrentó Chile cuando éste los vio como una real amenaza a sus intereses geopolíticos. Ciertamente, jugaron un papel importante las ambiciones de caudillos y junto con éstas, elementos políticos que dieron pie a un escenario violento, cuyo término fue la satisfacción de los caudillos que luego prosiguieron con más guerras contra nuestros vecinos. Treinta años más tarde, los tres países se volvieron a encontrar, esta vez en el mismo bando, para luchar contra España en el referido combate del 2 de Mayo.

De otro lado, respecto de la Guerra del Pacífico se tiene que las primeras jornadas de la guerra tuvieron por teatro la zona del salitre.

La ausencia de lluvias permitía la perduración de capas salinas que el cuerpo de la tierra parecía trasudar y que formaban colinas con franjas tan densas que las

casas de La Noria se alzaban sobre canteras de sal. La zona de estos depósitos está entre los grados 19° y 26° de latitud sur, en un área de acaso 750 km de largo con un promedio de 3 de ancho.

A los dos días de ocupada Antofagasta, el ejército chileno ocupó el asiento minero de Caracoles (16 de febrero). Los bolivianos expulsados por el enemigo acordaron unirse para oponer resistencia en el pueblo de Calama, bajo la dirección de un gran ciudadano, Ladislao Cabrera, a cuya autoridad se sometió el prefecto lugareño, coronel Zapata.

Sumaron estos guerreros improvisados 135 hombres armados con 35 rifles Winchester, 8 Remington, 30 fusiles de chimenea, 12 escopetas de caza, 14 revólveres, 5 fusiles de chispa, y una treintena de lampas. Un destacamento con cuatrocientos oficiales y soldados de línea del ejército chileno salió del pueblo de Caracoles y arribó a Calama el 23 de marzo. Ofrecieron los invasores hacer una ocupación pacífica evitándose inútiles sacrificios y derramamiento de sangre. Eduardo Avaroa era un pacífico ciudadano que vivía con su esposa y cinco hijos en Calama. En su biografía se contaba haber sido profesor de escuela, comerciante y contador en el negocio de minas. No solo rehusó escapar con su familia, sino que se hizo cargo del vado más importante en esa zona del río Loa, el puente Topater. Allí rodeado de doce defensores, cayó luchando. Acribillado de heridas se le intimó la rendición y respondió con altivas palabras levantándose para disparar varias veces, hasta con un sable quiso defenderse contra la caballería... Mientras se luchaba en Calama, tropas chilenas desembarcaron en los puertos de Cobija y Tocopilla. Como también ocuparon Mejillones, quedaron dueños del desierto hasta las fronteras del Perú¹.

El ejército boliviano, directamente comandado por el presidente Daza, estaba por su parte en vías de reagruparse cerca de la ciudad peruana de Tacna, mucho más al norte.

En Lima, un importante lobby liberal, que había entendido bien que una guerra no haría más que agravar la situación de Perú, intentó persuadir al gobierno de no dejarse arrastrar a la guerra. El presidente Prado envió a Santiago a un emisario reputado, el diplomático e historiador José Antonio de Lavalle, para intentar encontrar una salida honorable a la crisis. Sin éxito, pronto se volvió evidente que el gobierno chileno buscaba convencer paralelamente a las autoridades bolivianas de unirse a su esfuerzo para apoderarse de las riquezas mineras peruanas, dispersas en la región de Tarapacá. De hecho, Chile acababa de proponerle a Bolivia que le ayudara a conquistar los puertos peruanos de Iquique y de Arica, ¡a cambio de la cesión de Antofagasta y de una parte del desierto de Atacama! Peor aún,

Santiago había lanzado una vasta ofensiva diplomática en dirección de Colombia para convencer a su gobierno de prohibir el tráfico ferroviario con destino al Perú. A Chile le quedaba el recurso de abastecerse por el estrecho de Magallanes, pero la única alternativa de Perú era esta vía férrea estratégica que une al Atlántico con el Pacífico, vía el istmo de Panamá².

En palabras del Presidente Mariano Ignacio Prado, “el Perú no tenía armada, no tenía ejército, no tenía dinero, no tenía nada para una guerra”. Era urgente detener el aluvión bélico. Los representantes peruanos en La Paz y Santiago fueron instruidos para que buscasen algún arreglo. Se destacó a la capital chilena, con el mismo objeto, a uno de los hombres más eminentes, don José Antonio Lavalle, que tenía vinculaciones de amistad con personajes del gobierno y la sociedad de Chile. Bolivia debía suprimir sus medidas contra la empresa salitrera y Chile retirar sus tropas del litoral boliviano.

Al tener noticias de que Chile concentraba toda su escuadra en Antofagasta y acumulaba allí abundante contingentes armados y pertrechos bélicos, el gobierno peruano abrió los ojos.

Tales preparativos no podían ser contra Bolivia, país que no tenía un solo barco y al que se le había arrebatado ya el territorio que interesaba a su agresor. La escuadra chilena no podía estar aprestándose sino contra el Perú³.

Chile supo por varios conductos la existencia del tratado de alianza Perú-boliviano el mismo año de su suscripción, 1873. Perú también lo olvidó, o lo supuso caduco, como ocurrió en Bolivia y el Perú. Se enteró de que el gobierno de La Paz lo resucitaba por las cartas que el presidente Hilarión Daza dirigió al prefecto de Antofagasta los primeros días de febrero y que, en vez de llegar a manos de su destinatario, cayeron en poder de las fuerzas chilenas que ocupaban ese puerto desde el 14 de ese mes. Dicha correspondencia contenía frases como éstas: “Tengo una buena noticia que darle. He fregado a los gringos decretando la reivindicación de las salitreras y no podrán quitárnoslas aunque se esfuerce el mundo entero... Espero que Chile no intervenga en ese asunto empleando la fuerza. Su conducta con la Argentina revela de manera inequívoca su debilidad y su impotencia; pero si nos declara la guerra, podemos contar con el apoyo del Perú, al que exigiremos el cumplimiento del tratado secreto... El Ministro Reyes Ortiz, marcha a Lima dentro de dos días a ponerse de acuerdo con el gobierno de ese país...”

En Chile, los enemigos del Perú, que eran muchos, propalaron a todos los vientos la noticia de la alianza y atizaron los sentimientos antiperuanos. Cuando el señor José Antonio de Lavalle llegó a Valparaíso (4 de marzo), una concentración

popular lo esperaba en el muelle, aleccionada en su contra por un volante que circuló los días anteriores diciendo: "El pueblo de Chile desea hacer comprender al plenipotenciario peruano que, ya como mediador oficioso, ya como juez inquisidor, su misión es ineficaz y odiosa. Con este objeto se convoca al pueblo de Valparaíso a un meeting para el martes 4, a las 8 de la noche, en la Plaza de la Independencia, a fin de hacer prácticas estas consideraciones y adoptar en presencia del enviado peruano una actitud digna de los hijos de Caupolicán y Lautaro".

En Santiago, el Presidente de la República, señor Aníbal Pinto, y su Ministro de Relaciones Exteriores, señor Alejandro Fierro lo recibieron con las obligadas cortesías del protocolo diplomático, pero resolvieron desenmascararlo. El ministro le dijo: "Me permito consultarle qué hay de un tratado de alianza secreto que se dice existe entre el Perú y Bolivia. Godoy (representante chileno en Lima) me escribe ahora que fue suscrito en 1873, no obstante de que en los seis años anteriores no dijo nada al respecto. Videla (representante chileno en La Paz) también se refiere a él últimamente, diciendo que ha sido encontrado en un armario y que se habla mucho de él en esa ciudad". Don José Antonio, se enteró en el vapor *Loa* a la altura de Pisco, cuando abrió el paquete preparado por la Cancillería peruana, del pacto boliviano-peruano de 1873. Sin embargo, en su respuesta al señor Fierro aparentó no saber nada del tratado, que no podía existir puesto que era Presidente de la Comisión de Negocios Exteriores del Senado de su país en las legislaturas de 1873 y siguientes y nunca lo oyó mencionar.

El gobierno chileno sabía muy bien que el señor Lavalle estaba mintiendo. No podía delatarlo por las reglas de la cortesía, mas exigió que el Perú se declarase neutral en el conflicto chileno-boliviano, como condición previa para que se pudiese aceptar su intervención pacificadora⁴.

Después de las infructuosas negociaciones de José Antonio de Lavalle, el presidente chileno Aníbal Pinto, conforme a los verdaderos y reales intereses de Chile declara la guerra a Perú y Bolivia. Y de este modo se inicia la campaña marítima, en la que el combate de Iquique juega un rol trascendental.

2. SITUACIÓN DE LAS ARMADAS EN LA DECLARATORIA DE GUERRA

El 1º de abril el Consejo de Estado chileno da su acuerdo para que el gobierno someta al Congreso el proyecto de ley declarando la guerra al Perú. Al día siguiente el senado lo aprobaba; el gobierno chileno declara la guerra el 4 de abril. Por bando, coincidiendo con el aniversario de la batalla de Maipú –el 5 de abril– se hizo la declaratoria.

En el Perú, decía Tomás Caivano –un italiano que hizo del Perú su segunda patria y que escribió la primera historia de la guerra con Chile desde el lado peruano, en medio del conflicto–, existían permanentemente dos ejércitos: el activo y el de los “en disponibilidad”: los partidarios del régimen previamente derrocado, que conspiraban para volver al poder. Ya hemos visto la enorme fragmentación y desarticulación del país, que contrastaba con la integración de Chile, con un territorio extenso y estrecho, fácilmente enlazable a través del mar y donde no había ni el estado empírico, ni el abismo social al que ha aludido Basadre hablando del Perú. Como se sabe, la crisis económica desatada el año 1872 llevó en 1876 al estado peruano a declararse en bancarrota. El pago de sus acreedores extranjeros fue suspendido. Esto pesaría en el apoyo que los británicos otorgarían a Chile durante el conflicto⁵.

Debido a la falta de infraestructura ferroviaria o carretera, Chile y Perú comprendieron la gran importancia de obtener y mantener el control de las líneas de comunicaciones marítimas –el territorio boliviano ya había sido ocupado por el ejército chileno, y la falta de una flota naval boliviana dejó el encuentro bélico marítimo en manos del Perú–. El mar era la carretera para desplazar y apoyar los ejércitos en el área en disputa, la alternativa, una marcha por un desierto inhóspito era tan ineficiente como peligroso para las fuerzas terrestres. Además el control del mar significaba la posibilidad de flanquear y envolver a las fuerzas enemigas, estrategia que Chile empleó durante toda la guerra⁶.

Las primeras semanas de la guerra transcurrieron en Lima y otros lugares del Perú en medio del calor popular que mostraba su espíritu de solidaridad con Bolivia: los decretos de expulsión de los chilenos del territorio nacional; la creación de una contribución de guerra para todos los peruanos; la dación de una ley autorizando al ejecutivo la compra de buques modernos. En el orden militar, para el presidente Prado debieron ser sus mayores preocupaciones el evitar las emulaciones de los jefes que estaban al frente de las tropas del sur; su interés por prever el desembarco enemigo que podía ocurrir –por su superioridad naval– en cualquier sitio de su extenso litoral. Tal vez debió inquietarlo también, las primeras penurias que empezó a sufrir el ejército de Tarapacá⁷.

La escuadra chilena contaba con dos acorazados, el *Almirante Cochrane* y el *Blanco Encalada* (gemelos, fabricados en Hull en 1874, de 3 650 toneladas, 2 920 HP, seis cañones Armstrong de 250 libras y otros cañones y blindaje de 9 pulgadas), las corbetas *Chacabuco* y *O'Higgins*, construidas en 1867 (1 670 toneladas, 800 HP, tres cañones Armstrong, de 150 libras, y cuatro de 40 y 70), y los buques de madera *Esmeralda*, reliquia de la guerra de 1866, *Covadonga*, capturada a los españoles en esa guerra, *Magallanes* y *Abtao*.

Además de sus barcos de guerra, Chile tuvo a su disposición una excelente flota de transportes a vapor entre los cuales se destacaron el *Rimac* y el *Matías Cousiño*. La oficialidad de esta escuadra habíase entrenado en el extranjero. Un año antes de la guerra el *Cochrane* había sido enviado a Inglaterra para recibir algunas reparaciones y limpiar sus fondos.

La Armada peruana estaba formada principalmente por los tres barcos adquiridos por Pezet quince años antes, o sea la fragata blindada *Independencia*, construida en 1865 por Samuda, Poplar, en el Támesis, de 2 004 toneladas, 550 HP, un cañón de 250, uno de 150 y otro, armadura de cuatro pulgadas y media; el monitor blindado *Huáscar*, construido en 1864, construido por Binkerhead Iron Works, Inglaterra, de 1 100 toneladas. La corbeta *Unión*, construida en Nantes (Francia) en 1865 de 1 150 toneladas.

Además de estos barcos tenía la *Pilcomayo*, de 600 toneladas, y dos viejos monitores, el *Atahualpa* y el *Manco Cápac*, que servían como guardacostas o baterías flotantes, y estaban estacionados permanentemente, uno en el Callao y el otro en Arica. El personal subalterno era inadecuado; la escuela de Grumetes del Callao había sido clausurada poco antes de la guerra.

De los buques comprados por Pezet se había perdido la corbeta *América* en el maremoto de Arica el 13 de agosto de 1868⁸.

2.1 CASUS FOEDERIS Y ASUNCIÓN DE GASTOS

A mediados de febrero había llegado a Lima en misión extraordinaria y confidencial del gobierno boliviano don Serapio Reyes Ortiz⁹; traía el encargo de hacer que el Perú fuera al cumplimiento del tratado de 6 de febrero de 1873. El 5 de abril, declarada ya la guerra por Chile a Perú y a Bolivia (pues a esta última, aunque había invadido su litoral mes y medio antes no lo había hecho), de acuerdo con el gobierno peruano, se daba a conocimiento público el texto del tratado de 1873; al día siguiente, por decreto firmado por el presidente Mariano Ignacio Prado y refrendado por el Ministro de Relaciones Exteriores Manuel Yrigoyen, el Perú declaraba “que ha llegado el *casus foederis*¹⁰ conforme al tratado de 6 de febrero de 1873 celebrado con Bolivia; debiendo en consecuencia hacerse efectiva la alianza en todas y cada una de sus estipulaciones”.

Reyes Ortiz y Manuel Yrigoyen firmaron el 15 de abril un Protocolo de subsidios que resultaba bastante gravoso para Bolivia; así el artículo II estipulaba:

Bolivia se obliga a indemnizar al Perú los gastos que le ocasione la guerra que le ha declarado el Gobierno de Chile a consecuencia de su alianza con ella; entendiéndose por tales gastos los extraordinarios de movilización de su ejército y armada, los de organización, sostenimiento y movilización de la fuerza extraordinaria de mar y tierra, los de compra de armamento y buques para el ejército o la escuadra; así como el valor de los buques y armamentos perdidos.

El 7 de mayo este protocolo sufría una primera alteración; era evidente que Bolivia resultaba asumiendo —según el acuerdo del 15 de abril— la casi totalidad de los gastos de la guerra; se partía además allí —lo que podría explicar dicho acuerdo— de una base falsa: el Perú parecía yendo a la guerra solo por el compromiso que tenía con Bolivia. Bien distinta era la realidad: la guerra que había declarado Chile era fundamentalmente contra el Perú; resultaba inmerecido que recayera sobre Bolivia la casi totalidad de los gastos en vista de una interpretación equivocada; se estipulaba allí que el Perú daría a Bolivia “en calidad de préstamos y sin interés alguno, la cantidad de cien mil soles mensuales en billetes de circulación autorizada, mientras dure la presente guerra con Chile”.

Nueva alteración sufría el acuerdo del 15 de abril; el 17 de junio —ya ausente Reyes Ortiz, que había viajado con Prado al sur— Manuel Yrigoyen y Zoilo Flores (enviado Extraordinario y Ministerio Plenipotenciario de Bolivia) firmaban un nuevo protocolo en el que se consagraba, entre otros que:

La estipulación consignada en la cláusula 2º queda modificada en sentido de que Bolivia abonará al Perú solamente la mitad de los gastos en ella expresados. La pérdida de los elementos de guerra que poseía el Perú el 5 de abril último, no será de cargo para Bolivia; pero los adquiridos por aquel con posterioridad a dicha fecha, que se perdieren o deterioren, serán en su mitad de la responsabilidad y cargo de Bolivia¹¹.

3. SITUACIONES EL 21 DE MAYO

La escuadra chilena empezó a bloquear el puerto salitrero peruano de Iquique. En el llamado combate de Chipana o Loa, hubo un tiroteo sin consecuencias entre la corbeta chilena *Magallanes* y la corbeta *Unión* y la cañonera *Pilcomayo*, peruanas (12 de abril). Luego los barcos chilenos incendiaron Pisagua y bombardearon Mollendo.

Dejaron enseguida para el bloqueo de Iquique a la corbeta *Esmeralda* y a la goleta *Covadonga* y se dirigieron al Callao para capturar por sorpresa a los buques peruanos¹².

El 15 de mayo de 1879, el presidente de la República Mariano Ignacio Prado encarga al entonces capitán de navío Miguel Grau comandar las dos divisiones navales compuestas por los blindados *Huáscar* e *Independencia* y los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*; estos últimos zarparon del Callao mas retornaron al comprobarse que no estaban en condiciones de navegar en alta mar. Eran monitores fluviales.

El 16 de mayo la escuadra peruana había emprendido la larga marcha al sur luego de dejar a los monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac*, que por su lento andar retardarían la marcha de todo el convoy. Conformaban nuestra escuadra entonces el *Oroya*, como buque insignia, en el que iba el presidente Prado con su estado mayor y Serapio Reyes Ortiz, la *Independencia* y el *Huáscar*, y el *Chalaco* y el *Limeña*, transportes estos dos últimos, al igual que el *Oroya*: soldados, artillería, municiones, provisiones en general para las tropas del sur que habían embarcado en el convoy. Ese mismo día, en la noche, el *Huáscar* y la *Independencia* ponen rumbo a Arica. De ahí continúan a Iquique previa recalada en Pisagua. En horas de la mañana del 21 de mayo, el *Huáscar* arriba a Iquique¹³.

En Mollendo, el 19 de mayo, supo el presidente Prado de la presencia de naves chilenas, bloqueando el principal puerto de nuestra provincia litoral de Tarapacá; al día siguiente se realizaba el desembarco en Arica y se concebía el plan de atacar a las naves bloqueadoras de Iquique.

A pesar de la innegable superioridad de que Chile disponía en el mar, su escuadra se limitó por más de cinco semanas a acciones muy restringidas en relación a sus posibilidades. Entre nosotros, tal situación no era desconocida. Así, **El Comercio** del 8 de abril había dicho: “dominado el mar por la superioridad de su escuadra, (Chile) poco tiene que temer en sus fronteras marítimas”; sin embargo, la escuadra chilena postergó su presencia en el Callao, desechariendo el plan estratégico inicial que concibió el gobierno. Recién el 16 y 17 de mayo los poderosos blindados chilenos, *Cochrane* y *Blanco Encalada*, acompañados por la *Chacabuco*, *O'Higgins*, *Abtao*, *Matías Cousiño* y *Magallanes* salían desde Iquique rumbo al norte, en medio de las mayores precauciones para que sus planes permanecieran ignorados. Sin embargo se cometieron varios errores; uno de ellos fue que el *Matías Cousiño*, el buque carbonero, al haber entendido mal ciertas señales y quedar estacionado frente a Camarones, se separó de la expedición, por

lo que la escuadra se vería más adelante con graves dificultades de abastecimiento de carbón. Otro error, que señala el historiador chileno Gonzalo Bulnes, fue que la escuadra “no tuvo servicio de exploración”; piensa Bulnes que de haberse enviado alguna de las unidades, por ejemplo la *Magallanes*, por la orilla de la costa, hubiera podido encontrarse con la escuadra peruana que iba en dirección norte sur.

Bien sabemos que ambas escuadras se cruzaron en el camino, ya que los buques chilenos “navegaban lejos de tierra para ocultar sus movimientos, mientras los peruanos viajaban apegados a la costa de tal suerte que se cruzaron en su marcha sin que ni los unos ni los otros, tuvieran noticia de la proximidad del enemigo”, como dice Barros Arana, quien añade que de haberse encontrado ambas escuadras “todas las ventajas habrían estado a favor de los chilenos”.

El plan que llegado al Callao había concebido Williams Rebolledo, consistía en convertir a la *Abtao* en una suerte de brulote con el cual hacer volar al *Huáscar*; simultáneamente las otras naves chilenas, en especial los blindados, debían dar cuenta de las otras naves peruanas. La noche del 21 de mayo la escuadra chilena “hizo alto a unas 8 millas del cabezo de San Lorenzo, como nos dice nuestro historiador naval José Julio Elías Murguía; Williams Rebolledo “había imaginado un plan fantástico con miras a destruir la escuadra peruana, la cual suponía reparándose en el Callao”.

Grande fue la sorpresa del comandante chileno cuando se enteró por un pescador italiano que la escuadra peruana había zarpado al sur. Además tenía conciencia de que las débiles naves dejadas en Iquique fueran atacadas por las más poderosas naves peruanas.

Así culminó en el mayor fracaso esta expedición, concebida con tanta lentitud como fantasía y que debía haber rematado con la destrucción de nuestra escuadra y el bombardeo del Callao. Cabe pensar qué hubiera sucedido si el comandante chileno no hubiese postergado tanto esta expedición y la escuadra chilena –como eran las instrucciones que habían recibido– se hubiera presentado ante el Callao imponiendo un bloqueo cuya enorme superioridad no hubiera permitido romper a las naves peruanas.

Mas ese mismo día –21 de mayo– naves peruanas se presentaban en la bahía de Iquique para enfrentarse a las naves bloqueadoras de Chile¹⁴.

Al amanecer del 21 de mayo las naves peruanas *Huáscar*, comandada por Grau, e *Independencia*, comandada por More, se presentaban en Iquique. Ante naves de un poder marcadamente superior, las naves chilenas asumieron una

posición netamente defensiva. Poco después de iniciado el combate, la *Covadonga* abandonaba la bahía dirigiéndose al sur muy pegada a la línea de la costa. Ante esta situación Grau ordenó a More que persiguiera a la goleta, gobernada hábilmente por el inglés Stanley, un práctico que conocía muy bien la bahía. En marcha al sur la *Covadonga*, Grau se dispuso a dar cuenta de la corbeta *Esmeralda*, aunque sin acercarse mucho a ella, "creyendo a ésta rodeada por torpedos, noticia que en un bote le llevó el capitán del puerto de Iquique al mismo *Huáscar*"; el práctico del puerto Guillermo Checkle coincidió en el informe, por lo que Grau ordenó, en busca de hacer uso del espolón, dirigirse hacia la nave enemiga "pasando próximo a tierra por el lado del sur, para desalojarlo de la zona en que maniobraba defendido". Tres veces debió embestir a la corbeta, defendida con honor por Arturo Prat¹⁵ y sus hombres, para al fin conseguir hundirla luego de 3 horas y 50 minutos de combate¹⁶.

A su vez, el jefe del Estado Mayor del Ejército del Sur, Antonio Benavides, en su parte al general en jefe de dichas fuerzas, escrito el mismo 21 de mayo, expresó su admiración ante el hecho de que la *Esmeralda* no se hubiera rendido "sucumbiendo heroicamente con sus tripulantes". Homenaje a ese barco y a quienes a él pertenecían rindió desde el diario **El Comercio** de Iquique el periodista y poeta tacneño Modesto Molina al hacer la crónica del combate¹⁷.

En otro escenario, más al sur, nuestro blindado *Independencia* perseguía a la *Covadonga*, que al mando de Condell huía pegada a la costa. Era evidente que hacia provecho de su escaso calado, introduciéndose en unas y otras caletas y que "barajaba la costa metiéndose entre las rompientes". Teniendo un calado mayor la *Independencia* (la popa 20 pies, 6 pulgadas, y a proa 18 pies, 6 pulgadas), la persecución en esas persecuciones conllevaba un evidente riesgo. Luego de más de tres horas de combate, More a semejanza de Grau, decidió recurrir al espolón. Mas en este caso el tercer intento fue fatal para nuestra fragata ya que "en ese instante y cuando tocaba con el ariete a la *Covadonga*, se sintió un choque y quedó detenida la fragata. El golpe había sido sobre una roca que no está marcada en la carta, pues se encuentra al norte del último bajo que aparece en ella". More¹⁸ –cuyo parte de la acción estamos citando– hizo sonar todo el contorno del buque, cuando ya la fragata se encontraba tendida; constató entonces que la sonda marcaba por todos los lados entre cinco y media y seis brazas, lo que, a decir del comandante de la nave comprobaba "que la roca en que chocó la fragata es aislada y a distancia de los arrecifes de la Punta (Gruesa)"¹⁹.

Nadie ha sido más categórico que Jacinto López, el ilustre historiador venezolano, para señalar las razones que llevaron a estos encuentros singulares y prolongados: "Iquique y Punta Gruesa son en primer término el resultado de

la falta de artilleros a bordo de los blindados peruanos; y esta falta es a su vez el resultado de la absoluta impreparación del Perú para la guerra”²⁰.

En verdad las naves peruanas carecían de artilleros, pues no bastaba que aparecieran como tales dentro de las dotaciones de sus respectivas naves quienes estaban detrás de una pieza de artillería. En ambos casos, Grau y More, no se pensó inicialmente en el recurso del espolón para definir el combate. Fue el absoluto convencimiento de uno y otro, separado al momento de la acción por varias millas, pero unidos por la misma constatación, la ineeficacia de los artilleros, lo que los llevó al intento de espolonear a sus respectivos enemigos. “Toda la tripulación era nueva”, nos dice More. Debió ser exasperante para ambos comandantes la comprobación de que carecían de artilleros²¹.

El drama de Punta Gruesa habría que verlo como la culminación de un proceso muy largo, en el que nuestra marina de guerra estuvo postergada muchas veces por incalificables rivalidades políticas. El país que no alcanzó asumir un rumbo eficaz en la explotación de sus recursos naturales (guano o salitre), que no había logrado acercarse al drama de nuestra población nativa para rescatarla del olvido y la injusticia en que se hallaba sumida (el “abismo social” del que nos habla Basadre)²², que no había logrado crear un aparato estatal estable, que no contaba con una clase dirigente sólida y con reconocimiento nacional, que no había recogido el legado incaico de la unidad a través de los caminos y puentes...²³

No es cierto que en Iquique se pierde la guerra; la guerra se había perdido desde mucho antes, en el festín de nuestras riquezas naturales, en el olvido de nuestros “indios”, en el Estado empírico que describe Basadre, en el nefasto caudillaje militar que tantos daños ocasionó, en las rivalidades menudas una veces grandes otras, pero siempre adversas para el mejor destino del país²⁴.

4. EL LEGADO DE MIGUEL GRAU AL DERECHO INTERNACIONAL HUMANITARIO

4.1 CABALLEROSIDAD PERUANA EN LA CORRESPONDENCIA CON LA VIUDA DE PRAT

El comandante de la *Esmeralda*, el capitán de fragata Arturo Prat Chacón, y parte de su dotación mueren en la cubierta del *Huáscar* al intentar abordarlo. Grau, apenado, le escribiría una memorable carta a doña Carmela Carvajal de Prat, viuda del comandante, junto a la cual remite la espada y pertenencias de su infeliz esposo. El *Huáscar* había hundido a la *Esmeralda*²⁵.

Desde Pisagua, con fecha 2 de junio de 1879, Grau envió la siguiente carta a la viuda de Prat:

"Dignísima señora: Un sagrado deber me autoriza a dirigirme a usted y siento profundamente que esta carta, por las luchas que va a renovar, contribuya a aumentar el dolor que hoy justamente debe dominarla. En el combate naval del 21 próximo pasado que tuvo lugar en las aguas de Iquique entre naves peruanas y chilenas, su digno y valeroso esposo, el capitán de fragata don Arturo Prat, comandante de la Esmeralda, fue, como usted no lo ignorará ya, víctima de su temerario arrojo en defensa y gloria de la bandera de su patria. Deplorando sinceramente tan infiusto acontecimiento y acompañándola en su duelo, cumple con el penoso deber de enviarle las para usted inestimables prendas que se encontraron en su poder y que son las que figuran en la lista adjunta. Ellas le servirán, indudablemente, de algún pequeño consuelo en medio de su desgracia y por ello me he anticipado a remitírselas. Reiterándole mis sentimientos de condolencia, logro, señora, la oportunidad para ofrecerle mis servicios, consideraciones y respeto con que me suscribo de usted, señora, afectísimo y seguro servidor. Miguel Grau".

Los objetos antedichos fueron: una espada sin vaina pero con sus respectivos tiros; un anillo de oro de matrimonio; un par de gemelos y dos botones de pechera de camisa, todo de nácar; tres copias fotográficas, una de su señora y las otras dos probablemente de sus hijos; una reliquia del Corazón de Jesús, escapulario del Carmen y medalla de la Purísima; un par de guantes Preville; un pañuelo de hilo blanco, sin marca; un libro memorándum; y una carta cerrada dirigida al señor J. Lassero, Gobernación Marítima de Valparaíso.

En la respuesta a la carta, la viuda de Prat le dice a Grau:

"Recibí su fina y estimada carta, fechada a bordo del Monitor Huáscar en 2 de junio del corriente año. En ella, con la hidalgüía del caballero antiguo, -se digna usted a acompañarme en mi dolor, deplorando sinceramente la muerte de mi esposo; y tiene la generosidad de enviarme las queridas prendas que se encontraron sobre la persona de mi Arturo; prendas para mí de un valor inestimable... consagradas por su martirio, como la espada que lleva su adorado nombre. Al proferir la palabra martirio no crea usted señor, que sea mi intento de inculpar al jefe del Huáscar la muerte de mi esposo. Por el contrario, tengo la conciencia de que el distinguido jefe que arrostrando el furor de innobles pasiones sobreexcitadas por la guerra, tiene hoy el valor; cuando aun palpitán los recuerdos de Iquique, de asociarse a mi duelo y de poner muy alto el nombre y la conducta de mi esposo en esa jornada, y que tiene aun el más raro valor de desprenderse de un valioso trofeo poniendo en mis manos

una espada que ha cobrado un precio extraordinario por el hecho mismo de no haber sido jamás rendida; un jefe semejante, un corazón tan noble, se habría, estoy segura, interpuesto, a haberlo podido, entre el matador y su víctima, y habría ahorrado un sacrificio tan estéril para su patria como desastroso para mi corazón.

“A este propósito no puedo menos de expresar a Usted que es altamente consolador, en medio de las calamidades que origina la guerra, presenciar el grandioso despliegue de sentimientos magnánimos y luchas inmortales que hacen revivir en esta América, las escenas y los hombres de la epopeya antigua.

“Profundamente reconocida por la caballerosidad de su procedimiento hacia mi persona y por las nobles palabras con que se digna honrar la memoria de mi esposo, me ofrezco muy respetuosamente de usted atenta y afectísima S.S. Carmela Carvajal de Prat”²⁶.

Esta conducta noble, de caballerosidad, digna de grandes señores, representa hoy más que nunca el espíritu de las relaciones que Perú mantiene con todos sus vecinos, respeto a la vida, cumplimiento de compromisos, valor, esperanza y un fuerte sentido de respeto de nuestra patria.

Miguel Grau representa, no sólo en el Perú, sino también en Chile y Bolivia, un símbolo de magnanimitad, de bravura y de peruanidad.

4.2 REFLEXIONES Y LEGADO DE GRAU

Es menester destacar el legado que este combate ha dejado a todos los peruanos, pero también a nuestros vecinos bolivianos y chilenos puesto que más allá de triunfos o derrotas, este combate, como parte de toda la guerra iniciada desde 1879, ha dejado las muestras más claras de caballerosidad, entrega, pero sobre todo de respeto al contrario, ejemplos claros que nos lega Miguel Grau Seminario con esa extraña mezcla de bravo guerrero, buen padre y amoroso esposo; gran conductor y caballero, el marino que nunca atacó un puerto inerme, que rescató a los marineros de la *Esmeralda* del mar, después de haberlos derrotado. Este gesto ha merecido considerar a Miguel Grau como el verdadero precursor del Derecho Internacional Humanitario, el mismo que consagra el respeto inquebrantable a los usos de la guerra y Grau fue más allá al revelar su enorme sentido de humanidad incorporando en la doctrina del derecho internacional humanitario o derecho de la guerra un conjunto de conductas que hoy se encuentran establecidas en los convenios de Ginebra sobre derecho internacional humanitario y sus protocolos complementarios al consagrarse el respeto y protección de los no intervenientes en los actos de guerra y

de todos aquellos que habiéndolo estado caen en la condición de prisioneros y son en consecuencia, objeto de los mecanismos de defensa del derecho internacional humanitario; la magnanimitad de Grau se aprecia, además, cuando devuelve las prendas del héroe chileno Arturo Prat a su viuda, acompañándolas de una carta en la que exaltaba el valor y las virtudes de su rival, condoliéndose de su muerte, e iniciando una conmovedora correspondencia entre dos espíritus elevados; que perdonó al *Matías Cousiño* y a quien, como lo ha señalado Jorge Basadre, los chilenos no pudieron odiar, a pesar del enorme daño que hizo a su causa²⁷.

Estos ejemplos no han hecho más que fortalecer el espíritu nacional a lo largo de los años, construyendo una personalidad propia sobre la que hoy decimos orgulloso ser peruanos. No podemos olvidar que esta imagen y ejemplo hoy constituyen las directrices de instituciones tan nobles y prestigiosas como la Marina de Guerra del Perú.

Esta breve reseña de un combate que representa para el Perú las muestras de patriotismo y heroísmo, nos revela también el coraje y el pundonor por la defensa de los intereses nacionales de los héroes como Miguel Grau Seminario con sus grandes dotes de marino, bravo guerrero y caballero.

Hoy nos toca recordar este histórico combate, pero su recuerdo no debe servir para exaltar e inspirar mayores conflictos. Sin lugar a dudas, como mencioné al inicio, el máximo logro de los países sudamericanos ha sido la conquista de su independencia, y es en ese rumbo que el Perú maneja sus relaciones internacionales. Muestra de ello es la legítima causa iniciada por el Perú contra Chile ante la Corte Internacional de Justicia con sede en La Haya por el asunto pendiente de la delimitación marítima de la frontera sur entre los dos países, hecho que da muestras del compromiso inquebrantable por la paz y de aceptación de medios jurídicos internacionales –los más civilizados de la contemporaneidad– para solucionar problemas entre países vecinos. Ciertamente, esta es la vía que nos permite el Derecho Internacional contemporáneo, y en este ámbito, el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales prefigurados en la universalidad del principio de solución pacífica de controversias que el Perú ensalza y recurre permanentemente, son desde una base kantiana de aceptación universal, un imperativo categórico de cumplimiento obligatorio, lo que ha sido consagrado en la Carta de las Naciones Unidas y en el propio derecho internacional como una norma *ius cogens*.

Debemos mirar al futuro con la seguridad de que los problemas se resuelven por el Derecho, afianzando lazos y compromisos que acerquen a nuestros pueblos, que históricamente han luchado juntos por su libertad y ahora deben hacerlo por el desarrollo de sus gentes, en el marco de un escenario compartido

que tiene en la Cuenca del Pacífico la posibilidad de sumar a este afán también compartido de dos países vecinos y con la firme convicción de que las guerras que concluyen con resultados nefastos nunca serán el mejor camino para la paz.

Este es el homenaje y compromiso que debemos a nuestros héroes, un compromiso de paz y desarrollo, de hermandad y caballerosidad, mostrado ejemplarmente por nuestro Almirante Miguel Grau Seminario, el para siempre “Caballero de los Mares”, el hombre, el marino, el peruano que ha elevado junto a otros héroes nacionales, el alma de una nación dignísima que asienta su conducta colectiva en el orgullo de contar entre sus gentes con elevadísimas conductas que honran al peruano en todos sus extremos y que tiene en Grau al Peruano del Milenio, que ha movido los cimientos pétreos del derecho internacional humanitario al erigirse en el verdadero precursor de esta importante rama del derecho internacional.

Finalmente, Presidente Almirante y amigo, José García Valdivieso, que al tiempo de agradecerle la oportunidad y el privilegio de pronunciar este Discurso de Orden ante tan dignísimo y elevado auditorio que cuenta con la presencia del señor Comandante General de la Mariana de Guerra del Perú, Almirante Jorge de la Puente Ribeyro, decirle que ha hecho muy bien la nación en otorgarle a Grau la calificación, el título del Peruano del Milenio; con ello los propios peruanos nos sentimos orgullosos de una conducta consagrada a los altares de la humanidad como ejemplo para todos los pueblos y naciones, pues el ejemplo y el legado de Grau hace ya mucho tiempo que se han convertido en un atributo de carácter universal.

NOTAS

1. BASADRE, Jorge. **Historia de la República del Perú 1822-1933**. T. 7, octava edición, corregida y aumentada, Impreso en los talleres Cochrane S.A. Antonio Escobar Williams 590, edición de Colección La República, Fundación Telefónica, 2000, p. 1711.
2. RAZOUX, Pierre. La guerra del Pacífico (1879-1884). **Le Chili en Guerre**. París, 2005, Editorial Económica, p. 110.
3. QUEREJAZU CALVO, Roberto. **Aclaraciones históricas sobre la Guerra del Pacifico**. Librería Editorial Juventud, La Paz, 1995, p. 89.
4. *Ibid.* pp. 90-91.
5. MANRIQUE, Nelson. **Historia de la República, Nuestra Historia**. Lima, Fondo Editorial de COFIDE, 1995, p. 153.
6. KLEIN, Jeff. **La Guerra del Pacífico, Campaña para el control del mar**. Academia de Guerra Nacional de EEUU, Junio 1997, p. 565.

7. CAYO CÓRDOVA, Percy. **La Guerra con Chile, Historia del Perú, Perú Republicano.** T. VII, Lima, Editorial Juan Mejía Baca, 1981, p. 163.
8. BASADRE, Jorge. **Historia de la República del Perú 1822-1933.** T. 7, octava edición, corregida y aumentada, Lima, Impreso en los Talleres Cochrane S. A. Antonio Escobar Williams 590. edición de Colección La República, Fundación Telefónica, octubre 2000, p. 1712.
9. Ministro de Hacienda, Ministro de Justicia, Ministro de Relaciones Exteriores y Vicepresidente de Bolivia durante la Guerra del Pacífico.
10. *Casus foederis* es una expresión latina que significa “motivo de la alianza”. En la terminología diplomática, describe la situación en la cual entrarán en juego los miembros de una alianza.
11. CAYO CÓRDOVA, Percy. **La Guerra con Chile, Historia del Perú. Perú Republicano.** T. VII, Lima, Editorial Juan Mejía Baca, 1981, pp. 165-167.
12. BASADRE, Jorge. **Historia de la República del Perú 1822-1933.** T. 7, octava edición, corregida y aumentada, Lima, Impreso en los talleres Cochrane S.A. Antonio Escobar Williams 590, edición de Colección La República, Fundación Telefónica, octubre 2000, p. 1714.
13. CAYO CÓRDOVA, Percy. **La Guerra con Chile, Historia del Perú. Perú Republicano.** T. VII, Lima, Editorial Juan Mejía Baca, 1981, p. 169.
14. *Ibid.* pp. 167-169.
15. Mandaba la *Esmeralda* Arturo Prat, nacido el 3 de abril de 1848, en cuyo historial contábase la participación en la captura de la *Covadonga* cuando este era un barco español.
16. CAYO CÓRDOVA, Percy. **La Guerra con Chile, Historia del Perú, Perú Republicano.** T. VII, Lima, Editorial Juan Mejía Baca, 1981, p. 170.
17. BASADRE, Jorge. **Historia de la República del Perú 1822-1933.** T. 7, octava edición, corregida y aumentada. Lima, Impreso en los Talleres Cochrane S. A. Antonio Escobar Williams 590, edición de Colección La República, Fundación Telefónica, octubre 2000, p. 1714.
18. Dice More: “se llenó de agua el buque, apagáronse los fuegos y se suspendieron los calderos. La *Covadonga* regresó entonces para ametrallar a los naufragos. Los cañones de la *Independencia* contestaron aunque casi los cubría el agua; luego siguieron las ametralladoras de las cofas y los rifles y revólveres de la tripulación agolpada en la cubierta hasta agotarse las municiones”.
19. CAYO CÓRDOVA, Percy. **La Guerra con Chile, Historia del Perú, Perú Republicano.** T. VII, Lima, Editorial Juan Mejía Baca, 1981, p. 170.
20. CAYO CÓRDOVA, Percy. **La Guerra con Chile, Historia del Perú, Perú Republicano.** T. VII, Lima, Editorial Juan Mejía Baca, 1981, p. 171.
21. *Ibid.* pp. 171-172.
22. Jorge Basadre señala el Estado empírico y el abismo social, mencionando que el Estado empírico significa el estado inauténtico, frágil, corroído por impurezas y anomalías. Es el estado con un presidente inestable, con elecciones a veces amañadas, con un congreso de origen discutible y poco eficaz en su acción, con democracia falsa. Estado empírico quiere decir, asimismo, que en él no abundan como debieran las gentes capaces y bien preparadas para la función que les corresponde ejercer en la administración y que no hay garantías para formar esos cuadros o para permitirles actuar. Estado empírico hasta lo increíble era el que había despilfarrado millones locamente en la época de las consignaciones y luego en la época de

los grandes empréstitos para desembocar en la bancarrota. Estado empírico era el que carecía de institutos armados medianamente organizados, de mandos competentes, oficialidad bien formada, tropa debidamente atendida, equipo moderno, servicios de administración eficientes... el Estado era empírico y reposaba sobre un abismo social: he aquí en una frase la explicación del desastre. La despreocupación de la época republicana por el problema indígena originó la ausencia de una mística nacional en esa masa, a pesar de las grandes pruebas de abnegación dadas por vastos sectores de ella. En suma, el peruano del siglo XIX no había tecnificado el aparato estatal ni había abordado el problema humano del Perú y en ese sentido si había responsabilidad en quienes lo gobernaron desde la independencia. La derrota, la ocupación, el aniquilamiento de la riqueza pública y privada, la amputación de la heredad nacional vinieron a ser una expiación. BASADRE, Jorge. **Historia de la República del Perú 1822-1933**. T. 7, octava edición, corregida y aumentada. Lima, Impreso en los talleres Cochrane S.A. Antonio Escobar Williams 590, edición de Colección La República, Fundación Telefónica, octubre 2000, p. 1706.

23. CAYO CÓRDOVA, Percy. **La Guerra con Chile, Historia del Perú, Perú Republicano**. T. VII, Lima, Editorial Juan Mejía Baca, 1981, p. 172.
24. *Ibid.* pp. 172-173.
25. La extraordinaria habilidad del contralmirante Miguel Grau y la audacia de sus acciones desmoralizaron a todo Chile y provocaron una crisis política de tal magnitud que desde agosto se fijó como única meta a la armada chilena su neutralización. Finalmente cayó en la celada en Angamos, porque ni siquiera el heroísmo podía hacer milagros indefinidamente, y fue capturado combatiendo solo contra los dos blindados en cuyas cubiertas rebocaban los obuses del *Huáscar*, las dos corbetas y el barco *Loa* después de permitir la fuga de la *Unión*. Aun así solo fue abordado luego de que a Grau, muerto en la torre de mando por una granada enemiga que lo destrozó junto con su ayudante Diego Ferré, le siguieran en el martirio dos comandantes más (Elías Aguirre y José Melitón Rodríguez), que cayeron igualmente en el puesto de comando. No hubo tiempo de hundirlo como lo intentó a pesar de sus heridas el cuarto comandante, Pedro Gárezon, junto con la tripulación sobreviviente.
26. BASADRE, Jorge. **Historia de la República del Perú 1822-1933**, T. 7, octava edición, corregida y aumentada. Lima, Impreso en los talleres Cochrane S.A. Antonio Escobar Williams 590, edición de Colección La República, Fundación Telefónica, octubre 2000, p. 1716.
27. MANRIQUE, Nelson. **Historia de la República, Nuestra Historia**. Fondo Editorial de CO-FIDE, Lima, 1995, p. 157.

*La Campaña Naval en la perspectiva del auge del salitre**

CONTRAALMIRANTE ÓSCAR PENNY CABRERA

PRESENTACIÓN DEL CONTRALMIRANTE JOSÉ GARCÍA VALDIVIESO,
PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

Es un honor y un placer en mi calidad de presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y en nombre de su Consejo Directivo acoger a tan distinguidos invitados, quienes nos honran con su presencia, dándoles la más cálida bienvenida el dia de hoy, que celebramos un aniversario más de la creación de la Marina de Guerra del Perú y de la gesta de Angamos.

8 de octubre de 1821, 8 de octubre de 1879, solo han transcurrido 58 años entre ambas fechas y ya son dos iconos de la historia nacional, la primera a pocos días de haberse juramentado la independencia de la patria, donde nacemos como un protectorado en vez de una república ante el consenso de las naciones, con lo cual se nos degradó después de haber sido el faro guía de un continente, donde el protector por desconocimiento, no supo defender los intereses del protegido, al caer en la estratagema urdida por Manuelita Saénz, cuando Bolívar en Guayaquil, lo recibe dándole la bienvenida a tierras de la Gran Colombia, con lo que se perdió Guayaquil sin disparar un tiro, para posteriormente desmembrar al alto Perú, creando la república de Bolivia. La segunda, cuando arrastrados a un conflicto que nunca debió ocurrir, consecuencia entre otros de los caudillismos imperantes y de los intereses personales privilegiados sobre los de la incipiente república, olvidando Chile la deuda de honor contraída a poco, cuando la famosa expedición científica española amenazó las costas sudamericanas y recurrió al Perú para su

* Discurso leído en la ceremonia realizada el 5 de octubre de 2011.

defensa, me refiero a la epopeya de Angamos, en la cual liderados por Grau, el país y la Armada van al sacrificio a defender el honor y el futuro de la patria.

La dilapidación de las grandes riquezas del guano y el salitre, las intrigas de las grandes potencias por hacerse de tales elementos para revitalizar sus tierras agostadas y para seguir imponiendo su hegemonía al contar con el salitre en cantidad suficiente y necesaria para la fabricación de explosivos de todo tipo, reservándolo solo para la pérvida Albión y sus aliados e imponiendo por todo un siglo lo que se ha llamado la Pax Britanica, encontró su destino en Angamos, luego de lo cual todo lo que había acaecido fue solo cuestión de tiempo.

Decididamente existe una clara visión de los fundadores de la patria, la cual deja claramente establecida la necesidad de contar con un poder naval capaz de defender los intereses del Perú y su sociedad, de cualquier intento foráneo por apropiarse de sus riquezas, subordinar su economía, revertir el orden establecido o tratar de imponer cualquier tipo de ideología ajena al sentir y deseo de su sociedad.

Vemos pues que desde aquella época auroral, se definen y establecen claramente los conceptos de desarrollo y seguridad, principios que prevalecen hasta nuestros días, los que constituyen fundamentos suficientes y necesarios para desarrollar una bien estructurada política marítima.

El mar, como bien fuera señalado en el primer tomo de nuestra Historia Marítima es el GRAN PERSONAJE, no solo del Perú, sino del mundo, donde se hace y seguirá haciéndose la historia y donde el juego estratégico de las naciones alcanzara su máximo esplendor, dentro de ese permanente afán de dominio y poder.

Angamos, el Huáscar, Grau, su corte de marinos y los sacrificados y a veces poco conocidos miembros de la sociedad de la época que no dudaron en ofrecer sus vidas y hacienda en defensa de sus ideales y del terruño que los cobijaba, dejan valedera enseñanza de lo que sucede cuando la improvisación cunde y la visión de los estadistas se pierde y se confunde en la maraña del protagonismo y de los intereses que no son ni del estado ni de la sociedad.

Angamos es el colofón de algo que jamás debió suceder, sin embargo, a pesar del tiempo transcurrido y del desconocimiento que se tiene de la historia, ha llegado el momento de aplicar sus enseñanzas, a fin de, como sentencia Confucio, no volver a cometer los mismos errores, dejando la puerta abierta para, como cita Wolf en su poco conocida ley, cometer nuevos errores.

El gran mariscal don Ramón Castilla y Marquesado sentenció con una clara visión geopolítica: "Si CHILE compra un buque el PERÚ debe comprar dos", esta debe de ser la máxima ahora y siempre del PERÚ. No olvidemos el principio anglosajón contenido en la famosa Occams Razor o navaja de Occam, "La solución más simple tiende a ser normalmente la correcta", y qué cosa más simple que aplicar la sentencia de Castilla, debidamente dimensionada para la consecución de nuestros objetivos, la defensa de nuestros sagrados intereses.

La historia republicana nos muestra que el Perú durante ese lapso ha perdido territorios equivalentes en extensión a la mitad de lo que actualmente posee. Dentro de ellos está incluido lo perdido como consecuencia de la Guerra del Guano y el Salitre como acertadamente la titula Jacinto López, 210 millas de litoral y 80 300 Km² de territorio continental, con las ingentes riquezas que contiene y que han servido para el bienestar y riqueza de una sociedad agresora, agresión que se llevó a cabo conscientemente, planificadamente, con saña y alevosía, tanto así, que su presidente de turno sentenció que debían de destruir al Perú lo suficiente para que no pudiera resurgir en los próximos cien años, consecuencia entre otros del conocimiento de las riquezas que poseemos y del miedo que siempre nos han tenido, a pesar de la generosidad con que siempre han sido tratados y de la ayuda que se les ha proporcionado incondicionalmente.

Esto jamás deberá volver a ocurrir, es nuestra obligación y nuestro más sagrado compromiso, sin embargo, estoy seguro que de repetirse, habrá muchos nuevos Grau, y como sentencia Patton: permitiremos que los otros mueran por su patria pero no cederemos un centímetro de nuestro territorio. Están advertidos.

Sin más preámbulo dejo con ustedes al señor contralmirante don Óscar Penny Cabrera, excelente profesional y mejor amigo, Miembro de Número del Instituto y brillante estratega.

Es para mí un grato honor hacer uso de la palabra en nombre del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y pronunciar el Discurso de Orden en homenaje a la Marina de Guerra del Perú en sus 190 años de creación y por el 132 aniversario del glorioso Combate Naval de Angamos.

Los marinos del Perú y la Patria entera conmemoramos con especial devoción la creación de la Marina de Guerra del Perú el 8 de octubre del año 1821. El

17 de marzo de ese año, los hermanos Andrés y Victoriano Cárcamo capturaron a sotavento de Máncora, al pailebot realista *Sacramento*, armado apenas de dos cañones pedreros de 4 pulgadas, entregándolo a las fuerzas patriotas que comandaba el general don José de San Martín. Aquel año, el 25 de marzo, Grecia le declaraba la Guerra al Imperio Otomano, iniciando su Guerra de Independencia, El 24 de junio, Simón Bolívar ganaba la Batalla de Carabobo, El 10 de julio, Estados Unidos adquiría la península de Florida de España. El 28 de julio, el Perú declaraba su Independencia, el 15 de setiembre lo hacían Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y luego el 27 de Setiembre, México. Ese año de 1821, año marcado por eventos históricos de toda trascendencia, año en que muere Napoleón Bonaparte en Santa Elena, fue el año en que flameó por primera vez el pabellón bicolor del Perú en un buque de guerra, pabellón que había sido creado en octubre de 1820.

Ese año se instalaron los primeros Ministerios del Protectorado. El 3 de agosto se nombró a don Bernardo Monteagudo como Ministro de Guerra y Marina, y en setiembre se nombra al capitán de navío Jorge Martín Guise, de origen escocés, como primer Comandante General de Marina.

Ese mismo mes se incorporaron los bergantines *Belgrano* y *Balcarce*, que habían servido a la causa realista bajo el nombre de *Guerrero* y *Pezuela*. En noviembre se sumó a la escuadra la corbeta *Limeña*. A principios de 1822 se incorpora la goleta *Macedonia* y luego la goleta *Cruz*, el bergantín *Coronel Spano* y la fragata *Protector*, que había servido a España bajo el nombre de *Prueba*.

La Armada Peruana nace con la misión de “libertar a todos los pueblos que son parte integrante del territorio del Estado” por lo que se le ordena bloquear los puertos del sur, zona aún ocupada por los realistas y sobre la cual don José de San Martín, había concebido operaciones que se iniciaron el 15 de Octubre de 1821, apenas una semana después de que nuestra Marina de Guerra naciera. Se envió a la corbeta *Limeña* y a los bergantines *Balcarce* y *Belgrano* para establecer el control de la costa entre Cobija y Nasca. A finales de 1821, se logró armar la Primera Expedición a Puertos Intermedios, donde la Escuadra Peruana se viste de gloria capturando el puerto de Arica.

Arica, puerto peruano por derecho y mérito sería años más tarde un templo de gloria de las Fuerzas Armadas, cuando por razones lejos de ser propias de nuestro continente se derramó sangre sudamericana para saciar la sed de conquista y dominio que por aquella época se le conoció como la *PAX BRITANICA*.

Por aquellas coincidencias inexplicables del destino un 8 de octubre de 1879, se dio el más glorioso y significativo momento de nuestra historia, al inmolarse

en Punta Angamos aquel hombre de quien recibimos el legado máspreciado que posee nuestra Marina de Guerra. El ejemplo fue dado por el sacrificio en nombre del cumplimiento del deber de don Miguel Grau Seminario y su tripulación. Legado de ejemplo a seguir por generaciones al darse el enfrentamiento naval más importante que se conoce en el Pacífico Sur por su trascendencia histórica y consecuencias, que en el presente discurso expondré. Punta Angamos, por siempre Angamos, todos conocemos los detalles de lo que allí sucedió, pero sus reales razones, encierran un velo de misterio intencionalmente tejido por quienes verdaderamente cosecharon sus resultados, que por cierto no fue la nación chilena, sobre todo después de la Guerra Civil de 1891.

El libro británico Poder Naval del cual hace la presentación Lord Mountbatten invoca a tres acciones navales, las cuales considera de importante trascendencia: Pacocha, Iquique y Angamos. Resulta sorprendente cómo en el libro cuyo prólogo escribe quien fuera el último virrey de la India, se analizan estos combates. Naturalmente en esos párrafos, con poca generosidad, se discuten las proezas del *Huáscar* y sobre todo, la pericia y coraje de su comandante en Angamos, ponderándose su destreza táctica en todo momento. Por supuesto, no se mencionan las razones por las cuales en aquellos años el almirante Horsey y sus naves se encontraban en esas latitudes. Pero este hecho no debe sorprender, pues estas acciones fueron solo una parte de lo que fue el conjunto de acciones de la llamada *PAX BRITANICA*, nombre con que se le conoció a la política de apertura y consolidación de la conquista y dominio de las rutas marinas, mercados, control de las riquezas y obtención de materiales estratégicos que le asegurarían más de un siglo de hegemonía al Imperio Británico.

La *PAX BRITANICA* es definida como el periodo en el cual Europa y específicamente Gran Bretaña fueron el eje del mundo, pues las decisiones del Imperio Británico y sus aliados dieron origen a los hechos históricos que se pueden resumir de la siguiente manera:

Las Guerras del Opio entre 1839 y 1860. Estas guerras sirvieron para introducir el opio traído de la India en China y con el dinero obtenido de la venta de este bien entre comillas, se obtenían especies de gran valor de la misma China y se vendían en la India extrayendo de esa nación, los nitratos del norte que hicieron famosa a la Bahía de Bengala (Luces de Bengala) así como otros productos. El Imperio Celeste fue abierto al mercado mundial con la violencia y las acciones de más baja catadura moral que la historia de la humanidad pudo haber conocido. Se corrompían sus líderes y clases dirigentes, para servirse de ellos a cualquier costo, y de ser necesario se aplicaba el poder naval en todo lo extenso de su eficacia.

Otro hecho histórico fue el motín acaecido en la India entre 1857 y 1858, el cual comienza con el levantamiento del Ejército de Bengala y se propagó por todo el norte de la India y puso fin a la vieja Compañía de las Indias Orientales, lo cual debió afectar seriamente los envíos de nitratos a Inglaterra, hecho que está relacionado con los que afectaron nuestro continente. Esta compañía pertenecía a capitales privados británicos vinculados con los que explotaban el salitre en Antofagasta.

En 1861 se firma la Convención de Londres o Tripartita entre Gran Bretaña, Francia y España, con la cual se viabiliza el plan para que estas potencias intentaran recolonizar la América hispana aprovechando el momento débil provocado por la Guerra de Secesión de los Estados Unidos de Norteamérica.

A partir de este convenio se dieron en Hispanoamérica las siguientes agresiones:

Agresiones tipificadas como formales:

La invasión francesa de México de 1862 a 1867, la cual, en un principio, estuvo apoyada por Inglaterra, y termina con una indiscutible y heroica victoria mexicana, de gran significado para la historia del continente americano.

La Misión “científica” y agresión española a Perú y Chile entre 1863 y 1866. La misión científica española estaba compuesta sobre todo por buques de guerra. Toman posesión de las islas guaneras de Chincha, el 14 de abril de 1864, reclaman deudas de la época de la independencia y derechos de colonos españoles. El 15 de octubre de 1864 se reúnen en Lima delegados de Bolivia, Colombia, Chile, Guatemala, Perú y Venezuela bajo el nombre de Congreso Americano. Este Congreso toma una posición clara respecto a la intención de recolonización de las potencias europeas sobre nuestro continente y es de histórica trascendencia para nuestro país, pues con este hecho se afirma el liderazgo ejercido por el Perú en esa época. El resultado no se dejó esperar, pues el buque chileno *Esmeralda*, en audaz acción, capture a la goleta española *Covadonga* el 26 de noviembre de 1865. El 29 de ese mismo mes, a bordo de la fragata española *Villa de Madrid*, al conocer la noticia, se suicida el general José Manuel Pareja, la máxima autoridad española con poderes plenos para las negociaciones con el Perú y Chile. Casto Méndez Núñez lo sucede en el mando. El 7 de febrero de 1866, una Fuerza de Tarea compuesta por buques peruanos y chilenos derrota a la flota española en Abtao, batiéndose ésta en retirada. Consecuentemente, España ordenó al nuevo comandante español el cobarde bombardeo de Valparaíso, el 31 de marzo de 1866. El 2 de mayo de 1866, el citado personaje decidió hacer lo mismo en el

Callao, pero el pueblo entero se movilizó, significando el golpe de gracia de la flota española, la cual para no perder la cara después de la derrota continuó su “Misión Científica” en las islas Filipinas. Luego de ese glorioso combate, de tan alto significado para la América entera, no se puede dejar de pronunciar el nombre de don José Gálvez, “muerto heroicamente en defensa de su Patria y del honor de América”, palabras pronunciadas en todos los ámbitos internacionales de la época.

Si bien el retorno de los restos de Maximiliano de Austria a Europa, tiñó de luto al Imperio Austro-Húngaro más que a Francia, la humillación de la flota española en Abtao, el suicidio del general Pareja, la indiscutible victoria peruana del Dos de Mayo de 1866 y los fusilamientos de Querétaro de 1867, fueron un claro mensaje al intervencionismo imperialista de las potencias europeas, advirtiéndolas de que todo intento de recolonización en Hispanoamérica sería seriamente repelido.

Consecuentemente, se dieron las llamadas agresiones informales a nuestro continente. La Guerra de la Triple Alianza y la Guerra del Pacífico.

La primera agresión informal de la llamada *PAX BRITANICA*, fue la Guerra del Brasil, Argentina y Uruguay contra Paraguay o Guerra de la Triple Alianza entre 1864 y 1870, en épocas cuando Paraguay era considerado el paraíso suramericano, pues sin préstamo alguno había desarrollado sus propios recursos basándose en sus propias fuerzas. Se enviaron jóvenes paraguayos a Europa a tecnificarse y se importaron técnicos europeos para entrenar a los paraguayos. Los resultados fueron el poseer un sistema de comunicaciones nacional muy bueno, sus buques, su fundición de hierro, su industria algodonera, su arsenal, astilleros, muelles, escuelas y caminos. Pero Brasil, Argentina y Uruguay dependientes, en aquella época de los capitales ingleses, conformaron una triple alianza que terminó en una guerra que costó más de 330 000 vidas. Paraguay, de ser uno de los países más avanzados de Hispanoamérica, pasó a ser uno de los más atrasados. Se dice que vencido el Paraguay, las inversiones británicas fueron bonos del gobierno, un ferrocarril y bienes y raíces, pero Gran Bretaña consolidó la integración de la cuenca del Río de La Plata a su propia economía.

Es así que llegamos a otra agresión informal: la Guerra del Pacífico entre 1879 y 1884. A esta guerra, el historiador peruano Enrique Amayo, actual profesor de historia de la Universidad de São Paulo, y Miembro Correspondiente de nuestro Instituto, la denomina como la segunda gran agresión informal de la época y la sitúa en el tiempo, considerando como su inicio, la declaración peruana de la moratoria de la deuda externa de 1876, provocando las tendencias nacionalistas peruanas de la industria del salitre, y su final, 1891 cuando luego de la Guerra Civil chilena la industria del salitre queda totalmente bajo control de los capitales británicos.

Consecuentemente nuestra Guerra del Pacífico, la que todos conocemos, luego de enunciar los hechos anteriores bien, puede mejor entenderse siguiendo el informe del Secretario de Estado de los Estados Unidos de Norteamérica, cuando declara ante el Comité de Relaciones Internacionales del Congreso de ese país, que la Guerra del Pacífico era una “Guerra inglesa contra el Perú con Chile como instrumento”. Si bien esta fue la declaración de tan importante personaje, ni Gran Bretaña ni Chile han aceptado este hecho, y sólo se acepta que la clase dirigente chilena era socia de algunas empresas británicas que operaban en el Pacífico Sur.

Sin embargo hoy existe una prueba innegable de aquella alianza. Curiosamente, las rejas del atrio que la Catedral de Lima poseía en 1880, hoy en día yacen en las puertas de una de las sedes de la Universidad de Greenwich al este de Londres, llamada de Avery Hill, una famosa mansión frecuentada en aquellos tiempos por el Príncipe de Gales, (Eduardo VII), el Primer Ministro Británico de la época, Benjamín Disraeli y muchos personajes de la alta sociedad política y comerciante británica de la época. La citada mansión fue construida por el magnate británico John Peter North. Yo visité esa mansión porque es sede de una de las mejores universidades en Ingeniería Electrónica del Reino Unido. Durante la visita realizada, me fue mostrado, por la señora bibliotecaria de dicho Ateneo, un jarrón lleno de salitre proveniente de Iquique. Ese jarrón se encontraba en un baúl lleno de recuerdos, donado por una nieta de J.P. North. El bello salón de baile de la residencia se ha convertido en la biblioteca de la universidad. En la parte alta, donde se acomodaba a la orquesta para los bailes, está acomodado el viejo baúl con planos de las salitreras de J.P. North y los jarrones conteniendo esos trozos de salitre. La señora bibliotecaria de la Universidad, quien me trató con mucha cortesía, me relató con mucho sigilo cómo, con el dinero que generaron las minas de salitre indicadas en los citados planos, se construyó dicha mansión. En la entrada que conduce a los salones, hecha toda de mármol, está retratado un cóndor similar al del escudo chileno donde se lee escrito el año 1890, y para dejar la propiedad se debe pasar por un arco de ladrillos rojos. Ese arco se cierra mediante unas rejas, que han debido ser deformadas para poder cerrar el citado arco. Con mucha reserva se me dijo que pertenecieron a la Catedral de Lima. Esas rejas fueron entregadas por el Ejército de ocupación chileno a J.P. North; es decir, por el Ejército que comandaba Patricio Lynch a cambio de algunos favores.

Antes de ampliar este trágico episodio en la historia de nuestra Patria quisiera enunciar algunos hechos históricos para dejar en claro el concepto de la *PAX BRITANICA*.

El entendimiento y estudio de la Guerra Civil Chilena de 1891, es de vital importancia para el análisis del final del periodo de la llamada *PAX BRITANICA*,

que termina con la Gran Guerra de 1914. Si fuese cierto que la Guerra del Pacífico se debió sólo a intereses nacionales de Chile, esta guerra civil jamás se hubiera dado, pues tuvo lugar cuando el presidente chileno Balmaceda intentó nacionalizar la explotación del salitre para usufructo de la Nación Chilena, al igual como hizo el Congreso peruano a partir de 1875, proceso que fue reforzado por el presidente Pardo en 1876. Murieron más de dos mil chilenos de ambos bandos, congresistas liderados por Jorge Montt Alvarez contra Presidencialistas leales a Balmaceda y culminó con el suicidio del presidente chileno y la consolidación de las empresas británicas en la explotación y venta del salitre a todas las potencias. Es un hecho aceptado, que Peter North, el mismo de Avery Hill, viajó a Chile y financió el golpe de estado contra el presidente Balmaceda. Llama la atención que los dos presidentes sudamericanos que intentaron explotar el salitre para sus naciones, es decir el presidente peruano Pardo y el presidente chileno Balmaceda, uno fue asesinado y el otro, ante la derrota optó por el suicidio. Al investigar estos hechos, la búsqueda de las verdaderas causas de las tragedias, resulta significativo analizar un informe muy posterior de la empresa "Anthony Gibbs and Sons", el cual afirma que durante la primera guerra mundial, a partir de 1917 se organizó un Comité Ejecutivo del Nitrato de Sodio (insumo indispensable de la época para la fabricación de los explosivos de todo tipo). Este Comité estuvo conformado por representantes de Gran Bretaña, Francia, Italia, Estados Unidos y Japón excluyéndose a Alemania y Austria por obvios motivos. Este Comité supervisó la exportación de más de tres millones ochocientas mil toneladas de salitre repartidos de la siguiente manera: 1 630 000 para Gran Bretaña, 1 660 000 para Estados Unidos y Canadá, 460 000 para Francia y 50 000 repartidas entre Rusia, Rumanía y Japón. El costo total gastado en Chile fue de 46 millones de libras esterlinas. Todas las compras fueron financiadas por la citada firma excepto la de los Estados Unidos de Norte América. Luego del análisis de este informe es imposible afirmar que la Guerra del Pacífico y la Guerra Civil Chilena de 1891 no formaron parte de los hechos acaecidos durante la era de la *PAX BRITANICA*. Después de la Gran Guerra se conocerían las innovaciones de los científicos Haber y Bosch que estaban siendo usadas en Alemania para el proceso de extracción de los llamados nitratos sintéticos, dando fin a la era del Salitre. Cambió de plano el interés geopolítico de los Estados Unidos y las potencias europeas por Chile y Perú y así Tacna regresó a la Patria Peruana, por ser el Perú un país rico en petróleo, algodón, caucho y tantas otras riquezas. El salitre chileno ya no valía nada, pues los nitratos sintéticos de origen tecnológico alemán lo desplazaron totalmente.

Estos hechos los debemos relacionar con los sucesos de África entre los cuales se encuentra la gran rebelión de Argelia de 1871 desencadenada por el retiro de tropas para defender Francia en la guerra Franco-Prusiana y el masivo

restablecimiento de colonos en Argelia venidos de Alsacia y Lorena. Es así como en la época de la *PAX BRITANICA* se ve nacer una gran potencia, el Imperio Prusiano que competiría con lo que quedó de ella hasta 1945 cuando cae la Alemania Nazi. Se puede afirmar que en todo momento Gran Bretaña hizo de todo para que Prusia y más tarde Alemania no recibiera nitrato alguno. Gran Bretaña monopolizó los nitratos para ella y sus aliados.

Finalmente tenemos la repartición de África entre las potencias Centrales. Fue el caso de Egipto, dominado por Gran Bretaña y Francia entre las principales, atribuyendo su importancia estratégica a las rutas que conducían a la India, cuando el verdadero fin era la explotación del algodón, insumo de vital importancia para la producción de tejidos y la nitrocelulosa. También podemos sumar las feroces intervenciones en Sudán de 1884 y 1896, donde el incremento del consumo de nitratos fue originado por el perfeccionamiento y uso de nuevas armas de cadencia rápida de fuego, la ametralladora, arma que probó ser muy eficaz para contener las rebeliones Mahdi. Por estas razones el control de los nitratos, principal componente de los explosivos y municiones, fue asegurado por los británicos, mediante la Guerra del Pacífico de 1879 y la Guerra Civil Chilena de 1891. De lo contrario no se hubiera dado la acumulación de este material, fuente primordial para el ejercicio del poder armado.

Disraeli, primer ministro de Su Majestad, la reina Victoria de Inglaterra declara en 1863: "No debe haber ninguna duda que la mejor manera de mantener la riqueza es el poder". El Poder para Inglaterra, estuvo conformado siempre por el doble de buques de la suma de la segunda y tercera de las flotas más poderosas del mundo.

Es así que la Guerra del Pacífico, puede ser mejor entendida desde el análisis de los hechos de la *PAX BRITANICA*. Cuando citamos por ejemplo, que el 23 de mayo de 1875 el gobierno del Perú, ejerciendo su pleno derecho soberano, había estatizado la explotación del salitre, resulta interesante analizar la afirmación del ilustre historiador Basadre: "A los salitreros ingleses que se manifestaron exigentes y aún agresivos, se les abonó más de lo debido. Así por ejemplo la salitrera La Limeña que más tarde tomaría el nombre de 'Casa Gibbs' se le pagó doscientos cincuenta mil soles por el gobierno peruano". El Amauta Basadre se refirió a la estatización de 1876 primero y luego, durante la guerra, en 1880 una vez caído Iquique, la recompra a precio muy barato de las salitreras por parte de "Gibbs and Sons" y de quien sería el "Rey del Salitre" John Thomas North, el de Avery Hill. Es por ello que resulta obvio afirmar, debido a la importancia de los nitratos, que el arreglo de 1876 con los ingleses resultó realmente ingenuo. Empresarios como Gibbs y Edwards, quienes radicaban en Chile, en Valparaíso y Santiago,

donde haciendo uso del arma más poderosa de todas las guerras, el manejo de la opinión pública, mediante el control de la prensa, alentaron las hostilidades contra el Perú. Quién sabe otro hubiera sido el destino de nuestros países, si Chile hubiera previsto que tarde o temprano enfrentaría al mismo enemigo que tanto le hizo daño al Perú representado por la Empresa Anthony Gibbs and Sons, el empresario llamado el REY DEL SALITRE J. P. North y por supuesto los Edwards vinculados al congreso y a la prensa chilena. Todos ellos derrotaron en 1891 y derrocaron al presidente chileno Balmaceda, quien luego se suicidaría. Sin lugar a duda, un gran patriota chileno, al luchar por los intereses de su patria y no los de Inglaterra.

El 29 de mayo de 1877, el monitor *Huáscar* de solo 1 652 toneladas de desplazamiento, enfrentó al *Shah y al Amethyst*, de 6 000 y 2 000 toneladas respectivamente en aguas de Pacocha. Las verdaderas razones de la intervención inglesa en este combate, para los británicos, según el libro **Poder Naval** auspiciado por Lord Mountbatten, era que el *Huáscar* se había vuelto pirata. Pero en realidad, a bordo se encontraba Nicolás de Piérola, quien se oponía a todo acuerdo con los ingleses y posiblemente con franceses, sobre las concesiones salitreras.

Hubo una protesta masiva de parte de la opinión pública peruana en contra de la acción inglesa, así como cartas de protesta de parte de todos los ciudadanos norteamericanos residentes en el Perú, dirigida al presidente de los Estados Unidos de Norteamérica.

Ante estos sucesos, cabe preguntarnos: ¿habría entendido Inglaterra, con estos hechos, que una intervención directa sobre las salitreras, como lo trató años antes España con el guano, sería muy costosa?

El mejor beneficio que nos dejara la intervención de España fue la unión de nuestros países, Chile y Perú; ¿Habría conceptuado Inglaterra que sería más simple usar a Chile para mantener el monopolio del salitre en su favor? Es decir, aplicar la vieja estrategia de Julio César durante la llamada *PAX ROMANA* veinte siglos antes, en la conquista de las Galias, “divide y vencerás”.

Y sucedió así, pues al igual de lo advertido por Julio César en las Galias, que existían pueblos militarmente fuertes y pueblos militarmente débiles, pueblos hermanos cuyas motivaciones podrían facilitar alianzas con el enemigo, Perú tenía una Marina de Guerra sumamente debilitada basada en dos blindados. El *Huáscar*, con dos cañones de 300 libras Armstrong y blindaje de 4,5 pulgadas de protección y la fragata de vapor *Independencia* con 4,5 pulgadas de blindaje pero con armas más pequeñas. Perú tenía también dos naves rápidas pero de madera: la cañonera *Pilcomayo* y la corbeta *Unión*, y dos monitores para aguas

poco profundas, *Atahualpa* y *Manco Cápac* que habían pertenecido previamente a los Estados Unidos como el *Catawa* y *Oneonta*, diseñados para operar en ríos. En cambio, Chile tenía los dos blindados, el *Blanco Encalada* y el *Cochrane*, cada uno armado con seis cañones de 9 pulgadas Armstrong y protegidos por un blindaje de 9 pulgadas. Además de los dos blindados, dos corbetas más: la *O'Higgins* y la *Chacabuco*. Chile tenía dos naves más viejas, las corbetas *Esmeralda* y *Abtao*. Las cañoneras *Magallanes* y *Covadonga* eran naves pequeñas, pero por lo menos en condiciones de buen funcionamiento.

La oficialidad chilena había sido entrenada en Inglaterra así como las tripulaciones. En cambio la Armada peruana estaba pobremente entrenada y mantenida, pobremente pagada y los maquinistas más buenos eran extranjeros. Es así que al inicio de la guerra, la escuadra peruana no estaba 100% operativa en el Callao. La *Independencia* se encontraba en proceso de cambio de calderas.

En este escenario, tres asuntos principales preocupaban constantemente al entonces capitán de navío Miguel Grau:

- El errado optimismo de la opinión pública respecto al poderío de nuestro material a flote.
- Las decisiones del presidente Mariano Ignacio Prado en la dirección de las operaciones navales.
- La incertidumbre, debido a que si no llegaban buques y armamento de refuerzo, la victoria de Chile en el mar sería sólo cuestión de tiempo.

Grau había sido y era lúcidamente realista al prever la suerte que correrían los buques peruanos enfrentados a la escuadra chilena. Sin embargo, los infaltables “estrategas de café” y hasta algunos marinos, en artículos periodísticos, hablaban de una fuerza casi pareja en el mar entre Perú y Chile.

¿De dónde venía esta visión realista del Peruano del Milenio? He intercambiado ideas con historiadores y apasionados cultores de sus memorias, y hemos llegado a una conclusión: su formación naval, tan fuera de lo común en nuestros días, pues él toma contacto con el mar a muy temprana edad y realiza viajes a tierras lejanas, donde tuvo que tener conocimiento de los hechos como la Guerra del Opio, el Motín de Bengala, la Sublevación China, y tantos otros que le hicieron aprender posiblemente, a muy temprana edad sobre la política de la *PAX BRITANICA* y obviamente la gran experiencia ganada en las Comisiones del Servicio realizadas, tan acertadamente en la propia Inglaterra, para la adquisición de nuestros buques de guerra, de donde él poseía información de mucho valor.

Sin embargo cuando nos referimos al análisis de la aplicación de la concepción político-estratégica de Chile en el ámbito de acción naval, podemos percibir un desencuentro entre una concepción estratégica inicial orientada hacia un conflicto limitado con objetivos limitados perfectamente establecidos y una estrategia naval orientada hacia un concepto de guerra total. Situación que puede notarse claramente en el análisis del historiador William Sater. Según dicha versión, la marina chilena no aceptaba arriesgarse a atacar directamente el centro de gravedad peruano es decir el Callao, sobre todo por las fortificaciones artilladas de tierra, ya que tendrían que operar sus unidades lejos de sus bases sin el apoyo logístico necesario y por otra parte, se vería obligado a dividir sus fuerzas para impedir simultáneamente la concentración peruana en Iquique y la preparación de este puerto como base de operaciones de los peruanos. Situación del todo inconveniente cuando Chile se aprestaba también avanzar sus fuerzas terrestres hacia el norte. Todo ello cuando aún no se había completado el alistamiento de todos los buques peruanos.

Es así que Williams Rebolledo intentaría generar un peligro de tal importancia que obligaría a la fuerza enemiga a acudir a donde se encuentre la fuerza propia, forzándola de esta manera a entablar batalla decisiva con una fuerza naval chilena siempre superior.

En este orden de ideas estableció el bloqueo de Iquique y el hostigamiento de las poblaciones peruanas de Tarapacá, a fin de crear el apremio que, a su juicio, obligaría a concurrir a ese punto a la fuerza naval peruana. Naturalmente, el bloqueo de Iquique tenía por objetivo estratégico evitar los embarques de salitre a ser vendidos por el Perú, y así proveer de nitratos a las potencias extranjeras sólo desde Antofagasta, lo cual beneficiaría a Chile y perjudicaría al Perú económicamente.

La escuadra peruana había sido organizada el 10 de mayo de 1879, el mismo día en que Chile notificaba a las autoridades locales el bloqueo de Iquique.

Como hemos visto, la estrategia naval peruana se basaba en la aplicación del concepto de Flota en Potencia para ganar tiempo y lograr la preparación conveniente de las unidades y tripulaciones. Efecto que se lograría mediante la conducción de operaciones de ejercicio del dominio temporal y localizado del mar, desde el inicio de las hostilidades, con miras a desarrollar la disputa del mismo al presentarse la ocasión; para ello nunca debería enfrentarse ante adversarios superiores, evadiendo un combate decisivo; más bien obligando al enemigo a desgastarse en su afán de buscar condiciones favorables, para el supuesto combate decisivo. Paralelamente, interdecir sus líneas de comunicaciones marítimas para obstaculizar los abastecimientos de sus ejércitos y realizar acciones ofensivas en contra de las costas ocupadas.

Esta estrategia fue la que adoptó el Perú, cuando completó el alistamiento del *Huáscar* y de la *Independencia*; agrupando sus fuerzas en tres divisiones, conforme a las características y misiones previstas para los buques: fuerza principal con la *Independencia* y el *Huáscar*, División Ligera con la *Unión* y *Pilcomayo* y la División de Guardacostas con el *Manco Cápac* y el *Atahualpa*.

Grau, en la dirección de la guerra, con una visión más realista que la de la situación estratégica y las desventajas en su contra, no consideró el bloqueo de Iquique como fundamento suficiente para dar la batalla decisiva por el dominio del mar; no estimó el bloqueo como algo apremiante, por el contrario, aprovechándose de la inamovilidad de la escuadra chilena en esa operación, completó el alistamiento de sus fuerzas; efectuó el transporte de tropas y el apoyo logístico desde el Callao a Arica, lográndose con ello hacer de esta plaza una formidable base de operaciones avanzadas para sus fuerzas.

He traído a colación ambas estrategias, porque el bloqueo de Iquique tenía una importancia que en la época no se veía. Paralizó los embarques de salitre a Europa, cortando la yugular en la generación de divisas y fue esta la razón, por la cual se atrajo a tanto buque de guerra extranjero, que observó el conflicto como quien observa a gladiadores en la arena. En esa época, se había iniciado la repartición de África, y la demanda por pertrechos de guerra, explosivos y municiones había crecido fuertemente en las potencias centrales europeas. Explosivos significaban nitratos para su elaboración y nitratos, salitre como es obvio.

La Armada chilena había ocupado Cobija y Tocopilla cuando la guerra fue declarada. Todo el litoral de Bolivia estaba bajo el control chileno.

A la vez se bloqueó Iquique, el puerto peruano principal en el área y el centro de exportación del nitrato peruano. La escuadra chilena procedió, en forma sistemática a destruir todos los lanchones de carga, embarcaciones, malecones y diques en los puertos del sur de Perú. Mollendo fue bombardeado el 17 de abril de 1879. El 18 del mismo mes el *Blanco Encalada* y el *O'Higgins* bombardearon Pisagua.

El presidente peruano Prado había decidido comandar la guerra desde el mismo teatro de operaciones, por lo que se embarcó en el Callao abordo del *Oroya*, en convoy con el *Huáscar*, *Independencia* y los transportes *Limeña* y *Chalaco*. Al mismo tiempo Williams Rebolledo, influenciado por la opinión pública, había decidido atacar el Callao con su escuadra; dándose la situación de que las dos fuerzas de tarea se cruzaron sin detectarse a la altura de Islay. El 21 de mayo, Williams Rebolledo encontró el Callao vacío y temiendo, como siempre lo hizo, a la artillería de las fortificaciones de tierra, regresó a Iquique.

Dos naves chilenas se habían quedado bloqueando Iquique. Ellas eran, la corbeta *Esmeralda* y la cañonera *Covadonga*.

En las horas de la mañana del 21 de mayo, los dos blindados peruanos se acercaron a Iquique. El buque chileno *Covadonga*, bajo las órdenes del comandante Carlos Condell, estaba patrullando fuera de la bahía y al ver al enemigo disparó salvas de advertencia. Prat ordenó a Condell seguirlo y navegar en zonas poco profundas y muy cerca del pueblo con la finalidad de evitar que Grau hiciera uso de la artillería, pues le daría al pueblo.

En estas acciones, la *Esmeralda* fue hundida y con ella 149 de sus 198 hombres pero la *Independencia*, en su afán de espolonear a la *Covadonga*, encalló y fue exterminada por la artillería enemiga y el fuego de sus tripulantes. La moral de la escuadra chilena resultó seriamente afectada con los resultados de Iquique, pues se habían perdido no sólo un buque sino 149 tripulantes.

Grau ordena salvar a todos los naufragos, darles abrigo y alimentación, y escribe una memorable carta a la viuda del comandante Prat, hechos que demuestran su nobleza con el caído en combate, y otros sentimientos cultivados en su especial formación naval.

A Williams Rebolledo se le reprochó la iniciativa de haberse dirigido hasta el Callao y se le responsabilizó en gran forma por la tragedia. Se le ordenó nuevamente asediar el puerto de Iquique. La prensa chilena lo atacó duramente. Iquique, el puerto salitrero por excelencia, volvía a ser el punto central de las operaciones.

La Marina chilena había cometido un grave error conceptual, al agrupar a sus unidades sin preocuparse de la velocidad de los buques o la misión que debían cumplir. Se juntaron cruceros blindados con corbetas de gran disparidad en su armamento y andar, combinación que más bien parecía destinada a protegerse mutuamente.

Con la pérdida de la *Independencia*, Grau es consciente de lo que le esperaría en un enfrentamiento decisivo. El 23 de julio, el *Huáscar*, en compañía de la *Unión*, capturó el transporte chileno *Rímac* fuera de Antofagasta. Esta nave estaba llevando un regimiento de caballería con 300 caballos. Los caballos le sirvieron al ejército peruano, los prisioneros se desembarcaron en Arica, y el transporte fue armado y se comisionó como un crucero peruano.

Grau golpeó duramente las comunicaciones marítimas chilenas tanto por la alta velocidad del *Huáscar* como por su libertad para maniobrar; él se volvió el

azote de la Armada chilena. Incursionó en puertos enemigos cuanto quiso y cuando se dieron las condiciones tácticas, entrando en ellos y destruyendo pontones, malecones y capturó varios buques de carga pequeños. Grau siempre logró escapar antes de que los blindados chilenos pudieran rodearlo.

Nuevamente la prensa chilena fue implacable. El Ministro de Guerra, Gregorio Urrutia, fue apedreado cuando dejaba el Congreso. El Parlamento lo atacó amargamente y exigió cambios. Pinto reaccionó nombrando a Rafael Sotomayor, un civil, como Ministro de Guerra. Sotomayor pidió que el almirante Williams dejara el bloqueo de Iquique y trajera los blindados, uno a la vez, a Valparaíso para hacerles limpieza de carena y reparar sus máquinas, pues se había dado cuenta que los citados buques habían perdido velocidad. Williams Rebolledo renunció al mando de la escuadra chilena, y su reemplazo fue el capitán de navío Galvarino Riveros. Latorre fue nombrado comandante del *Cochrane*.

El objeto de todas estas preparaciones era capturar o hundir el *Huáscar*. Pero durante un buen tiempo, Grau tuvo éxito impidiéndoles a los comandantes chilenos lograr su campaña ofensiva.

¿De dónde salía tanto dinero chileno?

Las salitreras del desierto de Atacama, comenzaban a dar su fruto y al bloquear Iquique durante un buen tiempo el precio del salitre les fue favorable. Como se puede apreciar, el salitre era el instrumento financiero que solventó y fue la causa misma de la Guerra. Lo era a tal punto que el nuevo Ministro de Guerra se mudó a Antofagasta donde “él pudiera estar cercano el teatro de las operaciones” y del salitre por supuesto.

El primero de octubre, Riveros estaba listo; recibió órdenes explícitas del Ministro de Guerra: atacar y destruir el *Huáscar* a como diera lugar. En su incursión a Arica, Riveros se enteró por algunos pescadores de que Grau estaba en el sur y pacientemente le tendió una trampa. A tal efecto dividió su escuadra en dos divisiones y decidió realizar un “barrido” lo más ancho posible. El historiador y analista norteamericano William Sater considera que esta fue una iniciativa del Ministro de Guerra Sotomayor.

El 8 de octubre el *Huáscar* y *Unión* fueron así atrapados entre las dos divisiones. Grau decidió salvar a la *Unión* y enfrentó a los dos blindados, quienes lo atacaron con todo lo que tenían, muriendo primero el Gran Almirante y luego 33 tripulantes (16%) de su tripulación de 204. El *Huáscar* fue capturado a punto

de hundirse, sin timón y con su capacidad de fuego casi eliminada. Fue salvado y capturado por el enemigo, jamás rendido, ya que no cabía otra actitud a su gloriosa tripulación.

Para describir los sucesos anteriores al combate de Angamos y el combate en sí, en su verdadera magnitud, he traducido algunos párrafos del libro **Il Peru e i suoi tremendi giorni (1879-1881), pagine d'uno spettatore**, editado en Milán en 1882 y escrito por Pietro Perolari-Malmignati, quien fue un diplomático italiano que estuvo en el Perú durante los años 1878 y 1881, desempeñándose como cónsul en Lima. De regreso a Italia, en 1882, publicó este interesante libro con las impresiones de su estadía en el Perú.

Si bien este relato puede tener alguna inexactitud resulta muy interesante escucharlo y analizarlo.

"La pérdida del mejor de sus acorazados fue para el Perú, perniciosa e irreparable. Contra los dos blindados chilenos no quedaba sino el Huáscar, inferior a cada uno de ellos. Los dos buques Atahualpa y Manco Cápac podían servir como baterías flotantes; pero no como naves de combate."

Todavía el Huáscar, pequeño blindado a dos cañones el cual dejaba a blanco del enemigo solamente la cubierta y la torre, conducido por don Miguel Grau, expertísimo y valeroso comandante, supo por bien cuatro meses contener a toda la flota chilena e impedir cualquier desembarco enemigo en territorio peruano. Creo que en la historia naval moderna, jamás un buque pequeño asumió tanta importancia cuanto la tuvo el Huáscar. Por cuatro meses toda una Nación vivió de sus hazañas; parecía que en la pequeña nave se hubiese ensimismado el mismo Perú.

Pero aquello, naturalmente, tenía que tener un final. El 8 de Octubre de 1879, el buque peruano sorprendido y tomado en medio de seis buques enemigos, debió aceptar un desigualísimo combate con los dos blindados Blanco y Cochrane y después de una tenacísima resistencia quedó presa de los chilenos, ¡Pero en qué estado!

Media hora después de comenzado el combate, explotó un cañón de la torre del Huáscar matando a todos aquellos que estaban allí. El valeroso Grau fue cortado en dos partes, como por una gigantesca hacha, a la altura de la cintura. El busto fue lanzado sobre la cubierta todo ensangrentado con mitad del uniforme todavía abotonado. La gente debajo de cubierta buscó en la oscuridad y encontró un cadáver. Era el del teniente Ferré, tercer comandante muerto al mismo tiempo que Grau.

Cerca de una hora después, una granada del Cochrane rompió la rueda del timón y se tuvo que gobernarlo mediante aparejos desde la cámara del comandante, la cual había recibido ya un cañonazo. También una granada del Blanco penetró por la popa del Huáscar y explotando en la misma cámara, terminó por destruirla y mató a todos los que gobernaban el timón, de modo que el buque quedó sin gobierno. Gravísimos daños habían causado otras dos granadas: una había rendido inútil un cañón matando algunos hombres y cegando al capitán de fragata Carvajal; la otra se había llevado la cabeza del segundo comandante Aguirre y herido horriblemente al teniente Palacios.

En tanto el Huáscar, sin gobierno y con la máquina intacta, continuaba a correr y a combatir con el solo cañón que le quedaba en uso, pero sin causar graves daños al enemigo. Muertos tres comandantes y puestos fuera de combate otros tantos oficiales, el comando tocó al teniente Gárezon que lo conservó hasta lo último. Los cañonazos terribles de los chilenos continuaban. Tres granadas disparadas a flor de agua, diseminaron el buque de cadáveres y suscitaron un incendio. De los doscientos hombres del Huáscar, entre oficiales y marineros habían ya muerto cuarenta.

Cuando el teniente Gárezon vio vano continuar con la resistencia, ordenó que se abriesen las válvulas para hundir el buque pero los chilenos saltaron sobre él, las hicieron cerrar.

¡Qué espectáculo a bordo! La cubierta estaba saturada de heridos que venían transportados para ser alejados del aire pesado y lleno de humo que debajo se respiraba. Marineros los cuales temían que el Huáscar se hundiese o saltara por los aires, debido a que el fuego alcanzaba la santabárbara, invadían la cubierta para dejar la nave. Allí donde antes se veían camarotes y corredores, quedó después del combate, una mezcla de mesas y maderas rotas y despedazadas, de vestidos deshilachados, de cadáveres, miembros, cuerpos mutilados, pedazos de granadas y todo manchado de sangre en una horrible confusión”.

El Huáscar tuvo en el combate 33 muertos, 24 heridos graves, 3 heridos leves y 144 ilesos, todos hechos prisioneros. Después del combate murieron 8 más, entre los que estaba el teniente Palacios.

En este combate, donde se constató la brecha en la tecnología usada en las naves de ambos adversarios, originada por las riquezas que los chilenos habían obtenido siguiendo un claro esquema estratégico; es decir valerse del salitre de Antofagasta y negarle al Perú la capacidad de explotar el salitre de Tarapacá mediante el bloqueo de Iquique, la habilidad marinera y sobresaliente estrategia

sirvió sólo temporalmente. Los peruanos habíamos mostrado gran valor en una lucha tan desigual, pero un Estado con una errada política en lo que respecta a la defensa y el control del mar, paga los errores "al contado". Habíamos perdido el *Huáscar* y con él nuestra última esperanza de controlar el mar. Ahora los chilenos podían llevar a cabo sus planes en tierra y atacar, desembarcando las tropas y abasteciéndolas a su voluntad.

Es aquí donde debemos hacer una reflexión todos los marinos peruanos y la nación entera, pues éste es el momento en que se perdió la guerra. Es aquí donde la historia demuestra que todo esfuerzo que hagamos por obtener nuevos buques para el Perú es un hecho sagrado sobre el cual no debemos dudar y ni ante la fatiga desfallecer, cueste lo que nos cueste, pues de lo contrario la historia se repetirá. Es nuestro deber de hombres del mar, uniformados y de civil, convencer a la Nación Peruana, entera, sobre la vital importancia del Mar para la defensa estratégica de la Patria Peruana, y ello significa mantener una flota que sea capaz de lograr esta misión permanentemente.

Con el mar bajo su control, Chile tenía que elegir la playa más conveniente para la primera operación anfibia: Pisagua. El ministro chileno Sotomayor ejecutó finalmente su plan para capturar la rica provincia de Tarapacá y sus nitratos, objetivo principal de la estrategia chilena.

En la mañana del 2 de noviembre de ese mismo año, una flota chilena compuesta de seis buques de guerra y catorce vapores arribó a Pisagua. Fue una lucha sangrienta, cada pulgada de terreno fue defendida bravamente, con pérdida de casi 500 de los efectivos chilenos. Pisagua cayó y el Ejército chileno, compuesto por más de 9 500 efectivos, se movió tierra adentro y tomó las posiciones altas de San Francisco. Allí fue atacado por las fuerzas combinadas boliviano-peruanas pero al no tener la iniciativa, y por la tanto la previa selección de una posición favorable, nuestras fuerzas fueron derrotadas.

Los peruanos lograron una victoria en el pueblo de Tarapacá, pero luego tuvieron que evacuar Iquique. Esta retirada, fue la victoria chilena de mayor valor estratégico. Chile por fin estaba en posesión de las ambicionadas salitreras de Tarapacá y de su valioso puerto.

La toma de Pisagua y la masacre de su gente fue presenciada por dos buques de guerra ingleses los HMS *Thetis* y *Turquois* y por el buque de guerra francés *Hugon*. El día 3 de noviembre llegó el HMS *Shannon*. ¿Eran estos buques sólo simples observadores o tenían un objetivo específico relacionado con el salitre de Tarapacá?

El poder naval del Perú se había reducido a su mínima expresión, pues sólo contaba con la corbeta *Unión* y sus dos monitores de defensa de costa que pronto caerían. La corbeta *Unión* había sido atacada por lanchas torpederas chilenas. Este hecho fue reportado por un observador italiano durante la guerra. El teniente Thaon di Revel, a bordo del buque de guerra italiano *Garibaldi*. El citado oficial sería el futuro Gran Almirante y “Duca del Mare” de la Marina Militar Italiana. Sin embargo, los hechos registrados según nuestra historia, nos dicen que este buque fue atacado por botes torpedo y que en el intento chileno, el cual fracasó, casi hunden al citado *Garibaldi* que, por otra “extraña coincidencia”, estaba muy cerca. La *Unión* sería hundida después por su propia tripulación.

El próximo paso para los chilenos era capturar Arica. Se concentraron veinte transportes en Pisagua y entre el 18 y 25 de febrero de 1880 se embarcaron los 9 500 soldados que componían tres divisiones, quedando una en tierra en espera del regreso de los transportes. El 26 de febrero el convoy arribó a Ilo. El ejército chileno desembarcó un total de 12 000 hombres sin oposición. A la cabeza de las fuerzas chilenas había un nuevo comandante; el general Manuel Baquedano.

Si bien el monitor *Manco Cápac*, emplazado en Arica y sus baterías siguieron causando daño a los chilenos, éste no fue significativo, ya que no existía poder naval alguno que protegiera el litoral peruano. Pero debo afirmar que sus cañones, probaron ser un arma mortal. El 27 de febrero de 1880 se enfrascó en combate contra el *Huáscar*, ahora en manos chilenas y una de sus granadas causó una terrible explosión que mató a su comandante y varios tripulantes. El comandante chileno muerto fue el capitán de fragata Manuel Thompson.

Baquedano empujó su ejército en el desierto, atacó y derrotó a los peruanos en Los Ángeles, el 22 de marzo de 1880 y Alto de la Alianza, cerca de Tacna, el 26 de mayo. Arica cayó en una acción combinada por tierra y por mar el 7 de junio de 1880. Fue defendida valerosamente por el Ejército y la Marina de Guerra. Los peruanos lucharon hasta “quemar el último cartucho”, frase profunda del coronel don Francisco Bolognesi, que expresó con claridad la realidad de la lucha. Un ejército y marina llenos de pertrechos de guerra, que solo contaba con el abnegado sentido del cumplimiento del deber de parte de sus soldados y marinos, a costa de sus propias vidas; nuevamente podemos decir: Arica fue capturada, jamás rendida. Ese mismo día 7 de junio, el comandante del *Manco Cápac*, el capitán de navío José Sánchez Lagomarsino, hundió su buque para impedir su captura, no sin que antes, el 6 de junio, uno de sus proyectiles, impactara en el blindado *Almirante Cochrane* provocándole severos daños y algunas bajas. Otra granada

del monitor peruano dio de lleno en la *Covadonga* que le produjo averías en su línea de flotación, obligándola a retirarse del combate.

A partir del 10 de abril de 1880 y hasta la captura de Lima se había bloqueado el puerto del Callao. En estas condiciones, durante los meses de setiembre y octubre de ese mismo año, Patricio Lynch, unas veces almirante y otras veces general, atacó los puertos de Huacho, Supe, Salaverry, Pacasmayo, Eten y Paita, destruyendo instalaciones portuarias, volando los ingenios azucareros, incendiando plantaciones y cualquier fuente de riqueza peruana que sirviera para negociar préstamos con el fin de obtener pertrechos de guerra. Esta destrucción sirvió como base para que el Perú no pudiera acceder a ninguna paz negociada y las conferencias de octubre de 1880, a bordo del *Lackawanna*, desde un inicio estuvieron sentenciadas al fracaso. El almirante "Dinamita" se había ganado una peculiar fama y sus antecedentes no dejan ni la menor duda del valor que tuvo para los ingleses, pues de su biografía se recogen los siguientes datos:

Lynch participó en la Guerra del Opio contra la China y tomó parte en nueve combates, entre ellos los asaltos de Cantón, Amoy, Chusán y Ningpo. Se distinguió también en la toma de Shanghai, donde fue condecorado por el gobierno inglés por su brillante comportamiento. En 1844 fue ascendido a teniente de la Marina Inglesa.

Sin lugar a duda el comandante Prat fue un héroe de guerra chileno de honorable trayectoria y ejemplar sacrificio al inmolarse con honor ante la inminente derrota. El respeto de Grau por sus restos y pertenencias, no sorprende, pues su generosidad con el enemigo chileno, se debía sobre todo a sus valores éticos y morales y en parte a su visión cosmopolita del mundo. Sin embargo existe otra confrontación inevitable de hacer entre los oficiales más importantes de ambas marinas, la peruana y la chilena, quienes se habían formado en los tiempos y lugares donde se dieron conflictos tan inhumanos como la Guerra del Opio. Uno dio el ejemplo al respetar los principios éticos y morales aún en guerra, mientras que el otro, lejos de respetar esos principios, dejó un amargo recuerdo a su paso por nuestra tierra. Lynch participó en el asalto de Lima en enero de 1881, en las llamadas batallas de San Juan y Miraflores. Lima fue una ciudad más que el almirante "Dinamita" tomó por asalto, por intereses británicos; Lynch, a quien le fue dada la responsabilidad de administrar las salitreras peruanas, siendo Jefe Político de Tarapacá y que en 1881 fuera nombrado General en Jefe del Ejército de ocupación, fue un indudable protagonista de la *PAX BRITANICA*.

Mariano Felipe Paz Soldán cuando se refiere a las Fuerzas de Ocupación chilenas, cuyo texto fielmente reproduzco, dice lo siguiente:

“Durante la ocupación de Lima, Lynch impuso un gobierno de terror apoyado por un Ejército prepotente que intimidaba a la ciudadanía con la destrucción inmediata de Lima si no se satisfacían sus exigencias”, luego agrega, *“Lynch impuso un tribunal militar de justicia que llegó al escarnio de condenar a muerte a inocentes peruanos que defendían su honra o porque reclamaban los robos chilenos de sus pertenencias”.* Resulta, pues, difícil imaginar los sufrimientos que tuvo que soportar nuestra gente durante aquellos terribles tres años de ocupación del ejército chileno de nuestro suelo patrio. Cuando recordamos haber escuchado de niños, las palabras de nuestros abuelos, detalles que les fueran transmitidos por sus padres, sobre esos horribles abusos y vejámenes que el pueblo peruano tuvo que soportar durante aquellos años, qué difícil es escuchar la frase; “EJÉRCITO VENCEDOR, JAMÁS VENCIDO”, pues la victoria chilena, desde el punto de vista ético y moral sumada a la tremenda diferencia en lo que a Fuerzas Armadas se refiere, es muy cuestionable y es por ello que haciendo el solemne juramento de no permitir que esos horrores se vuelvan a repetir, aun a costa de nuestras propias vidas, debemos responder, haciendo un análisis de los hechos acaecidos en Angamos, Arica y otros combates y batallas donde, los peruanos marinos o soldados, uniformados y de civil, jamás izaron bandera blanca o rindieron plaza alguna.

En honor a estos principios, la Campaña de la Breña fue un indiscutible triunfo peruano, pues el mariscal Cáceres selló con implacable fieraza una victoria que remeció los Andes y atemorizó desde el mismo Patricio Lynch hasta el último soldado chileno. Es así que inspirados en Grau, Bolognesi, Cáceres y tantos otros, a nosotros los peruanos, en estas fechas memorables como lo es la del 8 de octubre, nacimiento de la Marina de Guerra y Combate de Angamos, nos toca exclamar: FUERZAS ARMADAS PERUANAS, SIEMPRE GLORIOSAS, JAMÁS RENDIDAS.

Artículos

Problemática en la delimitación marítima peruano-chilena*

CONTRALMIRANTE JORGE BROUSSET BARRIOS

En el año 2006, tuvimos una conversación informal con el Dr. Roberto G. MacLean sobre lo absurdo del uso del paralelo geográfico para medir los espacios marítimos. Luego, con las didácticas reflexiones geográficas de este ilustrado jurista, realizamos el ejercicio con valores aproximados y gráficos ilustrativos de la costa del Pacífico Sur Oriental que se muestra a continuación.

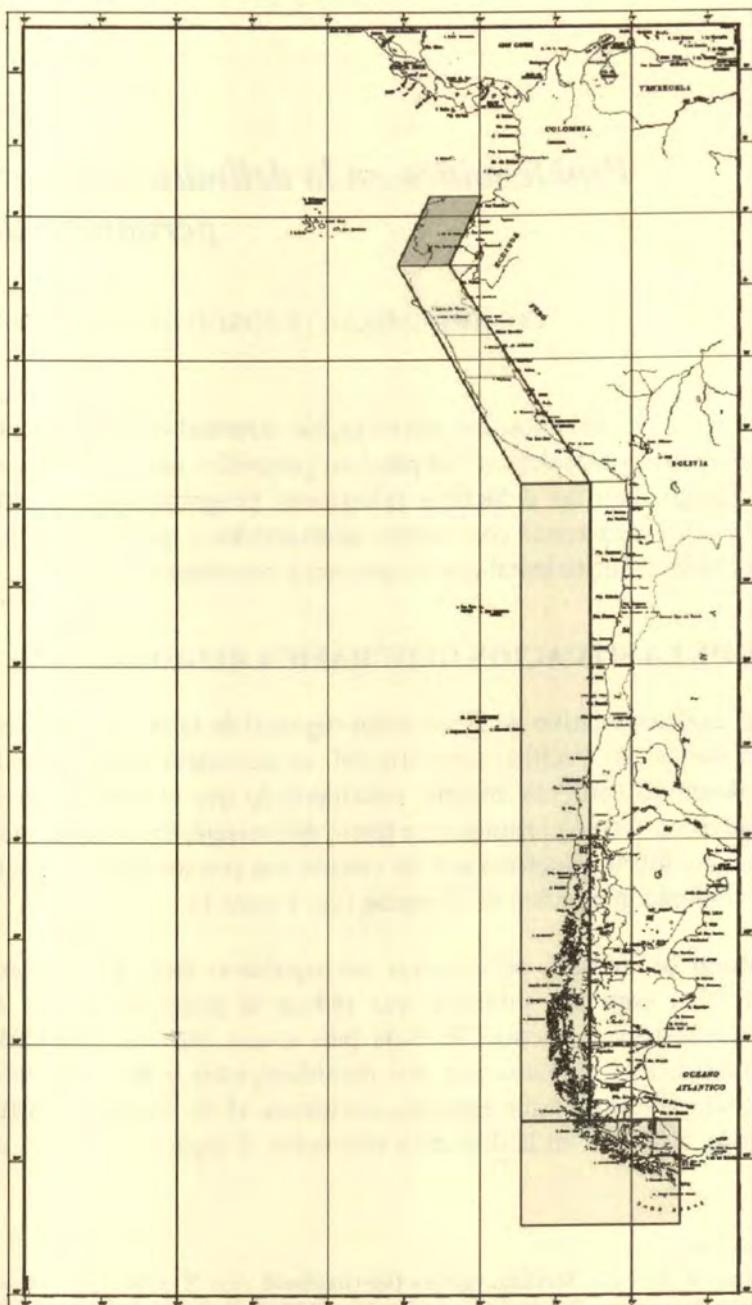
ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN GEOGRÁFICA REGIONAL

Para el análisis objetivo de la situación regional de la delimitación marítima frente a las costas del Pacífico Sur Oriental, es necesario enfocar la situación geográfica desde un contexto integral, considerando que el Perú no es el único centro de gravedad y solo constituye un tercio del paisaje, debiéndose guardar en lo posible un equilibrio simétrico real en conjunción con los otros dos países que integran el conjunto geográfico de la región (ver Figura 1).

La natural propensión para buscar un equilibrio fácil de percibir por la comunidad es el esquema simplista que reduce la geografía de los espacios marítimos adyacentes a la costa de cada país a una simetría geométrica que, a grandes rasgos, está formada por dos paralelepípedos y dos rectángulos. De norte a sur, simplificando estos espacios marítimos, el de Ecuador constituye un paralelepípedo inclinado en la dirección este oeste, el espacio marítimo del Perú

* Artículo publicado en la: **Revista Agenda Internacional**. Año XVI, N° 27, 2009, editada en marzo 2010, Instituto de Estudios Internacionales (IDEI) de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Figura 1. Mapa de las costas de Ecuador, Perú y Chile



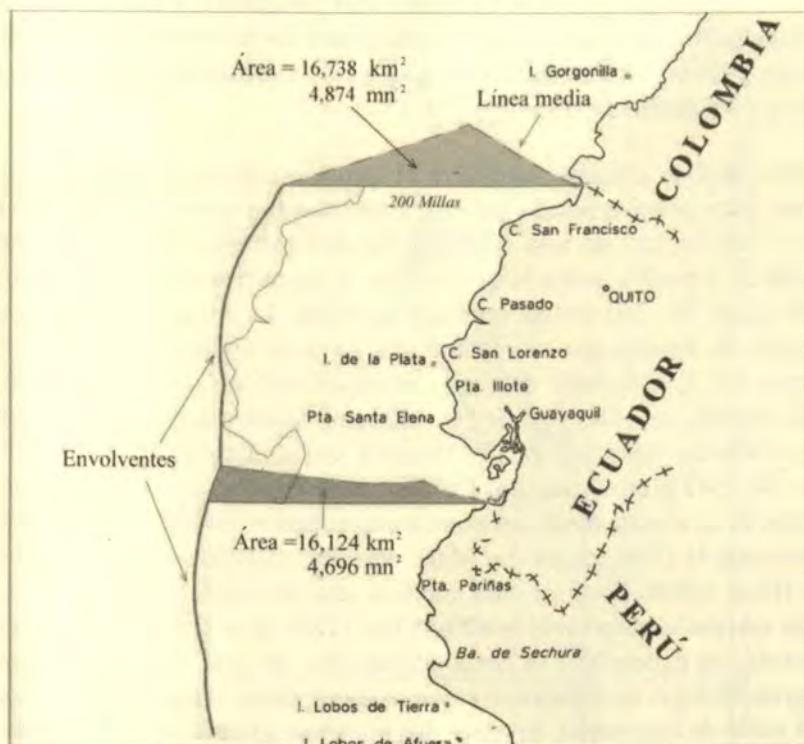
FUENTE: Elaboración propia, sobre mapa oficial.

es un paralelepípedo de mayor dimensión en cuanto a su área e inclinado hacia el oeste, y el de Chile, que es una mucho más larga y delgada costa, está integrado por un rectángulo mayor de norte a sur y uno menor de este a oeste al final del cabo de Hornos. Esta perfección geométrica se alcanza tomando como referencia los paralelos y meridianos terrestres.

Dentro de este enfoque, se realizó el ejercicio comparativo, en proporciones adecuadas, para poner a prueba numéricamente, sobre las superficies respectivas, el valor y validez real de esta simetría. De esta manera, iniciamos la medición en la costa de Ecuador, sobre la que se hizo la primera comparación al proyectar su litoral hasta las 200 millas marinas siguiendo la dirección de los paralelos geográficos, de manera que se obtiene una línea de réplica como límite externo (ver Figura 2): este método da como resultado que el Mar de Ecuador, en su totalidad, tendría una extensión de 194 342 km²; sin embargo, el método universal o de envolventes, adoptado por el Ecuador en su legislación interna (Decreto Supremo N° 1542 promulgado por Ecuador en noviembre de 1966) dispone que el límite externo se trazará desde los puntos más salientes de la costa, método similar al que dispone la Convención del Mar¹, con este método se determina un límite externo (línea envolvente), el cual encierra una superficie marítima de 238 000 km². Esta sustancial diferencia de 43 658 km² (18% de la superficie de su territorio continental)², se debe a que la costa ecuatoriana, de casi 1 200 km de longitud, tiene una morfología compleja con extensas escotaduras, destacando la entrada que forma el golfo de Guayaquil. En este caso podemos apreciar que si comparamos el paralelepípedo que proyecta la costa ecuatoriana con otro similar sobre la costa del Perú, manteniendo la misma diferencia latitudinal, podría parecer que –a grandes rasgos y en esta geometría de aparente simetría– son dos paralelepípedos similares; sin embargo, observamos que la extensión de la superficie marítima no estaría realmente definida por la aparente geometría en base a la dirección de los paralelos y meridianos porque es artificial; por lo tanto, no corresponde equivalentemente a la extensión FRENTE a su costa.

Finalmente, es importante observar que la proyección de las costas ecuatorianas adyacentes a los países vecinos, siguiendo el método universal de la línea media, establecería un espacio marítimo de 200 millas de diferentes características, con dos triángulos en los extremos (ver Figura 2). En el norte, el triángulo tiene una área de 16 782 km² cedida a Colombia, al adoptar como límite marítimo la línea que sigue la dirección del paralelo geográfico del punto donde la frontera terrestre de ambos países llega al mar; sin embargo, en el sur, con el Perú, Ecuador pretende recuperar lo cedido, obteniendo de la zona marítima peruana un triángulo cuya área es de 16 124 km², en función del paralelo de la Boca de Capones, en toda la extensión de 200 millas (ver Figura 2).

Figura 2. Mapa de las costas de Ecuador y Perú



FUENTE: Elaboración propia, sobre mapa oficial.

Un segundo ejercicio se hace con la costa de Chile³, la cual corre de norte a sur y es bastante más larga que la peruana, por lo tanto, esta última servirá de base para proyectar la diferencia aproximada de latitudes de 15°. En este mismo espacio entre latitudes, la proyección del litoral peruano, también denominado Mar de Grau, siguiendo la dirección de los paralelos –el primer espacio gris claro en la Figura 3–, cubre una superficie de 614 070 km², mientras que el espacio equivalente, es decir, 1 666 km de costa proyectado FRENTE al litoral del Mar de Chile tiene un área de 616 373 km² –el segundo espacio gris oscuro en la Figura 3–; sin embargo, es importante anotar que no estamos proyectando la longitud real del litoral peruano.

Pero la apariencia de paralelos y meridianos desconectados de la realidad de la geografía, la cual debe expresar un área equivalente a los 2 905, 90 km de longitud del litoral peruano, sufre de la misma artificialidad de leyes o tratados desconectados de la realidad de los intereses e instintos que le deben servir de base. Esta artificial simetría, aparentemente similar, es el equivalente a la comparación

metafórica de ubicar en cubículos de tamaños equivalentes a una persona pequeña y a otra más grande, pero en los que no se nota una diferencia importante porque la persona más grande está forzada a ingresar a su albergue doblada en dos.

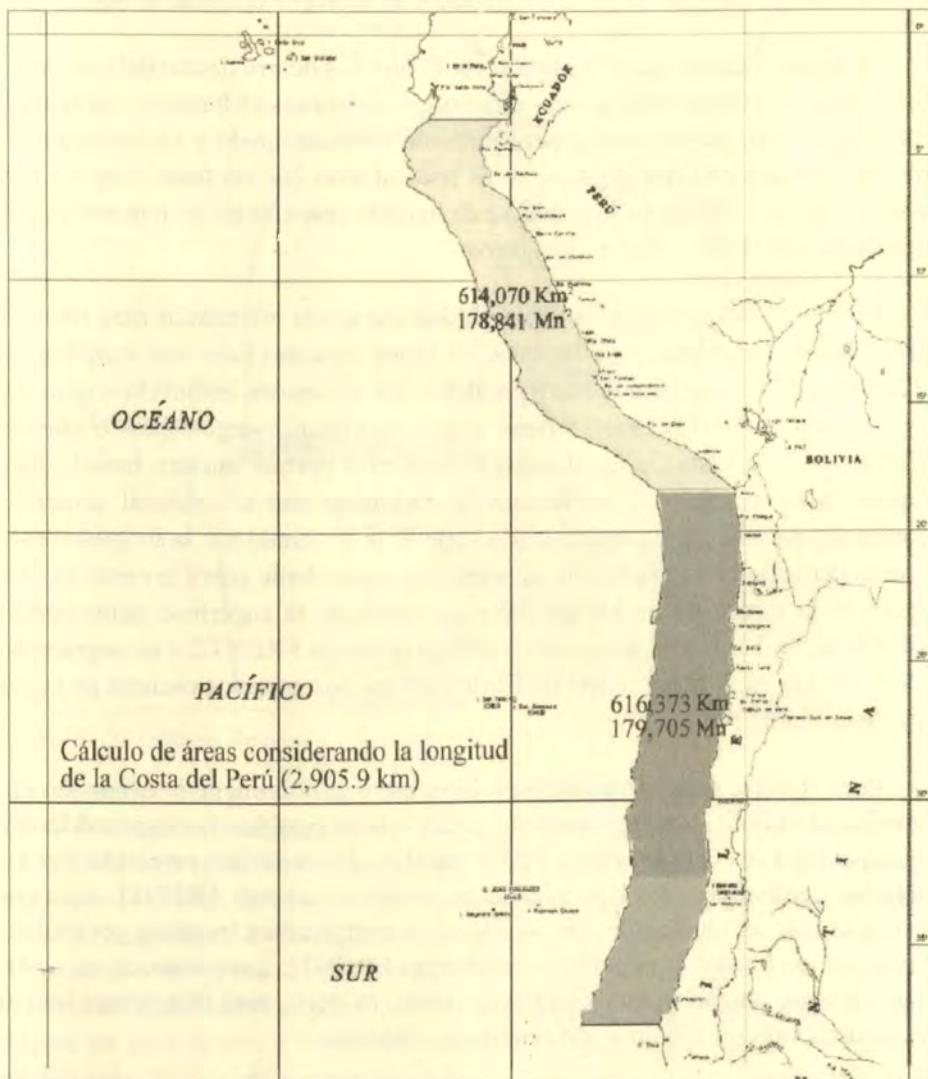
La ilusión óptica, que nos impide ver lo que nos ocurre dentro del conjunto de los tres países involucrados, es que estamos –e insistimos en hacerlo– comparando áreas de aparente equivalencia, pero entre un paralelepípedo y un rectángulo, en una posición forzada que no solo no es natural sino que no tiene ninguna razón de ser, salvo que tengamos la voluntad de hacerlo conscientes de que nos estamos engañando y estamos engañando a otros.

Pero si abandonamos la artificialidad de paralelos inventados para retornar a la realidad de la geografía de litorales, el litoral peruano tiene una longitud total de 2 905, 90 km desfigurada entre paralelos que pretenden embutirla o ignorar su mayor tamaño como si –metafóricamente– estuvieran avergonzados o quisieran esconderlo de la vista de los demás. Y todo esto porque nuestro litoral está en diagonal a los paralelos y meridianos, y desentona con su artificial simetría de geometría aparente. Si comparamos la superficie generada por la longitud real de la costa peruana, proyectada con un segmento equivalente sobre la costa de Chile, siguiendo la dirección de los paralelos geográficos, la superficie aumentaría de 614 070 km² a 1 075 183 km², que es el área obtenida FRENTE a un segmento de 2 905, 90 km en el litoral norte de Chile (ver los dos espacios oscuros en la parte baja de la Figura 3).

Para el Perú, esta comparación representa una diferencia de extensión en la superficie de 461 113 km², mientras que para Chile no significaría ninguna diferencia natural porque su costa se orienta casi vertical en dirección sur, perpendicular a los paralelos geográficos, los que además se proyectan al mar FRENTE a su costa formando casi un rectángulo. De otro lado, si comparamos las áreas generadas en el caso de medir ambas superficies marítimas FRENTE a sus respectivas costas⁴, Chile siempre obtendría una ventaja adicional, es decir, para una misma longitud de costa registra un 23% más de superficie marítima.

Por lo tanto, “FRENTE a la costa” no significa “en diagonal a la costa conforme los paralelos”. EN FRENTE o ENFRENTE significa “a la parte opuesta”, “en punto que mira a otro o está delante de otro”. Cuando decimos que nuestras casas están FRENTE A FRENTE, que los voluntarios den UN PASO AL FRENTE, dar FRENTE, o de FRENTE ¡marchen!, a nadie se le ocurre interpretar que estas palabras significan “en diagonal”.

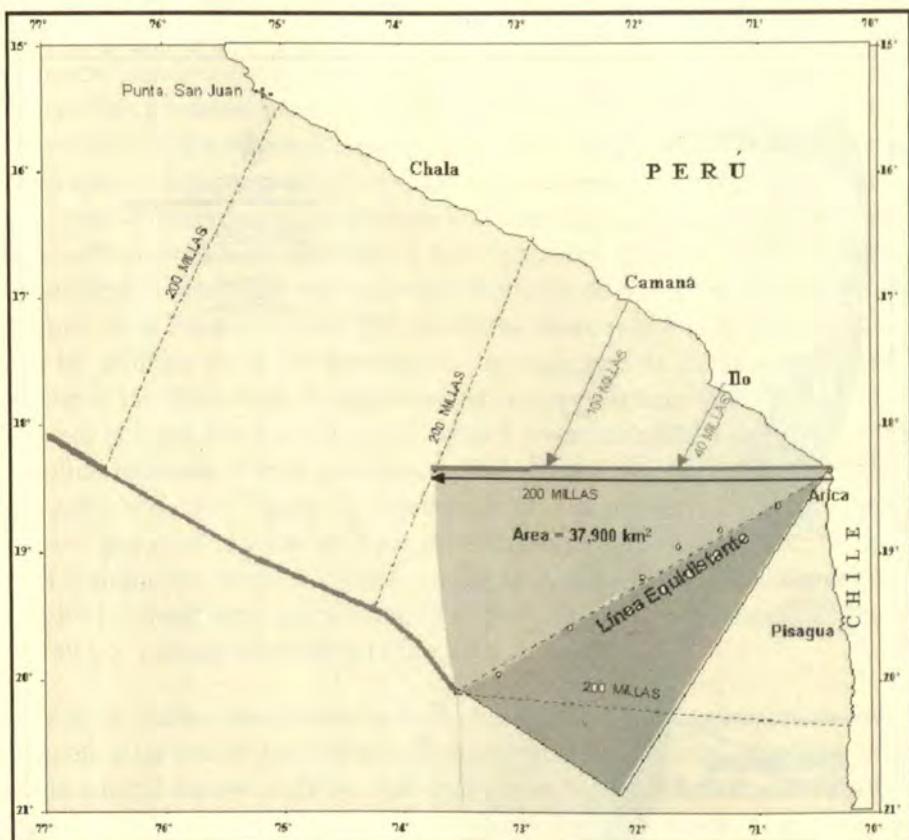
Figura 3. Comparación área marítima de Perú proyectada en la costa norte de Chile



FUENTE: Elaboración propia, sobre mapa oficial.

Este es el mismo enfoque que hace Chile en todos sus límites marítimos en los que sigue la línea de su geografía, sin que sea tan ostensible porque se confunde con los paralelos o meridianos. Y es el mismo enfoque que hace Brasil en la otra costa del continente con un litoral de configuración mucho más acentuada pero comparable, si guardamos las proporciones debidas, con la conformación de la

Figura 4. Proyección zona sur Dominio Marítimo Peruano

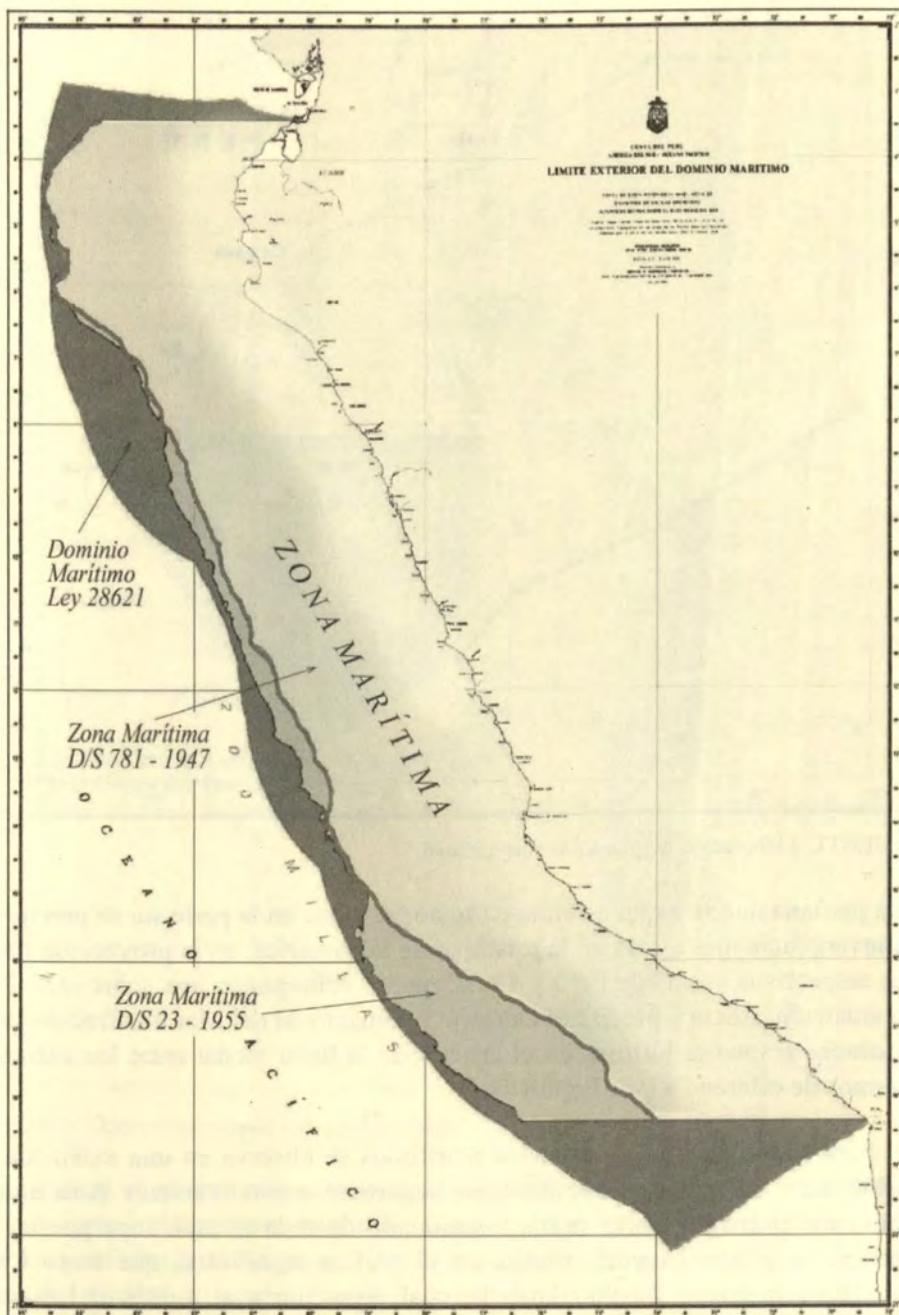


FUENTE: Elaboración propia, sobre mapa oficial.

costa peruana que se expande en la parte norte, y que en la parte sur se precipita a la convergencia más aguda en la totalidad de Sudamérica, en la proyección frente a las respectivas costas de Perú y Chile, que se sobreponen una sobre otra. Para esta situación exacta y precisa el Derecho Internacional del Mar ha ofrecido ya su inequívoca respuesta jurídica en el criterio de la línea media entre los extremos máximos de diferencia (ver Figura 4).

Esta superposición de espacios marítimos se observa en una extensión de 75 800 km², los mismos que deberían repartirse equitativamente para ambos países; sin embargo, Chile se ha posesionado de toda el área superpuesta. La línea media o equidistante referida en el gráfico significaría que tanto Chile como Perú cederían 37 900 km², lo cual equivaldría al 1,09% del espacio marítimo continental chileno y 4,35% del dominio marítimo peruano.

Figura 5. Comparación de proyección de 200 millas



FUENTE: Elaboración propia, sobre mapa oficial.

En el Perú, durante la evolución de la tesis de las 200 millas, inicialmente en 1947⁵, se estableció un método demarcatorio cuya propia norma establece la posibilidad de modificar ese método, en razón de nuevos estudios e intereses nacionales, para trazar una línea imaginaria paralela a las costas, medida siguiendo la línea de los paralelos geográficos. Esta aparente proyección de una línea paralela no es real; lo sería si el litoral peruano fuera una línea casi recta en dirección norte sur. En efecto, esta proyección de una costa inclinada sobre el paralelo, tal como hemos visto anteriormente, produce un área marítima deformada y reducida debido a esta inclinación del litoral respecto de los paralelos geográficos. El trazo de esta línea de réplica determina una extensión marítima de 614 070 km², (área blanca y línea gris en la Figura 5). En 1955, por Resolución Suprema N° 23 del 12 enero, luego de la firma de la Declaración de Santiago para la defensa regional de la doctrina de las 200 millas, se establece que la zona marítima peruana está limitada en el mar por una línea paralela a la costa y a una distancia constante de esta de 200 millas náuticas, lo cual permite ampliar la extensión marítima a 805 219 km² (área gris claro en la Figura 5). Finalmente, el 3 de noviembre 2005 se establece mediante la Ley de Líneas de Base del Dominio Marítimo del Perú, N° 28621⁶, que el dominio marítimo se medirá conforme lo dispone las normas generales del Derecho Internacional, por lo cual la superficie marítima debería alcanzar los 872 159 km² (área gris oscuro en Figura 5).

Por lo tanto, concluimos que la determinación de la superficie del mar adyacente a un Estado proyectando su línea de costa sobre los paralelos no tiene sentido natural alguno, a menos que dicha costa sea perpendicular a los paralelos y paralela a los meridianos (el caso de Chile). En estos casos, el mar adyacente FRENTE a la costa de un Estado puede ser medido en su superficie con igual resultado de acuerdo a la geografía real, producto de la geología planetaria o a los paralelos y meridianos inventados por el hombre. Este método de medición no se debe utilizar en casos como el Perú, donde el litoral tiene una inclinación en relación a la dirección de los paralelos, y por tanto la proyección del área marítima adyacente se reduce, perjudicando los intereses del país.

EVOLUCIÓN DE LOS ESPACIOS MARÍTIMOS DEL PERÚ

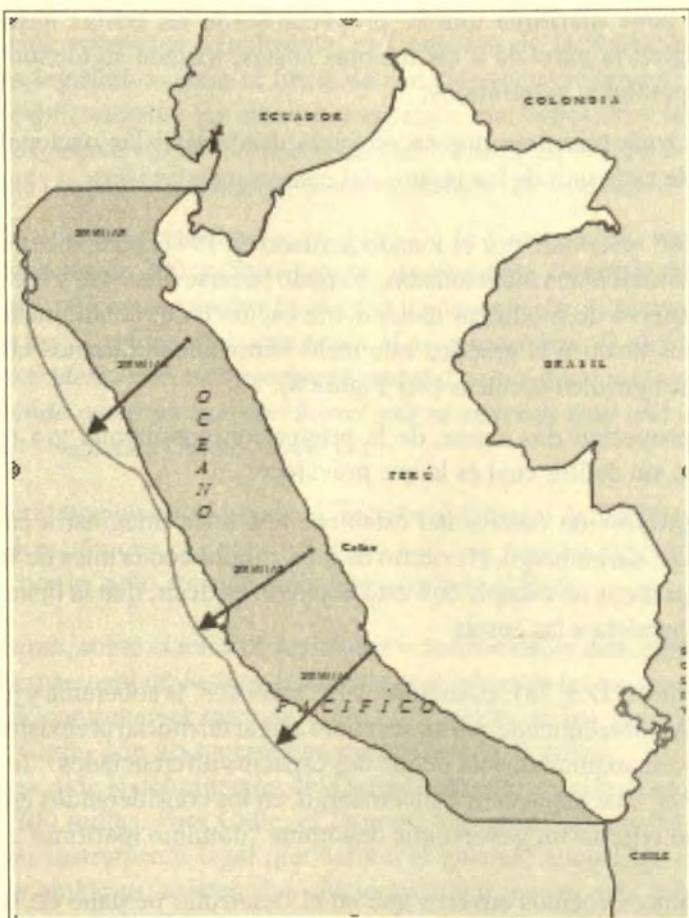
La delimitación de los espacios marítimos es un tema de actualidad y despierta la inquietud de muchos países, ya que todavía se encuentran por definir más del 50% de las fronteras marítimas a nivel mundial. Esta realidad se presenta debido a que el derecho de la delimitación marítima ha evolucionado mediante el reconocimiento universal de las 200 millas en el nuevo Derecho del Mar que entró en vigor en noviembre de 1996, al producirse la 60º ratificación de la Convención de Naciones

Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR); institución que compila las normas y conductas sobre todos los aspectos para el uso y aprovechamiento de los mares y océanos.

Hasta ese entonces en el mundo sólo se reconocían de manera universal los espacios de “mar territorial”, cuyo origen se remonta al siglo XVI y la “plataforma continental” que se oficializa a partir de la Convención de Ginebra de 1958; si bien es cierto que varios países reclamaron desde mediados de la década de 1940 una extensión de 200 millas sobre las aguas adyacentes a sus respectivas costas. Este espacio finalmente ha sido reconocido universalmente mediante la denominación de “zona económica exclusiva”, la cual recoge básicamente los postulados de la declaración peruana del 1 de agosto de 1947 que preconiza la soberanía y jurisdicción sobre los recursos naturales existentes sobre las aguas suprayacentes en beneficio exclusivo del Estado ribereño, según lo dispone el Decreto Supremo 781:

1. *Declárase que la soberanía y jurisdicción nacionales se extienden a la plataforma submarina o zócalo continental o insular adyacente a las costas continentales e insulares del territorio nacional cualesquiera que sean la profundidad y extensión que abarque dicho zócalo.*
2. *La soberanía y jurisdicción nacionales se ejercen también sobre el mar adyacente a las costas del territorio nacional, cualesquiera que sea su profundidad y en la extensión necesaria para reservar, proteger, conservar y utilizar los recursos y riquezas naturales de toda clase que en o debajo de dicho mar se encuentren.*
3. *Como consecuencia de las declaraciones anteriores, el Estado se reserva el derecho de establecer la demarcación de las zonas de control y protección de las riquezas nacionales en los mares continentales e insulares que quedan bajo el control del Gobierno del Perú, y de modificar dicha demarcación de acuerdo con las circunstancias sobrevinientes por razón de los nuevos descubrimientos, estudios e intereses nacionales que fueren advertidos en el futuro; y, desde luego, declara que ejercerá dicho control y protección sobre el mar adyacente a las costas del territorio peruano en una zona comprendida entre esas costas y una línea imaginaria paralela a ellas y trazada sobre el mar a una distancia de doscientas millas marinas, medida siguiendo la línea de los paralelos geográficos. Respecto de las islas nacionales esta demarcación se trazará señalándose una zona de mar contigua a las costas de dichas islas, hasta una distancia de doscientas millas marinas medidas desde cada uno de los puntos del contorno de ellas.*

Figura 6. Croquis extensión 200 millas según D.S. 781 de 1947



FUENTE: Elaboración propia, sobre mapa oficial.

El D.S. 781 de 1947, antes mencionado, expresa de manera unilateral la intención del Perú de extender su soberanía y jurisdicción más allá del mar territorial ya existente, hasta las 200 millas. Esta extensión se materializa mediante el establecimiento separado de la “plataforma submarina” y el “mar adyacente a sus costas”,

“... para lo cual el Estado se reserva el derecho de establecer la demarcación de las zonas de control y protección, y de modificar dicha demarcación de acuerdo con las circunstancias sobrevinientes por razón de los nuevos descubrimientos, estudios e intereses nacionales que fueren advertidos en el futuro” (Art. 3).

Las 200 millas establecidas por el Perú comprenden:

- una zona marítima que se proyecta desde las costas hasta una línea imaginaria paralela a las mismas costas, trazada siguiendo la línea de los paralelos geográficos;
- una zona marítima que se proyecta desde las islas nacionales, trazada desde cada uno de los puntos del contorno de las islas.

El derecho reservado por el Estado peruano en 1947, para la demarcación de las zonas marítimas antes mencionadas, no pudo hacerse efectivo, y fue sumamente prudente la reserva de modificar dicha demarcación en el mismo instrumento. Si pretendiéramos llevar a la práctica este tecnicismo, encontraremos las siguientes contradicciones jurídico-técnicas (ver Figura 6):

- Se proyectan dos zonas, de la proyección continental y a partir de las islas, sin definir cuál es la que prevalece.
- La proyección continental establece una línea imaginaria paralela a las costas; sin embargo, el criterio de medir siguiendo la línea de los paralelos geográficos no cumple con este objetivo, es decir, que la línea imaginaria sea paralela a las costas.

Finalmente, el D.S. 781, cuando declara “extender” la soberanía y jurisdicción, implícitamente sobreentiende que no se refiere al mar territorial preexistente, y como hemos observado explícitamente define dos espacios diferenciados: “la plataforma submarina” y el “mar adyacente”; sin embargo, en los considerandos engloba estos espacios en un criterio *sui generis* que denomina “dominio marítimo”.

Por lo tanto, debemos advertir que en el desarrollo peruano de la evolución temprana de los espacios marítimos, universalmente establecidos en 1996, se tienen en cuenta los espacios marítimos hoy vigentes: mar territorial, plataforma continental y zona económica exclusiva. Sin embargo, desde 1952, mediante declaración tripartita Perú, Chile y Ecuador se reconocen mutuamente la soberanía y jurisdicción sobre una “zona marítima” de 200 millas náuticas, como mínima extensión frente a sus costas. Posteriormente, el Perú a partir de su Constitución Política de 1979 establece oficialmente el criterio de “dominio marítimo” de 200 millas, Ecuador reclama un mar territorial de 200 millas y Chile suscribe la denominación universal de mar territorial de 12 millas, zona económica exclusiva y plataforma continental hasta las 200 millas.

Existen todavía en el Perú dos corrientes de opinión, razón por la cual el Estado no ha adherido a la CONVEMAR hasta la fecha. Para algunos peruanos el

dominio marítimo es sinónimo de mar territorial y varios sectores del Ejecutivo se han pronunciado oficialmente hacia el reconocimiento de los espacios marítimos universalmente aceptados; igualmente, el Congreso de la República ha emitido resoluciones legislativas para la firma de tratados internacionales, en los cuales se aceptan explícitamente los diferentes espacios marítimos, mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental. Es más, en el seno de las Naciones Unidas (1998) se ha dado la siguiente interpretación (el resaltado es nuestro):

“Un Estado latinoamericano, no parte de la Convención, reclama un área singular de 200 millas náuticas, denominada **Dominio Marítimo**, reconociendo expresamente la libertad de navegación y sobrevuelo más allá de las 12 millas. **Por esta razón el área marítima de dicho Estado está considerada en una categoría especial como otros, en lugar de ser clasificado como un mar territorial que se extiende más allá de las 12 millas**” (Naciones Unidas, 1998:17).

La interpretación corresponde al Secretario General de las Naciones Unidas, en la consideración que el Perú es el único país que registra el término “Dominio Marítimo”; por lo tanto, es indudable que se refiere al Perú.

Por último, sobre el tema de los espacios marítimos, la demanda del Perú ante la Corte Internacional de Justicia (CIJ) dice textualmente (el resaltado es nuestro): “Resolver la controversia referida a la delimitación de los **espacios marítimos** del Perú y Chile, que se superponen en el Océano Pacífico...” Como se podrá apreciar no se pide la delimitación del Dominio Marítimo, el cual es un espacio *sui generis* de 200 millas. Para Chile, el Decreto Supremo Peruano Nº 781 de 1947, fue el primer instrumento legal que definió el paralelo geográfico como línea de frontera; sin embargo, existen dos situaciones que niegan esta falsa suposición. La primera vinculada al Derecho Internacional, mediante el cual se impide que actos unilaterales fijen compromisos entre terceros, y la segunda está en el hecho, ya mencionado, que el artículo tercero del citado decreto dispone que dicha demarcación se podrá modificar “de acuerdo con las circunstancias sobrevinientes por razón de los nuevos descubrimientos, estudios e intereses nacionales que fueren advertidos en el futuro”.

De esta manera hemos querido puntualizar que el D.S. Nº 781 fue el inicio de una revolucionaria actitud peruana para establecer nuevos criterios sobre las 200 millas, lo cual tuvo un largo proceso de evolución y fue finalmente reconocido internacionalmente en 1996; por lo tanto, para la CIJ será casi imposible darle valor jurídico a algo inexistente para el Derecho Internacional en 1947, fundamento inicial de la pretensión chilena de que nuestra frontera marítima ha sido definida siguiendo el criterio de la dirección de un paralelo geográfico.

En 1952, a iniciativa de Chile, se negociaron sobre la base del “Proyecto sobre Zócalo Continental y las Aguas que lo Cubren”, presentado por el gobierno chileno, los acuerdos de la “Declaración de Santiago de 1952”. El artículo tercero del mencionado proyecto proponía (el resaltado es nuestro):

“La zona indicada comprende las aguas que quedan dentro del perímetro formado por las costas de cada país y una *paralela matemática* proyectada en el mar a 200 millas marítimas de distancia del *territorio continental*, siguiendo la orla de las costas. En casos de *territorio insular*, la zona de 200 millas marinas se aplicará *en todo el contorno* de la isla o grupo de islas [ver Figura 7]. Si una isla o grupo de islas pertenecientes a uno de los países declarantes estuviera a menos de 200 millas marinas de la zona marítima general que corresponda a otro de ellos, *según lo establecido en el primer inciso de este artículo* la zona marítima de dicha isla o grupo de islas quedará limitada, *en la parte que corresponde, a la distancia que la separa de la zona marítima del otro Estado o país*”.

Esta propuesta fue recogida casi integralmente, con la diferencia que se modificó el criterio de “paralela matemática” por “distancia mínima”, y para el caso de las islas, situadas dentro del espacio de proyección continental, “la distancia que la separa de la zona marítima del otro Estado o país”, por el criterio de la línea del “paralelo geográfico” que sigue la dirección del punto en que llega al mar la frontera terrestre de los estados respectivos. Este último cambio se realizó a solicitud del Ecuador, cuyo representante propuso (el resaltado es nuestro):

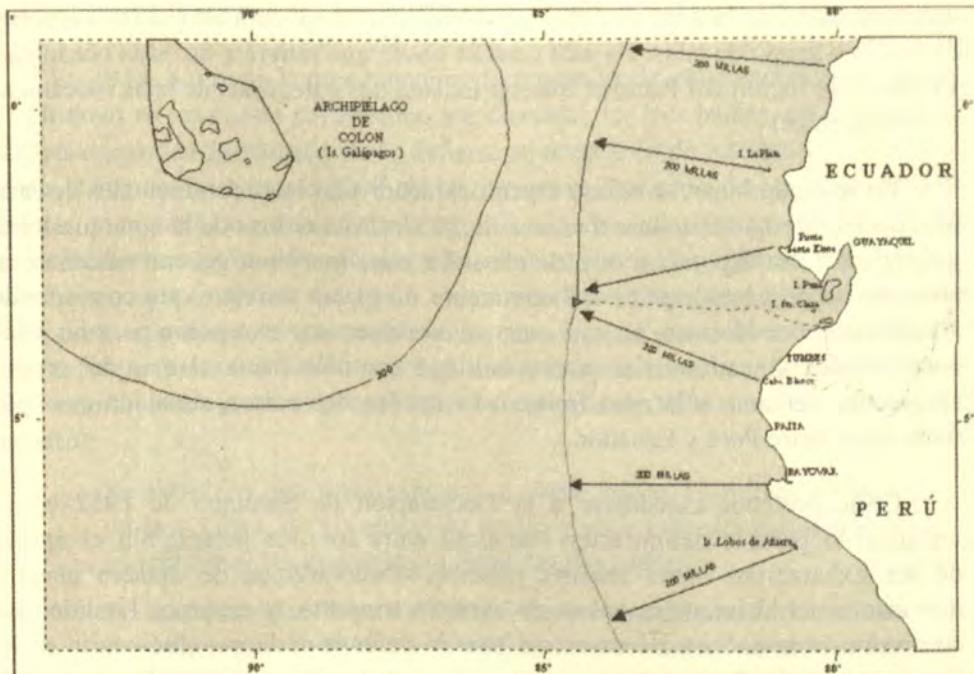
“... que convendría dar más claridad al artículo 3º, a fin de evitar cualquier error de interpretación de *la zona de interferencia en el caso de las islas* y sugirió que la declaración se redactara sobre la base de que la línea limítrofe de la zona de jurisdicción de cada país fuera el paralelo respectivo desde el punto en que la frontera de los países toca o llega al mar”.

El artículo IV de la Declaración de Santiago de 1952 (resultado de la negociación de la propuesta chilena del artículo 3º), establece normas de común acuerdo para el caso de la delimitación marítima de las islas oceánicas y continentales, lo cual debe ser interpretado mediante un acuerdo demarcatorio bilateral, cuando existan tales circunstancias especiales (Perú y Ecuador).

El texto del mencionado artículo dispone:

“En el caso de territorio insular, la zona de 200 millas marinas se aplicará en todo el contorno de la isla o grupo de islas.

Figura 7. Croquis 200 millas continentales e insular Perú - Ecuador



FUENTE: Elaboración propia, sobre mapa oficial.

Si una isla o grupo de islas pertenecientes a uno de los países declarantes estuviere a menos de 200 millas marinas de la zona marítima general que corresponde a otro de ellos, la zona marítima de esta isla o grupo de islas quedará limitada por el paralelo del punto en que llega al mar la frontera terrestre de los Estados respectivos".

Haciendo una lectura, conforme al sentido corriente y general de los términos del artículo IV, el mismo pretende regular la delimitación de una nueva y revolucionaria, en su época, zona marítima de 200 millas para el caso de las islas o grupos de islas nacionales de cada país.

Es importante anotar que solo Chile y Ecuador tienen bajo su soberanía islas o grupos de islas fuera de su zona marítima general o continental; es decir, islas oceánicas (de origen volcánico) ubicadas más allá de las 200 millas de su mar adyacente a su espacio terrestre y su respectiva plataforma continental. Las islas o grupos de islas chilenas y ecuatorianas se encuentran a más de 200 millas del límite exterior de su zona marítima general, y obviamente a mayores distancias del límite externo peruano.

En primer término, el artículo IV refiere al caso de territorio insular, determinando que la zona de 200 millas marinas se aplicará en todo el contorno de la isla o grupo de islas. En este caso es obvio que refiere a las islas oceánicas, ya que en la región del Pacífico Sureste existen dos categorías de islas (oceánicas y continentales)⁷.

En segundo lugar, se refiere específicamente a las islas continentales de cada país declarante que estuviere a menos de 200 millas marinas de la zona marítima general, que corresponde a otro de ellos. La zona marítima general se refiere al área que se proyecta a partir del continente o espacio terrestre que corresponde a cada país; por lo tanto, en este caso se establece una excepción para las islas continentales ubicadas en la plataforma que continúa hacia el mar del propio continente, cercanas a la zona fronteriza entre los dos países, situación que solo tiene lugar entre Perú y Ecuador.

Chile pretende considerar a la Declaración de Santiago de 1952 como un acuerdo para la delimitación marítima entre los dos países. Sin el ánimo de ser exhaustivos en el análisis jurídico, observaremos de manera general que este acuerdo internacional es de carácter tripartito, y tuvo por finalidad un compromiso de política internacional para la defensa de la, revolucionaria en su época, extensión de los mares adyacentes a las costas de los estados ribereños, hasta las 200 millas, en defensa de la soberanía y jurisdicción sobre los recursos naturales allí existentes. Si bien es cierto esta norma recoge un compromiso de excepción con carácter delimitatorio, este solo refiere al caso de islas continentales cercanas a las zonas de adyacencia entre los estados, esto se conoce en el Derecho Internacional como "circunstancias especiales", las cuales fueron solicitadas por el Ecuador y reconocidas por el Perú, ya que en el golfo de Guayaquil existen islas que configuran esta realidad geográfica que no se tiene entre Perú y Chile. Similar conducta se recoge cuando se dictan normas generales para el caso de islas oceánicas que solo tienen Chile y Ecuador, y que no son aplicables al Perú, porque este país no cuenta con tales características geográficas insulares.

Por lo tanto, en este acuerdo internacional no existe ningún compromiso entre Perú y Chile para delimitar sus fronteras marítimas. En todo caso se recoge un reconocimiento general para el establecimiento y defensa regional de un mínimo de 200 millas frente a las costas de cada país firmante de esta declaración, y si proyectamos las 200 millas siguiendo la dirección del paralelo geográfico, a partir del punto donde la frontera terrestre llega al mar, entre el Perú y Chile, como hemos analizado anteriormente, Chile mantendría frente a sus costas las 200 millas, dejando al Perú, frente a Tacna casi sin mar y espacios reducidos frente a

las regiones del sur peruano de Moquegua y Arequipa. Una evidente situación de inequidad reprobada por el Derecho Internacional.

En 1954, a raíz de la preocupación de presencia de grandes flotas pesqueras de ultramar en las costas del Pacífico Sur Oriental, los tres países, en el marco de la Declaración de Santiago, para la defensa en resguardo de los recursos naturales frente a sus costas hasta las 200 millas, firmaron una serie de acuerdos para la defensa y regulación racional de la explotación de dichos recursos. Es así que se alcanzó, entre otros, el convenio para establecer una Zona Especial Fronteriza Marítima, cuya finalidad fue la de evitar incidentes con las embarcaciones de poco porte con escasos recursos náuticos, para lo cual se establecieron zonas de tolerancia pesquera utilizando por facilidad práctica un *modus vivendi*, en base a la dirección de un paralelo geográfico; el Convenio de 1954 dice (el resaltado es nuestro):

- “a. Se establece una zona especial, a partir de las 12 millas marinas de la costa, de 10 millas de ancho a cada lado del paralelo que constituye el límite marítimo **entre los dos países**.
- b. Se establece que la pesca o caza dentro de la Zona de 12 millas marinas a partir de la costa está reservada exclusivamente a los nacionales de cada país”.

Si bien es cierto que expresamente el acuerdo refiere al paralelo geográfico como “límite marítimo entre los dos países”, debemos entender que la referencia al paralelo es de carácter práctico para la ubicación de las pequeñas embarcaciones pesqueras, debido a que el paralelo geográfico se puede definir con una simple observación del astro solar al medio día; asimismo, la confirmación de “límite marítimo” solo puede entenderse como está expresamente redactado “entre los dos países”, porque legalmente es solamente aplicable al Perú y el Ecuador, como norma de excepción en el caso de islas continentales.

La zona de tolerancia que se respeta desde 1954 no tiene los alcances de una demarcación fronteriza por varias razones: primero, porque fija un área de 20 millas, y las fronteras no se definen en una incertidumbre de 20 millas que significa casi 38 kilómetros; segundo, el área no comienza en la orilla del mar, sino desde las 12 millas, no estipula claramente dónde termina, ni tampoco que se extiende hasta las 200 millas, y además no comprende el suelo y subsuelo marino.

Este es un convenio que el Perú ha denominado como un compromiso de carácter pesquero administrativo, que no tiene las formalidades para la demarcación

de las fronteras marítimas, y que además en su propio texto establece que forma parte y no deroga lo establecido en la Declaración de Santiago en 1952, mediante la cual los tres países reconocieron una zona marítima como mínimo de 200 millas frente a sus costas.

Posteriormente, en 1955, para consolidar la política internacional en defensa de las 200 millas, se firmó un Protocolo de Adhesión a la Declaración de Santiago, invitando a otros países a ser partícipes de la necesidad de establecer un área adyacente de soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas, en resguardo de los recursos naturales de los países ribereños.

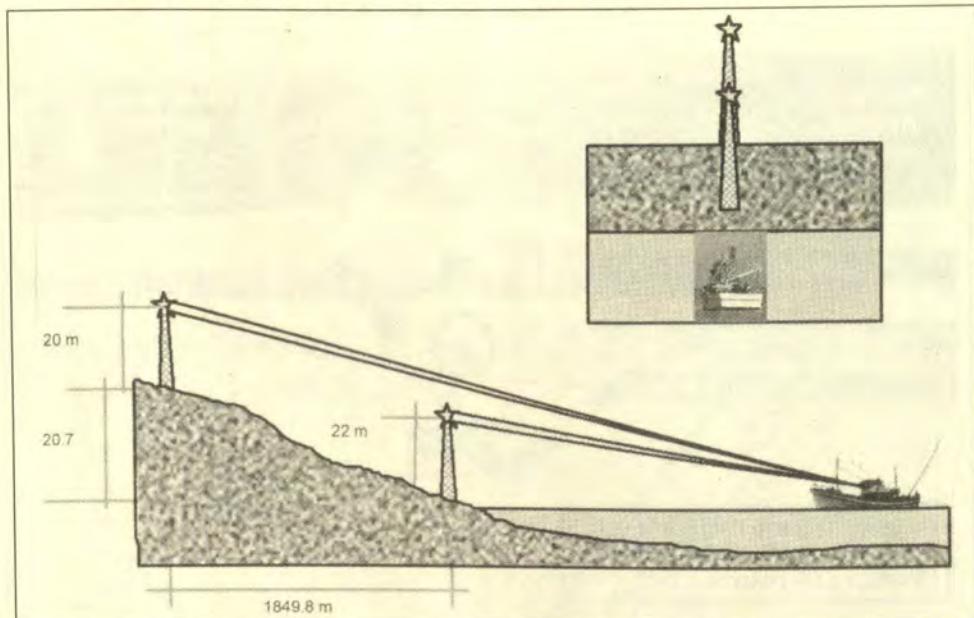
En ese contexto, los gobiernos hacen un reconocimiento expreso de que realmente la Declaración de Santiago (1952) no establece ninguna delimitación marítima, más bien se ratifica su finalidad orientada a consolidar la tesis de las 200 millas; es decir, la adhesión mediante este instrumento establece con meridiana claridad que “no se afecta el ejercicio del derecho que tiene todo Estado de fijar la extensión y límites de su zona marítima”. Además se reconoce implícitamente que la Declaración de Santiago no es un tratado de fronteras, ya que “cada Estado al adherirse puede determinar la extensión de su respectiva zona, ya sea frente a una parte o la totalidad de su litoral, de acuerdo con la realidad geográfica peculiar”.

La realidad geográfica es que el Perú tiene una costa inclinada frente a una costa recta de Chile orientada de norte a sur; por lo cual se debe tener en cuenta el tratamiento que reconoce el Derecho Internacional para las áreas adyacentes que se superponen, bajo los principios de justicia y equidad recogidos en la CONVEMAR como normas que devienen de la costumbre internacional.

En conclusión, existe una práctica que el Perú adoptó de buena fe durante la evolución de los nuevos espacios marítimos hasta las 200 millas, y que se podría denominar como un *modus vivendi*, que no debe confundirse como si fuera una costumbre internacional y menos el reconocimiento de un derecho histórico que Chile puede reclamar en función al tiempo.

En 1968 y 1969 se firmaron actas con el propósito de establecer, en la zona cercana a la orilla del mar, una señalización náutica que permitiera, conforme establece el Convenio de 1954, brindar una orientación a las pequeñas embarcaciones pesqueras con escasos recursos de náutica. Esta señalización materializada mediante dos torres (la anterior en territorio peruano y la posterior en territorio chileno), proyectaba de manera visual, en el día y la noche, una línea imaginaria hacia los 270°, la cual podía ser vista por pequeñas embarcaciones hasta

Figura 8. Proyección enfilación frontera Perú - Chile



FUENTE: Elaboración propia

una distancia no mayor de 12 millas, debido a las características de sus estructuras y la potencia de la luz, ambos limitados en su alcance por la curvatura de la tierra (ver Figura 8).

El límite pesquero establecido de ninguna manera configura una frontera, tenemos como referencia acuerdos internacionales a través de la Organización Marítima Internacional (OMI) que establecen límites para fines específicos; por ejemplo, la zona de alerta para “búsqueda y rescate” área XVI a cargo del Perú, y que también establece un paralelo geográfico como límite por razones prácticas de fácil identificación. Sin embargo, esto no significa el reconocimiento de una frontera marítima a nivel internacional.

La instalación de la señal (Figura 9) al costado del Hito N° 1, denominado “orilla del mar”, trajo como consecuencia que se tomara este hito como referencia; por lo tanto, es absurdo pretender que estos actos modificaron el Tratado de 1929 y los trabajos demarcatorios de 1930, mediante los cuales se estableció la delimitación del punto “Concordia” como el punto de inicio, en el océano Pacífico, de la frontera terrestre entre Perú y Chile, y la demarcación gráfica del punto desde

**Figura 9. Proyección frontera terrestre Perú - Chile
y enfilación del Hito N° 1**



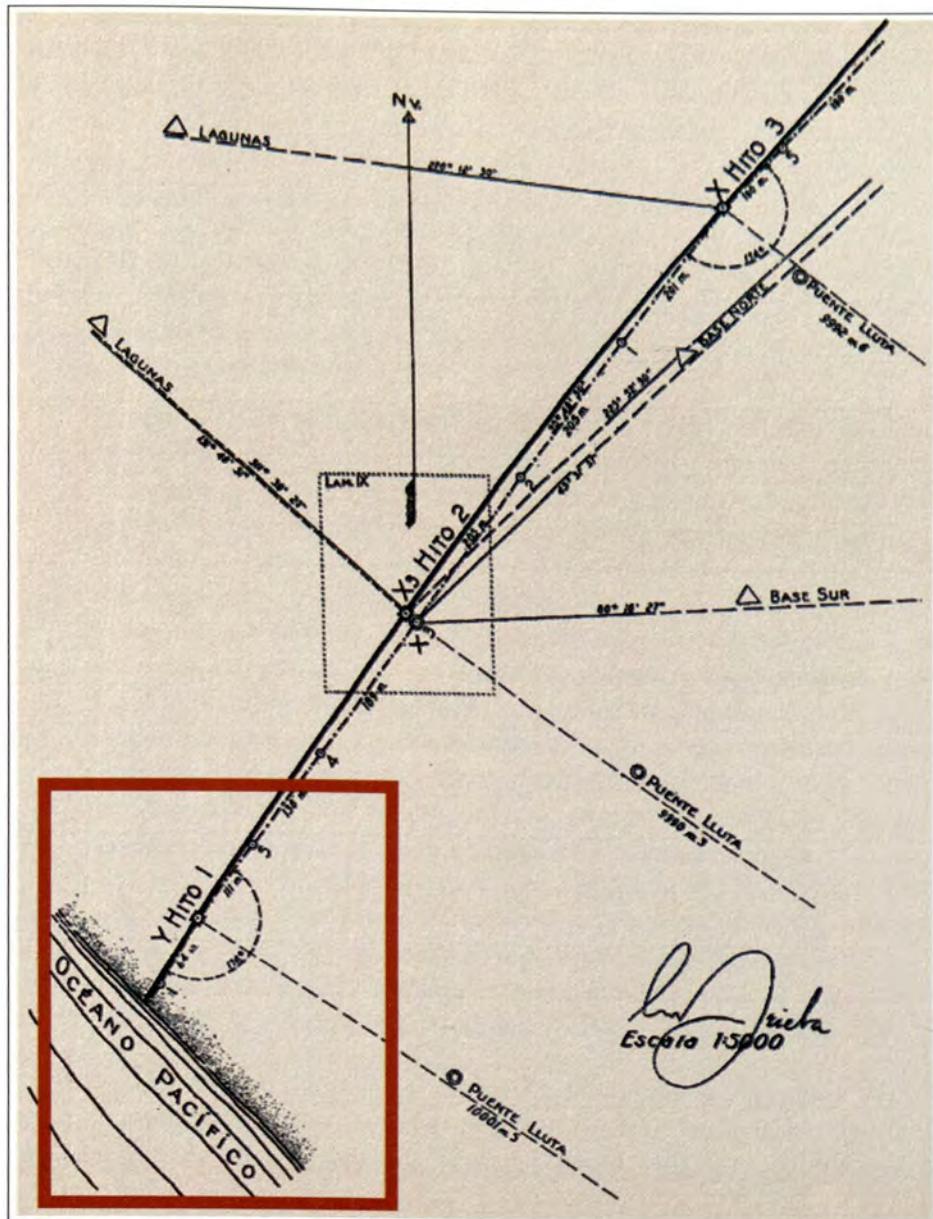
FUENTE: Elaboración propia

el Hito N° 1 hacia el mar, siguiendo la dirección del arco “Concordia” distante 10 kilómetros del puente del Ferrocarril Arica- La Paz sobre el río Lluta, el cual corta el océano Pacífico en un solo punto (inicio de la frontera terrestre hacia el este).

Los elementos técnicos establecidos en 1930 mediante documentos debidamente protocolizados, y que tienen carácter permanente, permiten en cualquier circunstancia el cálculo geodésico para determinar con precisión matemática la ubicación cartográfica de la posición del punto “Concordia”, sobre la línea de referencia común de marea que vincula a ambos países; tal como lo establece expresamente el Tratado de 1929 en su artículo segundo. Este punto, además, deberá ser el inicio de la frontera marítima entre ambos países. En el plano firmado por el representante chileno, se puede apreciar con claridad la ubicación de los hitos 1, 2 y 3, y cómo la línea de frontera demarcada binacionalmente en 1930, continúa hasta el océano Pacífico (ver Figura 10).

En agosto de 1980, el Perú hizo una declaración al término de las negociaciones de la CONVEMAR, pronunciada por su delegado el embajador Alfonso Arias-Schreiber (2001), (el resaltado es nuestro):

**Figura 10. Croquis oficial Comisión Mixta
Demarcadora Perú - Chile**



“... a falta de un convenio específico de delimitación concertado de manera expresa para fijar definitivamente los límites de tales zonas (*espacios marítimos*), y donde no prevalezcan circunstancias especiales ni existan derechos históricos reconocidos por las partes, debe aplicarse como regla general la línea media o de equidistancia, por tratarse del método más idóneo para llegar a una solución equitativa”.

En mayo de 1986, durante las negociaciones para culminar los asuntos pendientes del Tratado de 1929, referente al compromiso chileno de construir a su costo facilidades portuarias en Arica para el servicio del Perú, el Canciller chileno Jaime del Valle expresó que una vez entregadas las obras se concluirían los temas de límites entre ambos países, a lo cual el suscripto, como presidente de la delegación técnica peruana, observó que aún se tenía pendiente el límite marítimo, razón por la cual el Canciller peruano Allan Wagner Tizón designó al embajador Juan Miguel Bákula, quien viajó a Santiago y expuso pormenorizadamente la posición peruana respecto a este tema y dejó constancia de lo tratado mediante una Nota Diplomática presentada por nuestra Embajada en Chile. Mediante este acto el Perú expresó oficialmente:

“la conveniencia de proceder a la delimitación formal y definitiva de los espacios marinos que complementan la vecindad geográfica entre los dos países, por cuanto la referencia a la línea del paralelo no resultaba adecuada y su interpretación extensiva podría generar una situación inequitativa y riesgosa, en desmedro de los legítimos intereses del Perú, que aparecerían gravemente lesionados. Señalando que la definición de los nuevos espacios marítimos contenida en la Convención sobre el Derecho del Mar, y la necesidad de incorporar sus principios a la legislación interna de los países hacían urgente abordar el problema, pues los países debían precisar las características de su mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental. Recordó que la ‘zona marítima de 200 millas’ definida por la Comisión Permanente del Pacífico Sur en su Reunión de 1954, es un espacio diferente de cualquiera de los antes mencionados; citó a los autores peruanos que ya se habían referido a este asunto; y puso énfasis en la necesidad de prevenir las dificultades que se derivarían de la ausencia de una demarcación marítima expresa y apropiada, o de una deficiencia en la misma que podría afectar la amistosa conducción de las relaciones entre los dos países” (Arias-Schreiber, 2001).

- A partir del año 2000, luego de que Chile presentara ante Naciones Unidas su cartografía y coordenadas referentes a su línea de base de la zona norte de su litoral, y en ellas consignara un nuevo punto fronterizo diferente al punto

“Concordia” establecido por el Tratado de 1929, se inició una controversia sobre la delimitación marítima. Chile editó un nuevo portulano de Arica, en el cual se establece un límite marítimo siguiendo la dirección del paralelo geográfico de este nuevo punto fronterizo, alineado en latitud con el Hito N° 1 (referencia de la línea Concordia, límite terrestre entre Perú y Chile). Por lo cual, el Perú mediante nota diplomática manifestó su desacuerdo con el trazado del límite marítimo en el mencionado portulano, aduciendo que no existía ningún tratado específico para la delimitación marítima entre los dos países y más bien le reiteraba lo expresado en la nota de 1986, a la que hacemos referencia en el párrafo anterior. Con el mismo propósito se hizo llegar una declaración al Secretario General de Naciones Unidas, dejando constancia de que hasta la fecha el Perú y Chile no habían celebrado, de conformidad con las reglas pertinentes del Derecho Internacional, un tratado específico de delimitación marítima.

Posteriormente se registraron una serie de incidentes en la zona fronteriza del punto donde la frontera terrestre de ambos países llega al mar, generados por las autoridades chilenas con el propósito de cuestionar y desconocer lo acordado mediante el Tratado de 1929 y que según una poco lógica interpretación de Chile, el punto de inicio en el océano Pacífico ya no sería el punto Concordia” –expresamente establecido por el Tratado–, sino el Hito N° 1 ubicado a cerca de 200 metros tierra adentro en dirección de la línea Concordia.

En vista de esta problemática, la misma que requería de pasos audaces y definiciones concretas, el Perú inició la legalización interna y soberana, en fiel cumplimiento a lo que establece su constitución política, de la referencia básica para la determinación de sus espacios marítimos en el marco del derecho internacional, para lo cual estableció sus “líneas de base” mediante la norma N° 28621 - Ley de Líneas de Base del Dominio Marítimo del Perú, promulgada el 3 noviembre 2005 por el Congreso de la República.

Esta acción interna y soberana de Perú ocasionó una desmedida e injustificada reacción chilena que agudizó la controversia sobre la delimitación marítima, ya que Chile pretendía desconocer la validez del punto 266 de la referida línea de base peruana, el cual corresponde a coordenadas aproximadas del punto Concordia (Tratado de 1929), punto *Terminus Sur*. Al mismo tiempo, desconocía la lógica proyección de la línea de base frente al mar hasta las 200 millas como lo establece el derecho internacional, aduciendo que existen tratados vigentes entre Perú y Chile que establecen un límite marítimo en función a una línea que sigue la dirección del paralelo geográfico del Hito N° 1.

Agotados todos los esfuerzos para llegar a un entendimiento bilateral, el Perú optó por acogerse a lo establecido en el Pacto de Bogotá de 1948 y presentar una demanda ante la Corte Internacional de Justicia (CIJ) en los siguientes términos:

“1. La controversia entre el Perú y Chile está referida a la delimitación del límite entre las zonas marítimas de los dos Estados en el océano Pacífico, que comienza en un punto en la costa denominado ‘Concordia’ conforme al Tratado del 3 de junio de 1929. La controversia entre el Perú y Chile también comprende el reconocimiento a favor del Perú de una vasta zona marítima que se sitúa dentro de las 200 millas marinas adyacentes a la costa peruana, y que por tanto pertenece al Perú, pero que Chile considera como parte de la alta mar” (MRE, 2008).

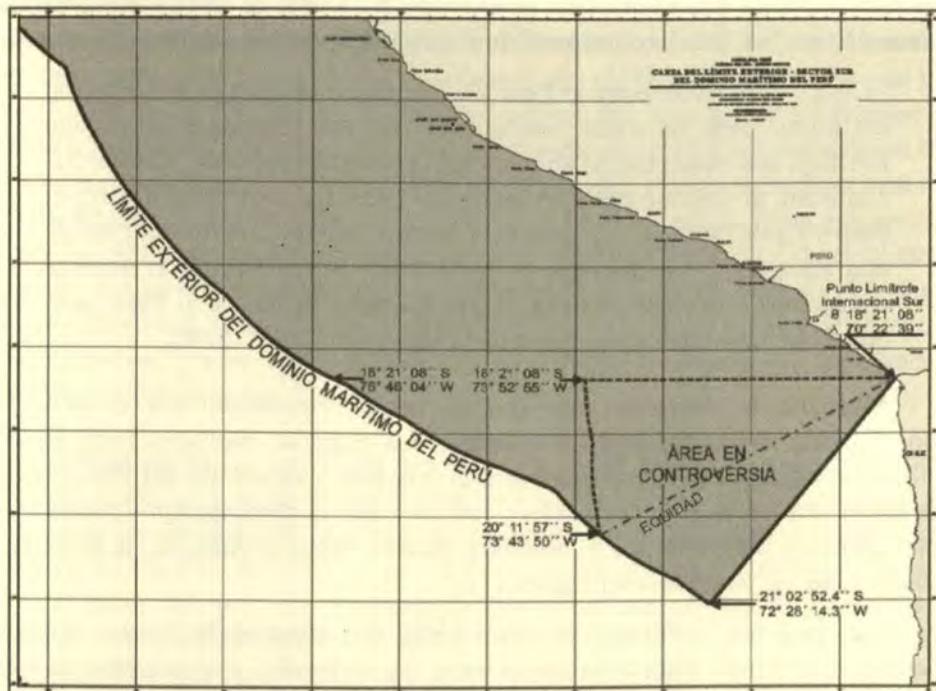
Mediante la demanda ante la CIJ, hemos culminado una etapa en la consolidación de nuestro dominio marítimo. Los espacios marítimos hasta las 200 millas son espacios fundamentales para el progreso y desarrollo del Perú, ya que encierran grandes riquezas naturales y nos aseguran la alimentación y recursos no renovables, en hidrocarburos y minerales, para un futuro promisorio de las nuevas generaciones de peruanos (ver Figura 11).

Los espacios marítimos internacionales que comprende nuestro dominio marítimo han tenido una evolución reciente, la cual finaliza en noviembre de 1994 cuando entra en vigor la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), a partir de la cual universalmente se reconoce la pionera reclamación de soberanía y jurisdicción hecha por el Perú desde 1947, quedando aún pendiente una clara y universal comprensión del dominio marítimo, el cual debe integrar los espacios que la CIJ deberá delimitar en nuestra zona sur, tales como el mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental.

El Perú ha venido demandando a Chile, desde 1986, la negociación de un acuerdo para determinar las frontera marítima que nos separa; sin embargo, Chile, aprovechando los acuerdos alcanzados durante la defensa común de la tesis de las 200 millas y acuerdos prácticos y provisionales para asegurar la navegación de pequeñas embarcaciones pesqueras cerca de la costa, pretende perennizar una línea que, siguiendo la dirección de un paralelo geográfico, mantenga una absurda e injusta situación. El siempre recordado e ilustre embajador Alfonso Arias-Schreiber decía: “Solo habría que preguntar ¿cuál es la razón para que Chile pretenda tener 200 millas frente a Arica dejando a Tacna casi sin mar?”

El Perú pretende demostrar ante la CIJ que no existe ningún Tratado de Límites Marítimos que determine las fronteras entre los dos países y, por lo tanto, aduciendo a los principios internacionales que rigen para separar los espacios

Figura 11. Mapa Oficial 200 millas zona sur Perú



FUENTE: Elaboración propia, sobre mapa oficial.

marítimos de países vecinos, determine con justicia y equidad cuáles deben ser los linderos de nuestras fronteras marítimas en el sector sur. Como ya se ha mencionado, el proceso será de mediano alcance, cinco a seis años, pero el fallo es irreversible y definitivo, por lo tanto de estricto cumplimiento para las partes.

La responsabilidad constitucional de las relaciones internacionales está en la Cancillería y el Presidente de la República; por lo tanto, los peruanos unidos en un solo propósito apoyamos al equipo que integran connotados personajes bajo la dirección del agente peruano, el embajador Allan Wagner Tizón, para alcanzar un pronunciamiento que devuelva a nuestra jurisdicción marítima una vasta extensión de mar peruano.

Con la seguridad de encontrar una justa solución a la demanda para la fijación de nuestras fronteras marítimas con Chile, los peruanos abrigamos la esperanza de iniciar una nueva etapa de real integración vecinal que nos permita enfrentar unidos los retos del futuro desarrollo regional en todos los campos de la actividad humana,

concretando así la justa aspiración de hermandad latinoamericana reflejada en el sentimiento popular de ambos pueblos.

NOTAS

1. “Artículo 4º.- El límite exterior del mar territorial es la línea cada uno de cuyos puntos está, del punto más próximo de la línea de base, a una distancia igual a la anchura del mar territorial” (CONVEMAR, 1982),
2. Superficie del Ecuador 256 370 km², incluye 8,010 km² de región insular (**Libro Blanco de la Defensa Nacional del Ecuador**, 2006).
3. Litoral chileno 4 300 km (**Libro Blanco de la Defensa**, 2002).
4. El espacio marítimo peruano FRENTE a sus costas según la Ley N° 28621 es de 872 159 km².
5. Decreto Supremo 781 de agosto de 1947, artículo tercero.
6. Ley N° 28621, “Artículo 4º.- De conformidad con la Constitución Política del Estado el límite exterior del dominio marítimo del Perú es trazado de modo que cada uno de los puntos del citado límite exterior se encuentre a doscientas millas marinas del punto más próximo de las líneas de base en aplicación de los criterios de delimitación establecidos por el Derecho Internacional”.
7. Las islas según su origen se pueden clasificar en: 1. continentales, partes de tierra conectadas por la plataforma continental al propio continente; 2. oceánicas o volcánicas, producto de la actividad volcánica que se produce en los fondos oceánicos lo cual trae como consecuencia la formación de islas en distintas placas de la corteza terrestre, es decir, desconectadas de la plataforma continental del continente.

BIBLIOGRAFÍA

- ARIAS-SCHREIBER, Alfonso. **Delimitación de la frontera marítima entre Perú y Chile**, 2001. Obtenido en http://www.contexto.org/pdfs/delimitacion_frontera.pdf.
- CONVEMAR. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982
- MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. **Libro de la Defensa Nacional del Ecuador**, 2006. **Libro Blanco del Ecuador**. Obtenido en <http://www.oas.org/csh/spanish/doclibrdef.asp#libros>
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. **Delimitación Marítima entre Perú y Chile**. 2. La demanda peruana ante la Corte Internacional de Justicia. Lima, Ministerio de Relaciones Exteriores, 2008. Obtenido en <http://www.delimitacionmaritima.rree.gob.pe/demanda.html>
- NACIONES UNIDAS. Doc. A/53/456 – Asamblea General, Sesión 53 (5 de octubre). “Los océanos y la ley del Mar”, 1998.

En el centenario del nacimiento de mi padre, capitán de corbeta José Carlos Cosio Zamalloa

FLOR DE MARÍA COSIO

Con mirada retrospectiva observamos ahora que desde siempre el acercamiento a la historia enrumbó nuestra vida. Fue mi abuelo, estudioso incondicional y sin tregua del idioma castellano, y ex-rector de la universidad San Antonio Abad del Cuzco, quien inculcó en sus hijos el afecto a los libros, el estudio del pasado. Mi padre José Carlos, marino y también hombre de letras, quiso lo propio para nosotros. La casa paterna por tanto, estuvo siempre llena de libros, plena de relatos de carácter histórico.

José Carlos Cosio Zamalloa, hijo del investigador cuzqueño José Gabriel Cosio Medina, falleció el 19 de octubre de 1982, a los 70 años. Era por entonces -desde hacía diez-, director del Museo Naval, cargo que ocupó desde 1973. Cuando en 1966 el comandante Julio J. Elías lo llamó para que colaborase con él -en calidad de subdirector- en el reciente Museo Naval, ambos formarían las bases de la tradicional institución. Al asumir la dirección a la muerte del comandante Elías, su empeño estuvo destinado esencialmente a conservar e incrementar las colecciones primigenias y a difundir la tradición naval. Consiguió reeditar valiosas publicaciones casi extinguidas por entonces como son: la **Historia de la Marina** de Rosendo Melo, la **Historia de la Marina de Guerra del Perú** de Manuel Ignacio Vegas, la **Historia de la guerra del guano y del salitre** de Jacinto López; y especial dedicación puso en la de Tomás Caivano: **Historia de la guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia**, y biografías de los héroes.

Su preocupación constante, su principal logro fue consolidar un archivo especialmente acondicionado en el Museo para albergar la documentación histórica-naval y ponerla –principalmente– a disposición de los investigadores dedicados a escribir la **Historia Marítima del Perú**. Igualmente, su interés estuvo

en acrecentar el fondo bibliográfico de la biblioteca especializada, hoy de manera inconcebible dispersa.

Fue Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, de la Sociedad Fundadores de la Independencia y colaborador asiduo de la **Revista de Marina**. Había nacido en el Cuzco el 24 de mayo de 1912 e ingresó a la Escuela Naval, de donde egresó en 1934. Perteneció a las dotaciones de los buques de la armada *Rimac*, *Villar* y *Bolognesi*. Estuvo destacado en la Fuerza Fluvial de la Amazonía y en la Base de San Lorenzo. Ejerció las capitanías de Puerto Pizarro, Ilo y de Salaverry. En la década de 1940, luego del conflicto con el Ecuador, formó parte de la Comisión Delimitadora de Fronteras. Dirigió el Politécnico de Huancayo, la Escuela Normal Superior Enrique Guzmán y Valle y la Escuela Técnica de Pesquería de La Punta.

Su participación en la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú fue muy activa desde su incorporación. Atento a los manuscritos de los historiadores, estuvo encargado de elaborar su aporte crítico desde el punto de vista naval. Escribía constantemente artículos para la **Revista de Marina** sobre episodios de la guerra del 79 y otros hechos de armas de nuestra historia.

Podemos recordar con enorme gratitud a los creadores e impulsores del Instituto como fueron el almirante Federico Salmón de la Jara y el comandante Luis Felipe Villena Gutiérrez. En esta memoria de gestores incansables, no olvidamos a Alicia Castañeda Martos, amiga y compañera de estudios en la Universidad Católica, trabajadora, estudiosa. Gracias a su labor pudo consolidarse la ordenación sistemática del fondo documental del Archivo Histórico Naval y concretar algunos temas en publicaciones; ella fue la única mujer dedicada por tanto tiempo y tesón a un área donde primaba, fundamentalmente, la presencia masculina.

En 1982 con ocasión de la repentina desaparición de mi padre, la **Revista de Marina** publicó una nota instando a sus lectores a: "...recoger su ejemplo de servicio a su institución y a la Patria. Comandante Cosío, le deseamos paz en Dios". A los treinta años de su ausencia física, está usted siempre presente en nuestra memoria; agradecemos profundamente al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú por este recordatorio.



Capitán de corbeta José Carlos Cosio Zamalloa.

Miguel Grau: pensamiento y acción

CONTRALMIRANTE JEAN JESÚS DOIG CAMINO

INTRODUCCIÓN

Estudiar el pensamiento de una vida ejemplar caracterizada por sus hechos en mayor medida que por sus escritos, implica una investigación exhaustiva de la estrecha vinculación entre sus acciones y el pensamiento que guió su actuar, pues solo así podremos conocer mejor al personaje y orientar nuestros propios pasos en la dirección cierta de aquel cuyo ejemplo seguimos.

Este ensayo pretende interpretar el pensamiento de Miguel Grau por sucesivas aproximaciones, orientando su empeño inicial en tres direcciones: hechos históricos relevantes, documentos propios trascendentes y experiencias sensibles de estudiosos del personaje, con el compromiso de profundizar la investigación de nuevas fuentes que nos permitan perfeccionar el estudio.

1. HECHOS HISTÓRICOS RELEVANTES: HUMANISTA Y CRISTIANO

Dos páginas de gloria en la vida y pensamiento de Miguel Grau: Iquique y Angamos, son -sin la menor duda-, las mejores pruebas del marino patriota y cristiano, que en los extremos de una nefasta guerra fratricida dejan para los suyos y la humanidad sus más preciados valores de dignidad y humanismo.

El pensamiento humanista de Miguel Grau respecto de tales hechos históricos se cristaliza en la percepción de Ella Dunbar Temple cuando señala: "Hermoso testimonio de esta faceta humanista de Grau, es el consignado en su carta a su cuñada, Manuela Cabero de Viel, en la cual le confiesa que está cada vez más contrariado de no ver el término de esa guerra que él siempre ha considerado "fratricida o guerra civil" (Dunbar Temple, 1979, p. 32).

Por otro lado, sobre el pensamiento cristiano que guió su actuar, Manuel González Prada precisa: “Sencillo, arraigado a las tradiciones religiosas, ajeno a las dudas del filósofo, hacia gala de cristiano y demandaba la absolución del sacerdote antes de partir con la bendición de todos los corazones” (De la Puente, 2003, p. 487):

Persiste la percepción del pensamiento cristiano de Miguel Grau cuando José A. de la Puente señala:

Grau es un creyente en la Iglesia Católica, y vive las virtudes naturales y las cualidades del hombre cristiano. Amigos cercanos como José Antonio Roca y Boloña, Carlos Elías o el padre Gual, son muestra del ambiente en el cual transcurre su vida. Francisco Paz Soldán (...) cuenta que Grau se confiesa con el padre Gual en los Descalzos, y sale del Callao con el convencimiento de que su muerte no está lejana (De la Puente, 2003, p. 236).

Guillermo Thorndike Losada es concluyente cuando narra: “Terminaba marzo y el capitán Grau se presentó temprano ante monseñor José de Eslava, provisor del Arzobispado de Lima, a informar su deseo de contraer matrimonio con Dolores Cabero,... Bajo juramento Miguel Grau dijo ser natural de Piura.

Hijo de Juan Manuel Grau y de Luisa Seminario. Soltero y católico, apostólico y romano” (Thorndike, 2005, p. 838).

2. ACCIONES ALIADAS: UNIDAD Y FRATERNIDAD

La Guerra del Pacífico fue una guerra fratricida porque enfrentó hermanos muy queridos en el círculo familiar de Miguel Grau, quien al escribir a su cuñada Manuela Cabero de Viel remarcó: “Al cielo le pido que me separe siempre de la Chacabuco, porque para mí sería siempre la más grande desgracia tener que combatir con Viel a quien tanto quiero” (Arosemena, 1975, p. 168).

Así mismo, esta nefasta guerra enfrentó naciones hermanas que sellaron su independencia con acciones aliadas en el mar en Abtao y Dos de Mayo en 1866. El combate naval de Abtao consagró a Miguel Grau como héroe americano, paradigma de liderazgo con visión de futuro empeñado en el ideal de formar una sola nación sudamericana. Miguel Grau deja testimonio de su pensamiento político en la Proclama del Comandante General de la Marina en 1877 (Arosemena, 1975, p. 116). “Un bello texto de Grau escrito en 1876 [1877] presenta un desarrollo teórico sobre el porvenir de la Marina en todos los pueblos, y más en las repúblicas nuestras, que él imagina unidas, con una institución naval al servicio y para la defensa de esa unión” (De la Puente, 2003, p. 238).

3. ACCIONES HUMANITARIAS: PARADIGMA UNIVERSAL

Los hechos del Almirante Miguel Grau en la Guerra del Pacífico se coronan de gloria en el combate naval de Iquique, por su acción humanitaria para con los heridos y náufragos enemigos, a quienes ordena rescatar y poner a salvo, y de quienes obtiene en expresión sincera un “Viva el Perú generoso”; así como por su actitud prudente y protectora para con las personas y poblaciones que no participaban en combate. “Los botes del *Huáscar* recogieron a 62 náufragos, la totalidad de los sobrevivientes de una tripulación de 198 hombres. Del pecho de los rescatados en la cubierta del *Huáscar*, salió un grito estentóreo: ¡Viva el Perú generoso!” (Arosemena, 1975, p. 157).

Luís Uribe, teniente primero de la armada chilena, lo relata en una comunicación al comandante general de la Marina (Iquique, 29 de mayo de 1879): “Los botes del *Huáscar* recogieron del agua a los sobrevivientes y en la tarde del mismo día fuimos desembarcados en Iquique en calidad de prisioneros” (De la Puente, 2003, p. 292).

La victoria de Iquique (1879), setenta años antes de la firma de los cuatro Convenios de Ginebra sobre el Derecho Internacional Humanitario (1949), es un hecho sin precedentes en la práctica de los acuerdos contenidos en la segunda convención sobre heridos, enfermos y náufragos de las fuerzas armadas en el mar. El Segundo Convenio de Ginebra “...llamado marítimo constituye una extensión del Convenio de Ginebra para aliviar la suerte de los heridos y enfermos de las fuerzas armadas en campaña, cuyas disposiciones adapta la guerra marítima” (Cruz Roja, 1970, p. 11).

Las acciones humanitarias que consagran la vida y obra del Almirante Miguel Grau como paradigma internacional del “Derecho de la Guerra”, se plasman en: “Su comportamiento, siempre fiel a las más prestantes tradiciones de honor y caballerosidad, fue la expresión de su hondo y arraigado humanismo. A lo largo de todo el conflicto bélico no se apartó de las normas del Derecho Internacional y de Gentes, inspiradas en las concepciones éticas de raíz medieval y victoriana...” (Temple, 1979, p. 31).

4. ACTOS Y ACTITUDES: ABNEGACIÓN Y MODESTIA

El capitán Arturo Prat comandante de la corbeta *Esmeralda*, quien cae abatido en este combate sobre la cubierta del *Huáscar*, y que luego es reconocido como el máximo héroe naval chileno, por ser héroe americano en la lucha peruano-chilena contra el dominio español, y patrono de la Armada de Chile por su valerosa acción,

es muestra del trato magnánimo del vencedor para con el adversario digno y consecuente con sus valores, conforme se comprueba en el epistolario de Grau a la señora Carmela Carvajal viuda de Prat. “¿Qué representa el combate de Iquique? Se pierde ese día, y a millas de distancia, un barco poderoso, pero se gana una manera limpia de combatir...” (De la Puente, 2003, p. 298).

El sacrificio de Miguel Grau y la dotación del monitor *Huáscar* en el combate naval de Angamos, es el sello final de un testamento de vida ejemplar que consagra el mejor legado que un marino puede dejar a su patria y futuras generaciones: la perseverancia de un espíritu acerado, que no fatigó en aprender y enseñar a vivir y morir con dignidad, dominando siempre adversidades en la incertidumbre o en la violencia, como hombre de bien en familia o como ciudadano diligente para con su nación, en suma: abnegación y modestia. González Prada subraya: “...que es encomiable la íntima unidad de vida que se advierte en el comandante del *Huáscar* lo privado y lo público, el marino y el padre de familia, el ciudadano y el esposo, todo integra una sola manifestación de inteligencia, conducta y afecto” (De la Puente, 2003, p. 234).

5. SENTIDO Y VOCACIÓN: DEBER Y SERVICIO

El sentido del deber y la vocación de servicio de Miguel Grau son expresiones inequívocas del principio de institucionalidad que rige su vida y pensamiento. El testimonio de Iquique y Angamos no solo significa para los peruanos el paradigma de la dignidad que fortalece su autoestima sino el paradigma de peruanidad que la motiva, porque representa el cambio histórico de una patria que renace por sí misma y se crece en la adversidad aprendiendo para siempre que unida jamás será vencida. Miguel Grau señala: “Al servir a la nación, no he seguido por cierto mis propias conveniencias, ni los intereses de mis hijos a quienes si no les dejo una fortuna, mañana les dejaré a lo menos un nombre modesto, pero limpio” (**El Nacional**, Lima, 20/3/1874) (De la Puente, 2003, p. 203).

Así habla del “vehemente deseo de servir a mi patria y de cumplir estrictamente con mi deber”. El deber y el servicio son dos conceptos que en la vida de Grau están entremezclados; sirve a su país a través del cumplimiento del deber y lo hace sin ostentación, ni enaltecimiento especial, como un acto de regularidad en su vida, y con el apoyo de un patriotismo intenso y muy sincero (De la Puente, 2003, p. 234).



Miguel Grau.

La vocación de servicio de Miguel Grau se expresa en pensamiento guía para las futuras generaciones de marinos cuando puntualiza en sus “Memorias de 1878”: “...el servicio de los buques y particularmente el de la Marina de Guerra, necesita hombres [...] llenos de abnegación, de costumbres severas y dedicados a su profesión” (Arosemena, 1978, p. 55).

6. VICTORIA TRASCENDENTE: SACRIFICIO Y CONQUISTA

Los ciudadanos peruanos y marinos herederos de las glorias de Miguel Grau seguimos su ejemplo, recordando siempre en las letras del himno institucional la expresión que sintetiza la figura del paradigma: “Nobleza y Acero”, convencidos que con la victoria de Iquique el máximo héroe trasciende los resultados materiales de la batalla –efímera victoria al fin–, y que con su sacrificio en Angamos –pre:agio de la victoria final– Grau conquista el espacio interior de hombres –cercanos y distantes–, y se proyecta como nítido paradigma mundial que compromete a nuestras futuras generaciones. “Juan de Arona, (...) dice de Grau que posee ‘alma de acero y corazón de niño’; así, tal vez pinta algo medular en nuestro personaje. Fortaleza, rigor, certidumbre, al mismo tiempo, formas cordiales, generosidad y afecto” (De la Puente, 2003, p. 233).

Noble por su magnanimitad en la batalla, y acerado por su tenaz espíritu combatiente (Doig, 2008, p. 9). El pensamiento y acción de Miguel Grau antes, durante y después del glorioso combate naval de Angamos como oficial y caballero, no sólo traspasa el espíritu de marinos y peruanos motivados a emular sus acciones como ciudadanos y soldados de aire, mar y tierra, sino que conquista mentes y corazones de pueblos hermanos enfrentados por la adversidad, convirtiendo su sacrificio en evidente victoria trascendente como “héroe forjador de héroes”. “De las generaciones que lo han seguido oirá siempre una protesta por los motivos que lo obligaron al sacrificio y una oración de gratitud por la lectiva altivez de su muerte. La grandeza histórica con que cumplió con su deber hace que experimentemos orgullo de ser hombres y ser marinos” (Romero, 1984, p. 137).

BIBLIOGRAFÍA

- AROSEMENA Garland, Geraldo. (1975) **El Almirante Miguel Grau.** Tipografía y Offset Peruana S.A., Lima.
- AROSEMENA Garland, Geraldo. (1978) **Comentarios a la Memoria de Grau del año 1878.** Tipografía y Offset Peruana S.A., Lima.
- CRUZ ROJA, Comité Internacional. (1970) **Los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949.** Grafipress, Madrid.

- DE LA PUENTE Candamo, José A. (2003) **Miguel Grau**. DESA S.A., Lima.
- DOIG Camino, Jean Jesu. (2008) "Nobleza y Acero. Grau: paradigma mundial". **Revista de Marina**. Lima, Año 101, N° 1, pp. 7-11.
- ROMERO Pintado, Fernando. (1984) **Grau: Biografía Lírica**. Editorial Científica, Lima.
- TEMPLE, Ella Dunbar. (1979). El "Victorial" de Miguel Grau. **San Marcos**. N° 20.
- THORNDIKE Losada, Guillermo. (2005) **Grau**. Tomo II, "La traición y los héroes". Fondo Editorial del Congreso del Perú, Lima.

que se realizó en la noche del 18 de mayo de 1908, cuando el buque de guerra "Almirante Grau" se dirigía a su destino final, el Callao. La noche anterior, el 17 de mayo, el buque había salido de Callao rumbo a Iquique para cumplir con su misión de combate naval contra las fuerzas chilenas que sitiaban la ciudad. El 18 de mayo, al amanecer, el "Almirante Grau" se encontraba en el océano Pacífico, a unos 150 kilómetros al sur de Iquique, cuando recibió una señal de socorro de un barco pesquero que había sido atacado por un avión chileno. El buque de guerra respondió a la señal y se dirigió hacia el lugar del ataque. Al llegar, el "Almirante Grau" encontró que el barco pesquero había sido destruido y que sus tripulantes habían sido heridos. El buque de guerra rescató a los sobrevivientes y los llevó a bordo. Mientras tanto, el avión chileno había despegado de Iquique y se dirigía hacia el "Almirante Grau". El buque de guerra respondió al avión chileno y lo abordó. El avión chileno se estrelló en el agua y sus tripulantes fueron rescatados por el "Almirante Grau". El buque de guerra regresó a Callao el 20 de mayo, tras haber cumplido su misión de combate naval contra las fuerzas chilenas.

Grandes espacios regionales y de poder. El Pacífico y el Perú

CONTRALMIRANTE JOSÉ GARCÍA VALDIVIESO

La seguridad y la defensa desbrozan el camino para que el bienestar y el desarrollo logren su cometido.

Ramón de Campoamor

Es indudable que cuando el célebre geómetra y físico de la antigüedad Arquímedes de Siracusa sentenció: “Dadme un punto apoyo y moveré el mundo”, tenía su pensamiento puesto en el Universo y el planeta tierra. Sin embargo, lejos estaba de pensar que la evolución del pensamiento del ser humano, la investigación, el desarrollo y la evolución de la tecnología, así como el atrevimiento de los científicos, harían que ese punto necesario para mover al mundo se encontrase dentro del propio planeta, y él, no es otra cosa que la política, cuyas bases fueron establecidas por otro contemporáneo suyo, Aristóteles.

Política, que es la que mueve al mundo, como consecuencia de esa relación de espacio-poder, donde el espacio a su vez está dado por la dicotomía tierra-mar y el poder es el *leit motiv* del ser humano.

Política que por delegación de la sociedad asentada en un territorio, otorga el poder de gobernar a un grupo de integrantes de la misma, para lograr satisfacer las grandes aspiraciones que permitan alcanzar el bienestar general de todos los componentes de la misma.

Quiere esto significar que la antigua dicotomía tierra-mar ha sido sustituida por la de espacio-poder, donde dentro del concepto espacio está lógicamente contenido el concepto tierra-mar.

De otro lado sabemos que alrededor del 70% de la población de la tierra, es decir aproximadamente cinco mil millones de habitantes, se encuentran asentados mayoritariamente en una franja que va desde el litoral hasta los 100 kms. tierra adentro, independientemente de otros lugares dentro de los continentes que permiten la habitabilidad y desarrollo del ser humano, debido a las características propias del terreno, clima, etc., que hacen viable su supervivencia. En el Perú aproximadamente el 60% de la población está asentada en una franja que va del litoral a los 50 kms. tierra adentro.

La guerra fría, a cuya culminación hemos asistido y de la que hemos sido indirectos actores, trae como consecuencia inicial el destierro de la bipolaridad, que hasta ese entonces había gobernado el mundo como consecuencia de la existencia de dos grandes bloques ideo-políticos en que estaba dividido, siendo reemplazada inicialmente por una aparente y efímera unipolaridad, para luego desembocar en una abierta multipolaridad política con una hegemonía militar de parte de los Estados Unidos de Norteamérica.

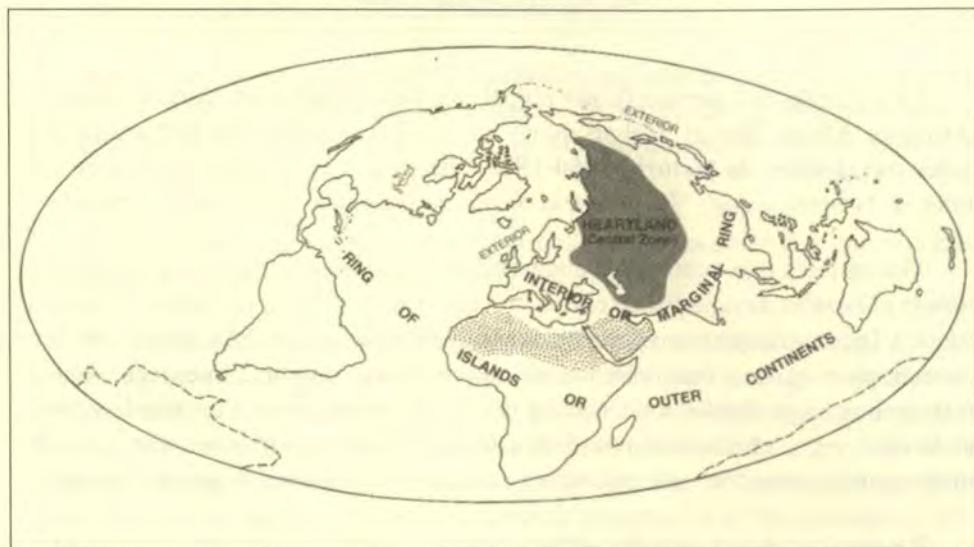
A su vez esta multipolaridad está en un franco proceso de adecuación o reacomodo con una clara tendencia a establecerse nuevamente la bipolaridad, donde se darán nuevas alianzas, generándose los nuevos bloques del presente milenio, lo que hará necesario que para alcanzarla se transite por una lucha entre la ideología religiosa, el fanatismo musulmán, la ideología china y la denominada ideología occidental; y tales luchas van a tener como objetivo fundamental el dominio de los espacios de poder dentro del gran espacio regional, con el fin de que el vencedor esté en capacidad de imponer su voluntad y convertirse en el gran hegemón.

De otro lado, la culminación de la guerra fría ha traído aparejado a su vez otro fenómeno, el de la Globalización, el cual es fruto de la tecnología de las comunicaciones, que en la actualidad se realizan en tiempo real, a las cuales, la finalización de tal periodo político en el mundo impulsó en forma explosiva, en paralelo con el desarrollo de las transnacionales, las cuales configuran de hecho supra estados nacionales, cuyo objetivo es el de crear una nueva forma de colonialismo moderno. Transnacionales que a su vez están dirigidas por un estado superior, el que sí tiene la capacidad suficiente para controlarlas. Considero pertinente dejar sentado que el fenómeno de la globalización no es nuevo, siempre ha existido, pero en un ámbito meramente regional, en su momento era parte de lo que se denominaba el mundo conocido, ahora el mundo conocido involucra todo el globo terráqueo y más, siendo denominado como la aldea global.

Amén de ello la culminación de la guerra fría trae la necesidad de configurar un nuevo orden mundial que está estrechamente relacionado con los grandes

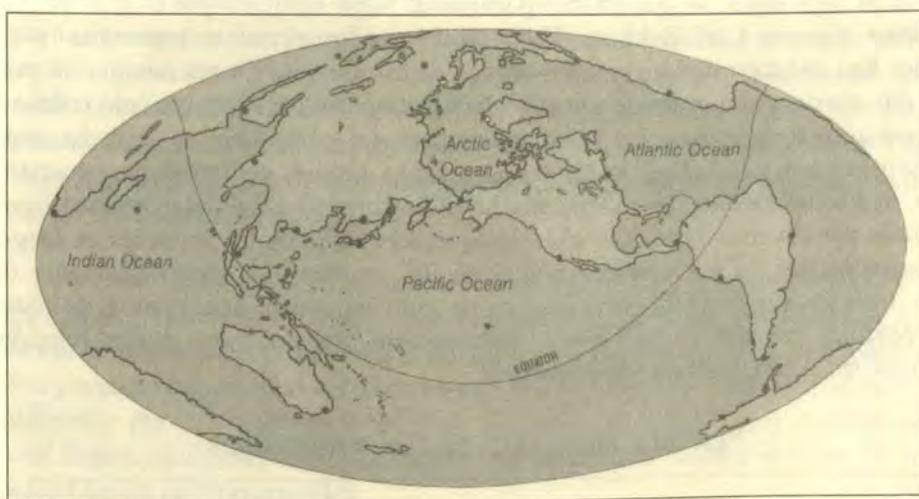
espacios de poder. A su vez estos últimos están íntimamente ligados a los grandes espacios regionales, lo que en su oportunidad fuera señalado por el gran teórico político alemán Carl Schmitt. Pero estos grandes espacios regionales y de poder han existido históricamente unidos dentro de esa trilogía compuesta por: las dos corrientes que desde ancestro han acompañado al hombre, me refiero a la corriente secesionista y a la integracionista, las cuales aún en la fecha están presentes y activas. La aplicación de las mismas a través del tiempo nos muestra, que mayoritariamente la misma no ha sido consecuencia del consenso, sino forzada por diversas circunstancias, las que dependían de los intereses en juego, principalmente de las grandes potencias del momento y secundariamente de movimientos regionalistas premunidos de grandes cuotas de alguna o de todas las posibles razones que se citan a continuación: "nacionalismo, etnias, religión, idioma, tradición, historia y/o intereses".

"LA ISLA MUNDIAL" SEGÚN MACKINDER



Se añan a estas corrientes, las dos grandes tendencias geopolíticas, dentro de lo que se ha dado en llamar la "Doctrina del espacio vital", me refiero a la tendencia continentalista y a la marítima. La primera de ellas encarnada y liderada por el geógrafo y estadista inglés Sir Halford Mackinder, quien en su brillante trabajo **El eje geográfico de la historia** resaltó la importancia de lo que denominó como: "la isla mundial en el dominio del mundo". Concretando, su doctrina preconiza que: "*Quien domina la Europa Oriental-Rusia, controla el corazón continental; quien domina el corazón continental, controla la isla mundial; quien domina la isla mundial, controla el mundo*".

"EL DOMINIO DE LOS MARES" SEGÚN MAHAN



La segunda está personificada por el marino e historiador norteamericano, Almirante Alfred Thayer Mahan quien en su libro cumbre **La influencia del poder naval sobre la historia 1660-1805**, afirma que el océano era la clave del poder en la tierra y que: "*La potencia dueña de los mares señorearía el mundo*".

Vemos pues que continúa la ancestral rivalidad tierra-mar, rivalidad nacida cuando el hombre se adentra en el mar en viaje transhorizonte en busca de nuevos mundos. Dicotomía que no tiene razón de ser, puesto que a pesar del avance científico y tecnológico, existe y continuará existiendo por larga data una interdependencia entre ambas, algo similar a un cordón umbilical, donde la una no puede existir sin la otra, ergo, el dominio mundial solo será ejercido por quien participe de ambas condiciones: "Ser una potencia marítima y continental al mismo tiempo".

Retomamos para completar el marco de referencia a dos teorías relacionadas entre sí, la de "Los grandes espacios regionales" y la de "Los espacios de poder" a las que hiciéramos referencia al inicio del presente ensayo.

La primera de ellas, la de "Los grandes espacios regionales", se ha ido constituyendo en el mundo a través del tiempo, dichos espacios han ido cambiando de ubicación geográfica en función de cómo se desarrollaban y evolucionaban las civilizaciones, consecuencia de la preponderancia económica de las unas sobre las otras y del mayor o menor grado de poder relativo que poseían, lo que las hacía predominantes en su área de influencia, constituyéndose de hecho en el centro de gravedad de su área.

Su formación y desarrollo obedecen a las condiciones que en un momento dado se dan, como consecuencia de la interactuación del hombre y el espacio; es decir, la relación que por definición básica, constituye la geopolítica. Ciencia y arte, donde el hombre es el animal político por excelencia; y el espacio territorial, comprende y constituye la riqueza encerrada, la cual debe tener una íntima relación con la capacidad de carga del territorio.

Dichos Espacios regionales, están gobernados al igual que los países, estadonación, civilizaciones, etc.; por el mismo principio geopolítico que los asemeja a los seres vivos; ello quiere decir que los mismos: nacen, crecen, se desarrollan, decrecen y mueren o desaparecen.

Paul Kennedy, en su obra **Auge y caída de las grandes potencias**, nos demuestra la evolución de las mismas a través del tiempo; asimismo, los grandes espacios regionales donde se asentaron y desarrollaron tales civilizaciones, siguieron como consecuencia el mismo ciclo geopolítico.

En paralelo con el gran espacio regional se encuentran los espacios de poder, los cuales están contenidos en los primeros y donde una o más potencias en diferentes estadios, ya sea emergencia, auge o decadencia se disputan la hegemonía del mismo.

Veamos ahora, en forma por demás sucinta, la forma cómo han evolucionado estos grandes espacios regionales a través del tiempo.

El primero de estos grandes espacios regionales, es a la vez el más longevo, debido no sólo al tiempo que duró su predominio, sino a la gran cantidad de civilizaciones que florecieron dentro de su seno, sucediéndose unas a otras en función de su nacimiento, auge y caída, consecuencia también de los espacios de poder que se generaron y que en su momento gestaron potencias e imperios de orden netamente regional. Este gran espacio regional es el Mediterráneo, en el cual, entre otros: se dan las tres grandes batallas que deciden la suerte del mundo antiguo, consecuencia de la necesidad de consolidar un hegemón en el área.

- Las batallas a las cuales nos referimos son: la de Pelusio, actual Port Said en el 1200 a C, la de Salamina en el 480 a C y la de Actium (hoy golfo de Arta, en Epiro) en el 31 a C, dando esta ultima el dominio del Mediterráneo a Roma y con ello el predominio de Occidente sobre Oriente.

Posteriormente viene la era de los grandes descubrimientos y exploraciones, para llegar a Lepanto en 1571, donde los cristianos aplastan definitivamente el poderío turco.

GRANDES ESPACIOS REGIONALES Y DE PODER



EL MEDITERRÁNEO

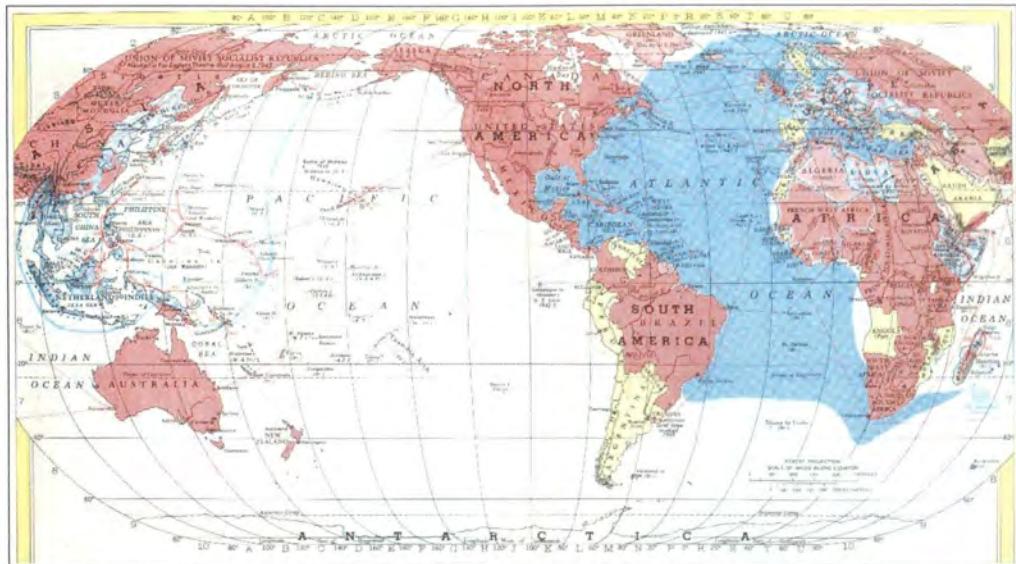
Luego tenemos las batallas de San Vicente, Abukir y Trafalgar; perdiéndose en la primera de ellas la flota española y en las dos restantes la francesa, dándose como consecuencia el predominio británico por más de un siglo, estando inmersos ya, en la era del Atlántico, como nuevo gran espacio regional.

Este gran espacio regional empieza a perder su influencia al término de la segunda guerra mundial, donde comienza a avizorarse la importancia del Pacífico como el nuevo gran espacio regional. Es pertinente considerar el periodo entre guerras, es decir entre lo que se ha dado en llamar las dos guerras mundiales, dado que dicho periodo, por lo corto del mismo y por las acciones desarrolladas dentro de él, debería ser considerado como una pausa de combate, donde lo más importante quizás, fue el desarrollo de nuevas tecnologías, tácticas y estratégicas.

El ingreso al nuevo milenio nos encuentra plenamente situados dentro del gran espacio regional del Pacífico, con todo lo que él significa.

El océano Pacífico, denominado también hemisferio Pacífico por su inmensidad, representa lo siguiente: "Su superficie es de 179 millones de kilómetros

GRANDES ESPACIOS REGIONALES Y DE PODER



EL PACÍFICO

EL ATLÁNTICO

cuadrados, similar a la combinada del Antártico y el Índico. Representa el 46% del total mundial de los océanos, con una profundidad promedio de 4 200 mt., teniendo profundidades abisales, tal como la fosa de Mindanao de 11 524 mts., que es inmensamente mayor que el monte Everest en la cadena de los Himalayas que solo alcanza la altura de 8 848 mts.

Su eje norte-sur mide 11 000 kms., y el este-oeste, sobre el Ecuador, 16 000 kms., dándole una forma ovalada.

Tiene el litoral más extenso del planeta y sus aguas bañan tres continentes: América, Asia y Oceanía; el 60 % de la población mundial de más de 6 500 millones, se halla asentada en él; se hablan los tres idiomas más usados del planeta: el inglés, el chino mandarín y el castellano (cuyos totales mundiales son: 1 500 800 y 500 millones respectivamente). Se profesan mayoritariamente tres religiones: el Cristianismo, el Budismo y el Islamismo.

Conecta con el océano Índico al sur de Australia y por el archipiélago indonesio, con el Atlántico por el estrecho de Magallanes y el paso de Drake; con el océano Glacial Ártico por el estrecho de Bering; estando la mayor cantidad de tierras continentales en el hemisferio norte.

El hemisferio Pacífico, en la práctica representa la mitad del globo terráqueo, conteniendo la mayor capacidad económica en términos de riqueza potencial, debido a la gran cantidad de recursos vivos y no vivos, renovables y no renovables, constituyendo la mayor despensa de la humanidad, siendo además, el gran regulador climático del planeta por su capacidad termodinámica.

Como es fácil comprender, la migración de estos grandes espacios regionales se realiza dentro de un tiempo, consecuencia del principio geopolítico que los rige, es decir: el nacimiento, auge y desaparición o minimización de los mismos, congruente esto último, con el desarrollo de los espacios de poder que albergan dentro y, de la interacción de tales espacios de poder para lograr la ansiada hegemonía.

Hasta aquí el marco de referencia en función de estas seis constantes históricas las que están implícitas al establecerse un escenario que permita analizar la situación mundial desde la óptica de la geopolítica, la geoestratégica y la geoeconomía, los fundamentalismos e intereses, a fin de bosquejar un nuevo orden mundial totalmente dinámico, en donde podemos observar claramente que lo que está latente en todo momento, dentro de estas constantes históricas, no es otra cosa que el ansia de poder, el cual emana de cualquiera de las acciones tomadas y de los intereses de los actores.

En este punto creo conveniente y necesario echar un breve vistazo a épocas más recientes: la caída del muro de Berlín, el término de la guerra fría, la disolución del Imperio Soviético, así como la guerra de Chechenia, el asunto del Kosovo, los permanentes problemas de los Balcanes, que la hacen una región totalmente inestable; la primera y segunda guerra del golfo y otros conflictos menores pero no menos importantes, los cuales demandaban el establecimiento de un nuevo orden mundial, consecuencia entre otros, de la terminación de la bipolaridad y del interregno inmediato unipolaridad-multipolaridad, con un hegemón militar y la existencia de hasta seis grandes potencias: Estados Unidos, Rusia, China, Japón, la Unión Europea y la India, de las cuales las cuatro primeras están en el Hemisferio Pacífico. Además existen una serie de potencias intermedias, de segundo orden, también llamadas emergentes; de las cuales tenemos a Canadá, Corea del Norte, México y Australia en el Pacífico y Brasil en el Atlántico, algunos países tratando de lograrlo y, una serie de países cuyo objetivo primordial es el de lograr alcanzar la satisfacción de sus objetivos nacionales de supervivencia, es decir lograr la autosuficiencia en alimentación, energía y salubridad (agua y desagüe).

Dentro de este contexto, no podemos dejar de analizar el mapa de Saúl B. Cohen, en el cual se muestran los cambios geopolíticos en la era posterior a la guerra fría.

Esta es la concepción norteamericana en relación con la estructura geoestratégica y geopolítica del mundo, la concepción gira en torno a zonas de exclusión, donde en todas y cada una de ellas existe un hegemón con capacidad nuclear, con excepción de la zona sudamericana.

La China es una zona autónoma que incluso ha llegado a dominar de tal manera el mar de China que es imposible penetrar en él, debiendo el que deseé utilizarlo, disputárselo, amén de ello ha logrado extender su influencia y poder sobre toda el Asia, a pesar de la potencia nuclear emergente en que se ha convertido Corea del Norte. Queda pendiente, en el mediano plazo, la integración de Taiwán a la China continental, lo que es más que otra cosa, un problema de integración de sistemas y cúpulas políticas, puesto que en la actualidad ya forma parte de la segunda China constituida por la China continental, Hong Kong, Macao, Taiwán y Singapur.

Estados Unidos se encuentra en una zona aislada, lo que le da ventajas estratégicas, sobre todo por el hecho de su bioceanidad y de tener acceso al océano Glacial Ártico a través del estrecho de Bering. Su brazo estratégico alcanzaría hasta Venezuela por el petróleo, sin embargo, creemos que dicho brazo se extendería hasta el río Amazonas, por la importancia de éste, como mayor reserva de agua

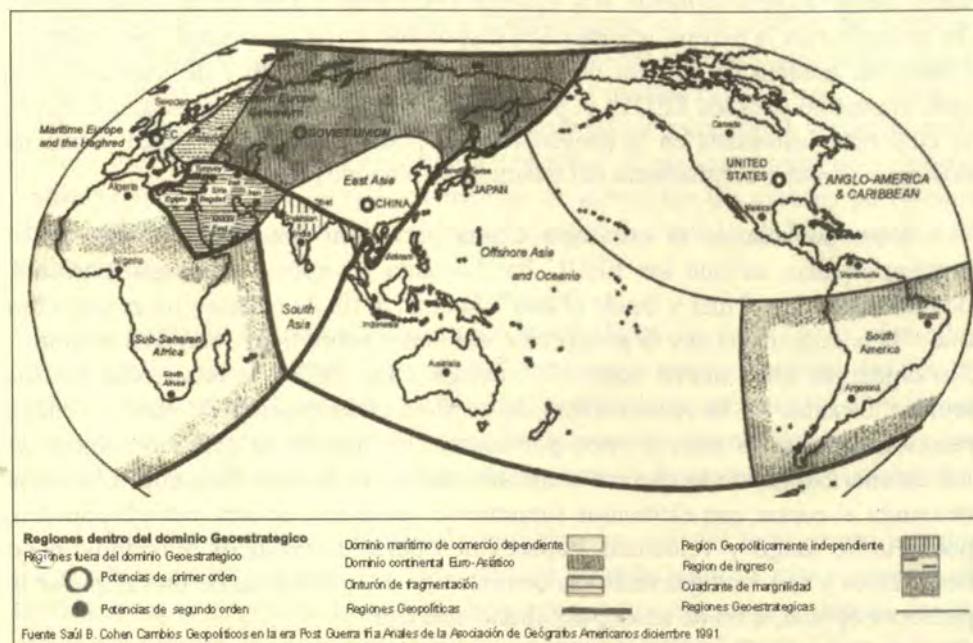
dulce del planeta con exclusión de la Antártida.

La India se ha convertido en una zona independiente y aislada, gracias a haber alcanzado el status de potencia nuclear, independientemente de sus ancestrales rivalidades con Pakistán. En este punto es importante mencionar, para su análisis y estudio posterior, la formación del paralelepípedo anglosajón, constituido por Gran Bretaña, India, Australia y USA-Canadá, con lo que esta posibilidad latente per se involucra en todos los aspectos.

La Unión Europea, por su lado, gracias a la capacidad nuclear de Francia principalmente y secundariamente de Gran Bretaña, representa un elemento potencial digno de ser considerado dentro de los llamados Estados Continente.

Finalmente tenemos a Sudamérica, que se prolonga hasta el África, zona que es calificada como limbo estratégico, por la carencia de un hegemón con capacidad nuclear, es una zona neutra, que se convierte en una zona de reserva, que por el momento se encuentra fuera de las disputas por el control mundial.

EL MUNDO SEGÚN COHEN



Vemos, pues, que lo que caracteriza a estas zonas, es la existencia de un hegemón con capacidad nuclear, lo que les ha permitido desarrollar la posibilidad de exclusión; que es lo que Carl Schmitt llamaba “La prohibición de intervención para potencias extranjeras”.

Cuando se estaba consolidando un nuevo orden mundial suceden los acontecimientos del 11-S, los cuales producen un vuelco total en dicho ordenamiento, relacionándolo específicamente con los nuevos conceptos estratégicos vertidos por China y que supuestamente son una actualización a los tiempos de los emitidos en su momento por Sun Tzu.

Para efectos del presente escrito debemos considerar al hemisferio Pacífico como la continuación histórica de lo que representaron, en su momento para la humanidad, el Mediterráneo y luego el Atlántico. Además ya hemos mencionado que de las seis grandes potencias posibles del presente milenio, cuatro de ellas van a estar localizadas en el precitado hemisferio Pacífico, con el agravante, que las cuatro en la práctica se están convirtiendo en tres, por el pacto de alianza firmado entre Rusia y China, lo cual traerá consecuencias impredecibles a futuro, en las relaciones entre las potencias, puesto que, por primera vez en la historia, desde que emergiera como potencia los EEUU, pierde la capacidad de proyectar su poder hacia tierra. Específicamente nos estamos refiriendo al mar de la China, donde, de acuerdo con la última información disponible se ha desplegado por parte de China, un sistema de defensa de litoral, tan bien concebido y desarrollado, que será imposible para los EEUU, el poder llevar a cabo parte de su estrategia naval, la cual está sustentada en la proyección del poder hacia tierra, única forma de doblegar el poder combatiente del enemigo en términos reales.

Consecuencia de la estrategia China para contrarrestar el poderío naval norteamericano, es que los EEUU ha diseñado su nueva estrategia marítima, denominada: “en el mar y desde el mar”, la cual, al fin de cuentas, no es otra cosa que: “la batalla decisiva y la proyección del poder sobre tierra, con otro nombre”. Sin embargo, este “nuevo concepto”, obliga a los EEUU, a desarrollar nuevas teorías, basadas en la reconversión de su flota o adaptación de sobrevivencia, relacionada con los nuevos retos por asumir, en función al drástico cambio de los escenarios, donde lo que era convencional, no lo es más. Esta nueva filosofía demanda el contar con elementos sumamente versátiles, de alta maniobrabilidad, potencia de fuego y velocidad, capaces de operar en espacios reducidos, poco detectables y con ventajas relativas con relación a las defensas de litoral que se le pudieran oponer, a fin de tener posibilidad de éxito.

Este hemisferio Pacífico viene a constituir el primero de los dos grandes espacios regionales en los cuales le corresponderá desenvolverse al Perú en el

presente siglo, siendo el otro, el correspondiente al continente sudamericano, con las consecuentes interrelaciones existentes entre ambos.

El hemisferio sudamericano a su vez está llamado a constituirse en factor importante dentro de su relación con el hemisferio Pacífico y con el mundo entero, entre otras cosas por encontrarse dentro de él, el más grande bosque húmedo del planeta, el cual a su vez contiene más de la quinta parte de los recursos explotables de agua dulce existentes sobre la tierra, sin considerar la gran reserva antártica. Asimismo, es poseedor de ingentes recursos naturales de todo tipo y por otro lado es la única zona del planeta exenta de un hegemón con capacidad nuclear, debiendo permanecer en tal situación a futuro, lo que le da una gran ventaja comparativa, como último rincón donde podría preservarse la vida del ser humano, en caso de producirse el holocausto nuclear.

Delimitados los dos grandes espacios regionales en los que le tocará desenvolverse al Perú en el presente milenio, analicemos su situación.

Geoestratégicamente el Perú se encuentra inmejorablemente situado dentro del continente sudamericano, con una natural vocación biocéanica, y siendo poseedor de las dos únicas grandes bahías naturales que podrían ser convertidas en megapuertos o puertos HUB para transformarse en las puertas de entrada-salida de y hacia el continente, lo que debe constituir la base sólida sobre la que se desarrollaría la integración de los dos grandes grupos económicos, es decir el CAN y el Mercosur, aprovechando a su vez para esta integración la vecindad entre el Perú y el Brasil, quienes vendrían a constituir el núcleo central de cohesión continental, al cual por fuerzas centrípetas se adherirían los estados periféricos continentales, configurándose en el mediano plazo la confederación de estados de Sudamérica.

Las ventajas de esta confederación están dadas en función de mercados internos, población, riquezas y proyección dentro del contexto internacional con un poder de negociación de bloque y no de países individuales, siendo en el último caso su poder de negociación mínimo frente a las otras potencias o confederaciones de países, más específicamente cuando se realice con los llamados países continente.

Indudablemente que visiones de este tipo no son del todo gratas a todos los posibles socios, puesto que cada uno de ellos buscará la mejor manera de participar en el proyecto de acuerdo con sus propios intereses y dentro de su propia concepción de seguridad nacional. La relación natural entre el Perú y Brasil se ha visto dificultada por las corrientes geopolíticas en boga en ambas naciones durante la época de los años 50 del siglo pasado que la frenaron; sin embargo, ella

se va a dar de todas maneras por la necesidad de ambos de constituirla, a la cual inmediatamente se unirá Bolivia, pues históricamente conformó desde antaño un solo núcleo con el Perú en lo que se denominaba el Alto Perú.

Esta situación a su vez conlleva un liderazgo compartido hegemónico del Pacífico Sur por Chile y Perú a fin de contrarrestar la manifiesta marcha hacia esta zona de Australia y Nueva Zelanda como parte de sus intereses estratégicos de desarrollo. El compartir esta zona, de este gran océano, implica dejar de lado tanto las rivalidades nacidas durante el Virreinato y la República, así como la política talasocrática chilena con relación a su poder naval, recordando que en el siglo XVII, el territorio de ese país, no pasaba de ser lo que se denominaba el “Cajón de Maule”, el cual ha crecido territorialmente, hasta en tres veces a expensas de sus vecinos.

Lo importante ahora es establecer las políticas y diseñar las estrategias que nos permitan llevar a cabo este ambicioso pero necesario plan, a fin de constituir en el breve plazo la Unión de Estados Sud Americanos que nos permita participar en mejores condiciones dentro del contexto internacional.

BIBLIOGRAFÍA

- BARNETT, Thomás P. M. **The Pentagon's New Map**. G. P. Putnam's Sons, 2004.
- BRZEZINSKI, Zbigniew. **El gran tablero mundial**. Paidos, 1998.
- CELERIER, Pierre. **Geopolítica y Geoestrategia**. Editorial Pleamar, 1979.
- Ed. Demko, George J. **Reordering The World**. Westview Press, 1999.
- FRIEDMAN, George. **The next 100 years**. Doubleday, 2009.
- GARCÍA VALDIVIESO, José G. “El Estado Continente: Poder Marítimo y Poder Naval”. En: **Memorias del VII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana**. Guayaquil, Ecuador, 2004, pp. 279-291, Instituto de Historia Marítima de Ecuador.
- HILLION, André. **Espacios económicos y de poder**. Editorial Pleamar, 1978.
- HUGHES, Barry B. **International Futures**. Westview Press, 1996.
- HUGHES, Barry B. **World Futures**. The Johns Hopkins University Press, 1988.
- KELLY, Philip. **Checkerboards Shatterbelts**. University of Texas Press, 1997.
- KENNEDY, Paul. **Rise and Fall of the Great Powers**. The Macmillan Press Ltd, 1988.
- KENNEDY, Paul. **The Rise and Fall of the British Naval Mastery**. The Macmillan Press Ltd, 1983.

- KENNEDY, Paul. **Preparing for the Twenty first Century**. Random House Inc, 1993, Col.
- LIANG, Qiao y Col. XIANGSUI, Wang. **People's Liberation Army, Unrestricted Warfare**. Pan American Publishing Company, 2002.
- KHANNA, Parag. **The Second World**. Random House Ed., 2008.
- MAHAN, Alfred T. **The Influence of Sea Power upon History: 1660-1805**. Prentice Hall Inc.
- RATZEL, MACKINDER, SPYKMAN, etc. **Antología Geopolítica**. Editorial Pleamar, 1975.

Reflexiones sobre el cambio climático: urge defender el planeta

CAPITÁN DE NAVÍO JOSÉ LUIS GUEROLA LAZARTE*

SECCIÓN I

CAUSAS Y EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO

El “cambio climático” es un problema mundial muy grave y constituye una de las más significativas amenazas que en la actualidad el mundo encara¹.

Según la Sociedad Meteorológica Americana existe 90 por ciento de probabilidad de que las temperaturas globales aumenten de 3,5 a 7,4 grados Celsius en menos de cien años, y que tal aumento sea mayor en la tierra y en los polos.

Estos cambios de temperatura, que en magnitud parecen aparentemente pequeños, podrían desencadenar grandes desastres en la Tierra, en forma de aumento del nivel de los océanos, violentos y volátiles esquemas de tiempo, desertificación, hambruna, falta de agua y otros efectos².

En lo que respecta a los océanos el desajuste climático puede tener para ellos severas consecuencias, tanto físicas como biológicas³.

* Capitán de Navío de la Marina del Perú, retirado a su solicitud. Ex-funcionario de la Organización Marítima Internacional (OMI) y actual Consultor de dicho Organismo, Ex-Presidente de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), Miembro de Número y Miembro del Consejo Directivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP), ex-Director de la Empresa Nacional de Puertos SA, ex-Coordinador de Transporte del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONCYTEC), ex-catedrático de la Escuela Superior de Guerra Naval.

Las opiniones vertidas en este documento no representan necesariamente la opinión de ninguno de los organismos antes mencionados.

Evidentemente, el clima de la Tierra está cambiando. La Tierra se está calentando. ¿Cuáles son las causas y cuáles pueden ser las consecuencias de ello?

El clima es el resultado de la circulación, a una escala global, de las masas de aire que rodean al globo terráqueo. Tales masas de aire, que son afectadas por la radiación solar y por el intercambio de calor con los océanos y el suelo, se mantienen en un equilibrio dinámico de gran complejidad⁴.

El clima global siempre ha variado más o menos cíclicamente⁵. Pero ahora pareciera que está sometido a una amenazadora revolución por efecto del denominado “cambio climático”.

Se define como tal a “la modificación del **clima** a una escala global o regional en relación al historial climático”⁶. El “cambio climático” está afectando a todos los parámetros climáticos: temperatura, precipitaciones globales, cobertura de nubes y, en general, a los demás elementos del sistema atmosférico, siendo la temperatura, y su aumento, el parámetro climático que causa la mayor preocupación.

Aunque el cambio climático se debe tanto a causas naturales como **antropogénicas**⁷, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, (CMNUCC), un tratado internacional adoptado en la “Cumbre de la Tierra” celebrada en Río de Janeiro en 1992, utiliza el término “cambio climático” para referirse sólo al cambio del clima originado por causas humanas.

También, el término “cambio climático” se suele utilizar para referirse sólo a los cambios climáticos de la actualidad. Conceptualmente, dicho término es utilizado como sinónimo de “**calentamiento global**”⁸.

Existen dos teorías respecto a las causas del cambio climático. Una de ellas es de que es originado por los “gases de efecto invernadero” (GEI); y la otra, que se debe al sol y que no es un fenómeno que necesariamente se deba a causas antropogénicas.

Cualesquiera sean las causas por las cuales el “cambio climático” está ocurriendo, el efecto es que la Tierra se está volviendo más caliente, al punto que los expertos en meteorología coinciden en reconocer que en los últimos cien años la temperatura de la superficie de la Tierra se ha elevado alrededor de 0,6 grados Celsius⁹.

Por su parte, la CMNUCC señala que desde hace 1 800 años la temperatura promedio de la superficie de la Tierra ha aumentado 0,74 grados Celsius, y que

a menos que se adopte ahora una pronta y decidida acción a nivel mundial para prevenir un ulterior aumento, esa temperatura aumentará entre 1,8 y 4 grados Celsius para fines del presente siglo –un cambio que es considerado “rápido y profundo”¹⁰– y que, como se ha dicho, puede aparejar serias consecuencias para el planeta.

Y es que el creciente aumento de la temperatura global está alterando, en diversos grados, la compleja red de sistemas que permiten la vida en la tierra: cobertura de nubes, lluvias, patrones de viento, niveles del mar, corrientes oceánicas y distribución de especies vegetales y animales¹¹.

Siendo el clima mundial un sistema de gran complejidad, es difícil pronosticar en qué medida el cambio climático llegará a afectar a la humanidad. Actualmente, el cambio climático está siendo evaluado mediante modelos computacionales de la física de la atmósfera y los océanos, pero la naturaleza caótica de esos modelos pareciera tornar incierto el futuro, hecho que no está impidiendo a los científicos pronosticar, sin embargo, cambios significativos, con serias consecuencias económicas y biológicas¹².

Los cambios climáticos incontrolados pueden alcanzar puntos críticos, con consecuencias desastrosas e irreversibles para la humanidad¹³.

Por la emisión de lo que ahora se conoce como GEI, el “cambio climático” parece ser inevitable. Esa es la opinión de la mayoría de los científicos, aun cuando hay algunos que la rechazan y señalan que ello constituye sólo una falacia.

Para evitar las peores consecuencias del “cambio climático” se requerirá un gran recorte de las emisiones de los GEI. Ello demandará severos cambios de los actuales estilos de vida y de los patrones de consumo de la humanidad. Los seres humanos productores de GEI por la quema de carbón, petróleo y gas natural para generar energía para la fuerza, el calor, la industria y el transporte, además de la deforestación y la actividad agrícola, son los responsables de las emisiones de GEI que producen el “cambio climático”. Si los GEI calientan inapropiadamente la atmósfera e interactúan indebidamente con las temperaturas del mar y de la tierra pueden dejar de cumplir su rol regulador del clima.

Un factor importante es el asunto de la inercia. El clima no responde *ipso facto* a una medida externa. Por ello, tras 150 años de existencia de una era industrial, parecería que el calentamiento global ha adquirido su *momentum* y que debido a ello continuará afectando los sistemas naturales de la Tierra durante cientos de años, aun si se llegara a reducir de inmediato las emisiones de GEI y si sus niveles en la atmósfera dejaran de aumentar¹⁴.

Se asume que en los aproximadamente 4 600 millones de años que tiene la historia del planeta, los cambios climáticos han sido grandes y variados. Se estima que en algunas épocas el clima del planeta ha sido cálido; en otras frío, y en muchas ocasiones debe de haber pasado abruptamente de una condición a otra¹⁵.

Sin embargo, en la actualidad existe consenso científico de que durante este siglo, y como resultado del aumento de concentraciones de GEI, –dióxido de carbono, metano, óxidos nitratos y clorofluorocarbonos– el clima global seguirá aumentando. Por lo tanto, es necesario tener extrema cautela frente al calentamiento del planeta y al hecho de que los últimos 10 años hayan sido los más calurosos.

En la reconocida y científica opinión del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático de las Naciones Unidas¹⁶ (IPCC), el “calentamiento del sistema climático es inequívoco y está plenamente evidenciado por el aumento de los promedios mundiales de temperatura del aire y los océanos, el deshielo generalizado de nieves y hielos, y el aumento del promedio mundial del nivel del mar”¹⁷.

Según los registros de temperatura de la superficie mundial –tomados desde el año 1850– once de los doce últimos años hasta el 2006 (1995-2006) figuran entre los años más cálidos¹⁸.

El IPCC ha llegado a la conclusión que en “la segunda mitad del siglo XX las temperaturas en el Hemisferio Norte muy probablemente fueron superiores a las de cualquier otro periodo de 50 años de los últimos 500 años, y probablemente fueron las más altas a lo largo de, cuando menos, los últimos 1 300 años”. Algo que, sin duda, es sumamente preocupante.

El IPCC también sostiene que: “Las observaciones en todos los continentes y la mayoría de los océanos evidencian que numerosos sistemas naturales están siendo afectados por los cambios del clima, particularmente por el aumento de la temperatura”. Una situación que nos debería alarmar.

Para el siglo XXI el IPCC pronostica un ulterior aumento de temperatura, de entre 1,1 y 6,4 grados Celsius. ¿Hasta dónde nos puede llevar todo esto? ¿Y hasta qué punto puede la humanidad seguir permitiendo que ocurra el calentamiento global? ¿O está fuera de su alcance llevar a efecto medidas que puedan lograr tal reducción?

Se afirma que aunque el aumento de temperatura se registra en todo el planeta, las regiones terrestres se están calentando más rápidamente que los océanos¹⁹. Y que el aumento es más acentuado en las latitudes septentrionales superiores.

Uno de los efectos del calentamiento es el aumento de nivel del mar. El calentamiento global coincide con el aumento del nivel de los océanos, pues afecta tal nivel, con las graves consecuencias que para el mundo ello puede acarrear.

Desde 1961 hasta la fecha del último Informe del IPPC, en él se señala que el nivel de los océanos ha venido aumentando en promedio 1,8 mm/año [entre 1,3 y 2,3] y que desde 1993 a 2003 ha aumentado en promedio 3,1 mm/año [entre 2,4 y 3,8], en parte debido a la dilatación térmica y al deshielo de glaciares, casquetes de hielo y mantos de hielo polares²⁰.

La disminución de la superficie de nieve y hielo del planeta coincide con su calentamiento global. Según datos satelitales obtenidos desde 1978 el promedio anual de la extensión de los hielos marinos árticos ha venido disminuyendo 2,7 por ciento por decenio [entre 2,1 y 3,3] con disminuciones estivales más acentuadas de 7,4 [entre 5,0 y 9,8] por decenio²¹.

En promedio, los glaciares de las montañas y las cubiertas de nieve han disminuido en ambos hemisferios²².

Los cambios experimentados por la nieve, el hielo y el terreno congelado han incrementado el número y extensión de los lagos glaciales, acrecentado la inestabilidad del terreno en regiones montañosas y en otras regiones de *permafrost* (nieves perpetuas) e inducido cambios en ciertos ecosistemas árticos y antárticos²³.

Otro efecto del calentamiento global son las fuertes precipitaciones que está originando. Se afirma que entre 1900 y 2005, las precipitaciones aumentaron acentuadamente en las partes orientales del norte de América del Sur y del norte de Europa Septentrional, así como en el Asia Septentrional y Central, aunque disminuyeron en otras regiones, como el Mediterráneo, el sur de África y ciertas partes del sur de Asia²⁴.

Pero además el calentamiento global es un factor importante de las sequías.

En relación a las precipitaciones, las sequías y el nivel de los océanos, el informe del IPCC pronostica que:

- “es muy probable que en los últimos 50 años los días fríos, las noches frías y las escarchas hayan sido menos frecuentes en la mayoría de las áreas terrestres, y que los días y noches cálidos hayan sido más frecuentes. Así mismo, es probable que las olas de calor hayan sido más frecuentes en la mayoría de las áreas terrestres”;

- “es probable que desde el decenio de 1970 la superficie afectada por las sequías haya aumentado en todo el mundo”;
- “es muy probable que la frecuencia de las precipitaciones intensas haya aumentado en la mayoría de las áreas”; y
- “es muy probable que desde 1975 la incidencia de valores altos extremos del nivel del mar haya aumentado en todo el mundo”²⁵.

¿Y qué hay de la actividad ciclónica en el mundo, habida cuenta del grave y severo impacto producido por el “Katrina” y otros huracanes ocurridos en los últimos años?

Según el Informe del IPCC, “desde aproximadamente 1970 se evidencia un aumento de intensidad de la actividad ciclónica tropical en el Atlántico Norte, con escasa evidencia de aumento en otras regiones, pero no se aprecia una tendencia clara del número anual de ciclones tropicales, siendo difícil identificar las tendencias de la actividad ciclónica a más largo plazo, particularmente antes de 1970”²⁶.

La mayoría de expertos coincide en que el género humano está ejerciendo un impacto directo sobre el proceso de calentamiento resultante del “efecto invernadero” y que en el cambio climático la acción antropogénica está jugando un rol principal.

Según la gran mayoría de la comunidad científica mundial, el aumento de la temperatura producirá grandes alteraciones en los ecosistemas globales y la temperatura promedio mundial del futuro será aún más alta. La mayor concentración de GEI producirá un mayor aumento de la temperatura de la Tierra²⁷.

Para el Secretario General de las Naciones Unidas Ban-Ki-Moon, el cambio climático es un problema mundial y es una “cuestión definitoria” de nuestra era²⁸. Pruebas científicas y un mejor entendimiento de este fenómeno han ubicado este problema en el centro del debate internacional²⁹.

El impacto de los desastres originados por “el cambio climático” amenaza ser tan grande que la Organización Meteorológica Mundial ha considerado necesario emitir un comunicado en el que se previene al mundo, que “estamos viviendo una secuencia sin precedentes de eventos meteorológicos extremos”:

Los efectos de la variabilidad meteorológica y del cambio climático son claramente perceptibles tanto en los países desarrollados como en los países en

desarrollo, pero en estos los efectos son notables; en particular en los países pobres, que son los más vulnerables y que contribuyen en menor escala a la emisión de GEI.

Como resultado del marcado aumento de temperaturas, el casquete ártico ha perdido el 42 por ciento de su grosor y el 27 por ciento de los arrecifes de coral del mundo han desaparecido³⁰.

En el Perú los glaciares en la Cordillera de los Andes, con más intensidad en la región sur, se están derritiendo, con severo impacto sobre las fuentes de agua³¹.

En el último verano –julio del 2010– Rusia ha soportado una ola de calor, la más intensa de los 130 años en que se llevan registros, habiendo la temperatura de ese año superado el promedio, en casi 8 grados Celsius. En Moscú se ha registrado un récord histórico de 38,2 grados Celsius sobre la temperatura promedio de la época, que era de 23 grados Celsius³². Efectivamente, el verano ruso del 2010 ha sido el más caliente del siglo y ha producido incendios en los bosques en torno de Moscú que han sofocado esa capital durante semanas. En la helada Siberia las temperaturas han superado los 30° Celsius³³.

Desde fines de la década de los 70 los científicos han comenzado a afirmar que el aumento de concentraciones de GEI en la atmósfera originará un calentamiento de la superficie de la Tierra de entre 1,5 y 4,5 grados Celsius.

La concentración en la atmósfera de dióxido de carbono, el más importante de los GEI, ha aumentado de 280 ppm en el periodo preindustrial a 379 ppm en el 2005³⁴.

Estudios más recientes anuncian que el calentamiento se producirá más rápido sobre tierra firme que sobre los mares³⁵.

Se estima que si se alterara un parámetro clave, como la temperatura media global, los efectos derivados de este cambio, podrían:

- cambiar el régimen de vientos y lluvias que ha prevalecido durante cientos e incluso miles de años, y del cual depende la vida de millones de personas;
- aumentar el nivel de los mares y amenazar islas y regiones costeras bajas; y,
- producir migraciones masivas, hambrunas y catástrofes de índole natural, más severas que las conocidas³⁶.

Aunque los efectos del calentamiento global no se puedan predecir con certidumbre, parecería que ese fenómeno está originando, —como se ha dicho— intensas lluvias en muchas partes del mundo, produciendo un aumento de la desertificación de áreas y una declinación de su habilidad para sostener la agricultura y temperaturas extremas, como la ola de frío que azota a Europa.

Para las latitudes altas se pronostica para los inviernos un aumento de las precipitaciones, por el posible debilitamiento de la corriente del Golfo, que es considerada la responsable de las altas temperaturas medias en el norte de Europa³⁷.

Para el Hemisferio Sur se pronostica, en cambio, una intensificación de las sequías, y la expansión de las áreas actualmente afectadas por los procesos de desertización, como Sahel en Etiopía, el norte de África, el sudeste de Asia, la India, Centro América y la cuenca del Mediterráneo³⁸.

También se predice que el aumento de las precipitaciones no dará lugar a un incremento de los días de lluvia, sino a una disminución de estos días, acompañada de un aumento de la intensidad de las lluvias, con las consecuentes riadas e inundaciones, las cuales aumentarán la erosión.

Además, se pronostica que habrá más huracanes, ciclones, tornados, etc., con el riesgo de que estos fenómenos se extiendan a zonas que hasta ahora no habían sido afectadas por ellos.

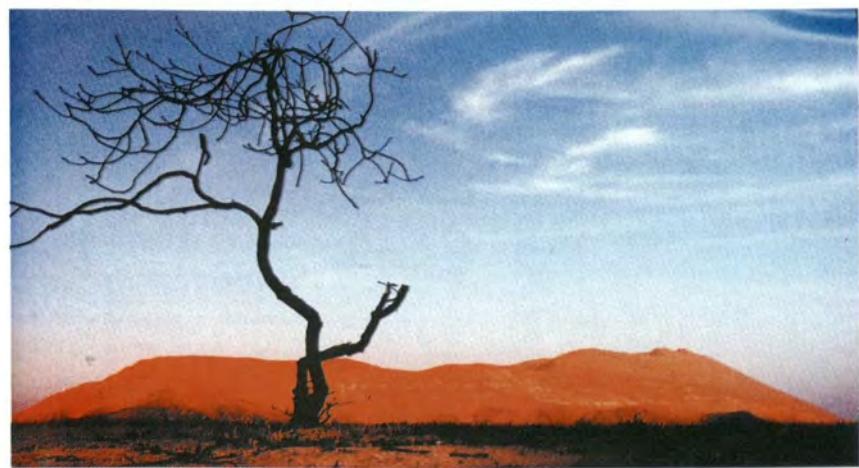
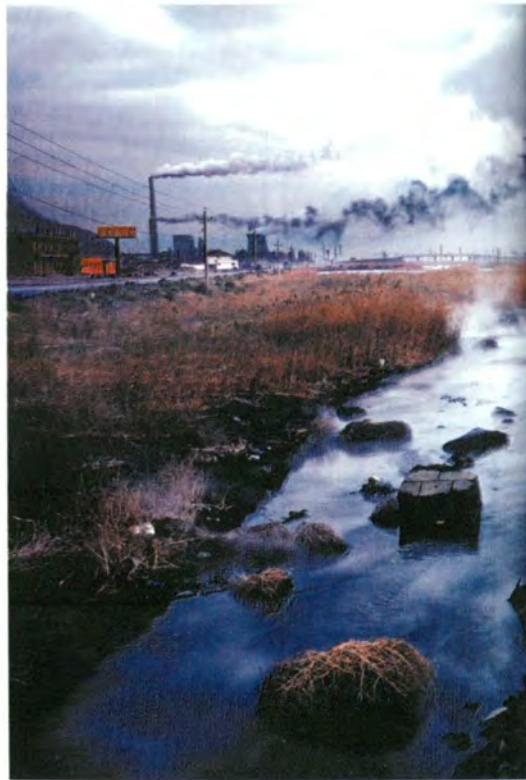
En efecto, inmensas extensiones del Asia y partes de Europa central ya están sufriendo lo que se considera son “inundaciones bíblicas”.

En el norte de China las inusuales lluvias que se han registrado han causado devastadores desprendimientos de tierra y han sepultado miles de edificios. El propio EEUU no ha estado al margen de estos efectos y ha soportado también fuertes inundaciones³⁹.

En varios países latinoamericanos, este año una estación lluviosa sin precedentes ha producido las peores inundaciones en la historia reciente⁴⁰.

De otro lado, las sequías se han incrementado en el África subsahariana, así como en Australia.

En el Perú, las crecientes temperaturas están derritiendo los glaciares, lo que originará un severo impacto sobre las fuentes de agua del país⁴¹.



Los patrones de producción causantes de desatinos, como el agua contaminada por una planta de fertilizantes en Mongolia y la deforestación, contribuyen al cambio climático.

Sin embargo, parecería que las catástrofes más numerosas e intensas han ocurrido o están ocurriendo en Pakistán, donde las personas afectadas suman la pavorosa cifra de veinte millones, los desplazados que han perdido sus hogares dos millones y 1 600 el número de muertos, con el riesgo de que esta última cifra se pueda multiplicar por efecto de las enfermedades infecciosas⁴².

Todos esos graves fenómenos están causando la pérdida de millones de hectáreas de bosques y cultivos y la pérdida de vidas humanas en todos los continentes, con la consiguiente pobreza y falta de agua.

De especial preocupación son los cambios de nivel de los océanos por efecto del aumento de temperaturas. Se espera que el calentamiento global produzca un significativo aumento del nivel global de la temperatura de los espacios marítimos. Ello causará inundaciones en áreas costeras de bajo nivel alrededor del mundo, y dará lugar a la pérdida de tierras agrícolas, forzando a muchos millones de gente a migrar a otras áreas más altas, con la posible resistencia a este proceso⁴³.

Debido a la expansión térmica del agua y la fusión de los glaciares de las montañas se pronostica que el nivel medio del mar se elevará de 10 a 30 centímetros para el 2030 y hasta un metro para el 2050. Se considera que este ascenso contaminará los acuíferos con agua marina, y dará lugar a la recesión de las costas y tierras húmedas⁴⁴.

Debido a que muchos países pobres serán incapaces de hacer frente a los catastróficos efectos del calentamiento global, el resultado en esos países podría ser su colapso acompañado de violencia étnica y desorden civil⁴⁵. La falta de agua y comida en determinadas zonas del mundo originará graves problemas, incluido el riesgo de un incremento de los conflictos bélicos.

Finalmente, existe el riesgo de que a medida que varíe el clima, enfermedades hasta ahora endémicas en zonas tropicales, como la malaria, el dengue, o la fiebre del Nilo, se extiendan a otras zonas⁴⁶.

Estas estimaciones realizadas por los científicos a nivel global pintan un dramático panorama que la humanidad no puede soslayar y que demanda la pronta adopción de apropiadas acciones al respecto.

El cambio climático y la respuesta a los problemas que origina se han convertido realmente en “el desafío definitorio de nuestra era”.

La situación no puede ser más dramática y dado el carácter mundial del fenómeno no queda otro remedio que afrontarlo con medidas mundiales, regionales y nacionales.

Urge una acción decidida y pronta. La humanidad no puede quedarse con las manos cruzadas frente a un problema que, cualesquiera sean sus causas, puede acarrear consecuencias gravísimas para su futuro.

Las expectativas sobre la acción multilateral no pueden reemplazar los programas que se adopten a nivel regional y nacional. El Perú es uno de los países con mayor riesgo y el Ministerio del Ambiente debe participar activamente en la lucha contra este fenómeno. En realidad todos los seres humanos debemos tener en cuenta que la acción contra el cambio climático es no solamente de interés nacional sino también de interés personal.

SECCIÓN II

MEDIDAS DE RESPUESTA PARA PREVENIR EL CAMBIO CLIMÁTICO

En el marco de ese apocalíptico panorama mundial sobre el futuro de la Tierra por efecto del cambio climático, cabe preguntarnos: ¿Qué se está haciendo a nivel mundial para mitigar o adecuarnos al calentamiento global? ¿Existe en el mundo conciencia plena de la gravedad de los riesgos aparejados por este fenómeno? ¿Se están estudiando y haciendo conocer debidamente los probables efectos del cambio climático? ¿Son suficientes las medidas adoptadas para prevenir las catástrofes pronosticadas? ¿Qué podemos hacer individualmente para hacer frente a este desafío?

A fines de la década de los 80 y a comienzos de la década de los 90 el cambio climático originó una ola de acciones de respuesta.

Pero las preocupaciones mundiales sobre el medioambiente realmente comenzaron en 1987, cuando se descubrió un “agujero en la capa de ozono estratosférico”, y cuando se publicó el Informe de la Comisión Brundtland “Nuestro futuro común” (Comisión Mundial sobre el Ambiente y el Desarrollo (1987).

Esas preocupaciones alcanzaron su cenit en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo de 1992 (UNCED) que tuvo lugar en Río de Janeiro, ocasión en la que se adoptó la CMNUCC.

Una ola anterior de actividades internacionales sobre el medio ambiente, habían culminado con la Conferencia de Estocolmo de 1972 y el establecimiento, varios años más tarde, del Programa de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente, (PNUMA), un organismo de las Naciones Unidas responsable de los programas del medioambiente.

Sin embargo, estas acciones estuvieron focalizadas en el combate de contaminaciones agudas locales y regionales, y relativamente reversibles –como los derrames de hidrocarburos y los vertimientos de sustancias y mercancías peligrosas en el mar– para regular a los contaminadores particulares. En estas acciones el principal protagonista fue la OMI que cumplió una sobresaliente performance.

Así, según el informe del International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), desde que comenzó a colectar información sobre derrames accidentales desde buques petroleros en 1970, los bancos de datos subrayan que no ha habido mayores derrames de hidrocarburos desde petroleros y ningún derrame de crudos durante el 2009, aun cuando la colisión entre un buque petrolero y una barcaza en Texas y un “blow-up” en el Mar Timor, indican la impredecibilidad de los derrames.

Ahora en cambio, el ciclo más reciente de actividades medioambientales está centrado en hacer frente a las amenazas globales irreversibles de largo plazo, como la disminución de la capa de ozono estratosférica, la pérdida de diversidad biológica y el calentamiento global por el efecto invernadero, y está enfocado no solo a la protección medioambiental *per se*, sino a las políticas generales económicas y sociales necesarias para lograr el desarrollo sostenido.

Aunque inicialmente la alarma temprana del calentamiento global fue recibida con escepticismo, ahora el mundo –por fin– parece estar reconociendo la necesidad de adoptar medidas urgentes para prevenir los efectos del cambio climático y de mitigarlos y/o adecuarse a ellos.

A este respecto, las principales medidas que el mundo está adoptando están siendo efectuadas a través de organismos y programas multilaterales como la CMNUCC adoptada en 1992 y el Protocolo de Kyoto adoptado en 1997.

La CMNUCC, de la cual en la actualidad son Partes 192 Estados –virtualmente todos los Estados del mundo–, ha establecido una estructura general de acción internacional de lucha contra el cambio climático, en el marco de la cual se ha movilizado y están participando varios centenares o miles de científicos mundiales, que dedicados al estudio de esa problemática están examinando las adecuadas

respuestas. Pero se ha reconocido que para resolver este problema, además de los estudios científicos lo que esencialmente en el fondo se requiere, es una clara voluntad política mundial, para decidir la modificación de nuestro actual estilo de vida y su reemplazo por otro que permita la morigeración de la emisión de GEI.

De este modo, el cambio climático, que inicialmente era un asunto científico, se ha convertido ahora en un asunto esencialmente técnico-político con un claro e ineludible transfondo económico.

La Convención Marco impone a los países desarrollados la carga más pesada en la reducción de las emisiones de GEI, conforme al importante principio de "responsabilidad común pero diferenciada".

Mientras a los países en desarrollo no les impuso ninguna meta específica de reducción de las emisiones, la CMNUCC estableció que los países desarrollados debían haber reducido para el 2000 sus emisiones de GEI, a los niveles existentes en 1990. También debían haber promovido y facilitado la transferencia de tecnologías inocuas para el clima a los países en desarrollo y a los países con economías en transición⁴⁷. Pero lamentablemente CMNUCC no es un acuerdo vinculante.

Por su parte, el Protocolo de la CMNUCC o Protocolo de Kyoto, fue adoptado en la Conferencia de la Partes de la CMNUCC, celebrada en Kyoto, Japón, en diciembre de 1997. Estuvo abierto para la firma desde el 16 de marzo de 1998 hasta el 15 de marzo de 1999 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.

El Protocolo entró en vigor el 2 de febrero del 2005 cuando ratificaron el mismo 55 naciones industrializadas, responsables de cuando menos el 55 por ciento de las emisiones globales de GEI⁴⁸. El Protocolo es el único instrumento internacional que preveé obligaciones para los países industrializados. Demanda la reducción en el periodo 2008-2012 de un 5,2 por ciento de GEI por los países desarrollados en base a las cifras de 1990.

Pero aun así y debido a la magnitud del problema al que se debe hacer frente, se considera que las metas del Protocolo son relativamente modestas. Por tanto, la entrada en vigor del Protocolo para encarar esta amenaza es considerada solo un pequeño paso, desde que en la lucha contra el cambio climático se requeriría de 60 a 80 por ciento de abatimiento de gases, para estabilizar en la atmósfera la concentración de dióxido de carbono a un nivel normal⁴⁹.

El Protocolo refuerza muchos de los compromisos contraídos con arreglo a la CMNUCC. Mientras ésta alienta a los países desarrollados a estabilizar sus

emisiones de GEI, el Protocolo fija compromisos específicos vinculantes en el periodo 2008-2012 para 37 países desarrollados.

Estos países deben reducir sus emisiones de GEI a un nivel aproximado de 5,2 % del nivel de 1990, mediante, entre otras cosas, mecanismos de reducción de emisiones de manera rentable disponibles en el marco del Protocolo: el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) y la aplicación conjunta y el comercio de los derechos de emisión mediante un sistema de límites máximos.

En el marco del Protocolo se han celebrado negociaciones para fijar nuevos objetivos de reducción de las emisiones aplicables a los países desarrollados en el 2009, analizar la eficacia de los medios disponibles para lograr esos objetivos y poner en marcha el Fondo de Adaptación del Protocolo.

Es cierto que el Protocolo de Kyoto es importante en los esfuerzos para mitigar el cambio climático. Lamentablemente, EEUU, que actualmente es el líder mundial de toda actividad humana, no ha cumplido sus obligaciones derivadas del Protocolo. Es más, por decisión del presidente George W. Bush, en el año 2001 EEUU se retiró de ese pacto.

Por ello, hay quienes consideran que es irónico que EEUU haya librado en Irak una cruenta guerra para defender al mundo del terrorismo, y que ahora esté castigando a ese mismo mundo al que defendió, con emisiones de dióxido de carbono, que –se estima– en un 36 por ciento son responsables de los daños originados por el calentamiento global.

Sin embargo, se señala que EEUU no es el único país industrializado que no ha cumplido con las metas del Protocolo de Kyoto: Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia Grecia, Holanda e Irlanda tampoco lo han hecho, mientras que sólo el Reino Unido y Suecia han cumplido en las fechas establecidas con los objetivos del Protocolo⁵⁰.

Los Estados Parte de la Convención Marco han celebrado diversas rondas de negociaciones para implementar sus disposiciones. En el Plan de Ruta adoptado en Bali se han recomendado numerosas acciones para enfrentar el cambio climático.

Pero en la Conferencia sobre el Cambio Climático de Copenhague celebrada en diciembre del 2009, no se llegó a concretar ningún acuerdo vinculante para enfrentar este problema.

Sin embargo, en esa Conferencia se formuló una importante Declaración que vale la pena glosarla.

En esa Declaración, que fue apresuradamente formulada al final de la Conferencia, cuyos resultados –como se ha dicho– fueron decepcionantes, entre otras cosas se reconoce, sin embargo, que “el cambio climático es uno de los más grandes desafíos de la era” y que es necesario combatirlo urgentemente de acuerdo con el principio de “responsabilidad común pero diferenciada”.

Se reconoce también “la necesidad de lograr el objetivo final de la CMNUCC de alcanzar la estabilización de la concentración de GEI en la atmósfera a un nivel que evite interferencia antropogénica peligrosa con el cambio de clima”.

Y se señala el punto de vista científico de que “el aumento de temperatura global debe ser menor de 2 grados Celsius, en base a la equidad y en el contexto del crecimiento sostenido, y el fortalecimiento de la acción cooperativa de largo tiempo de combatir el cambio climático”.

También se reconoce “los impactos críticos del cambio climático y los impactos potenciales de las medidas de respuesta en países particularmente vulnerables a sus efectos adversos”.

Por último se acentúa la necesidad de “establecer un programa de adaptación integral incluido el apoyo internacional”.

Tras el casi total fracaso de la Conferencia de Copenhague, que irónicamente fue denominada “Hopen-hague”, las esperanzas están cifradas ahora en la Conferencia de Cambio Climático de Naciones Unidas que se celebró en el mes de noviembre de 2010 en Cancún, México, donde se confió en una acción internacional decidida para enfrentar al cambio climático.

Antes de Cancún han tenido lugar diversas rondas de negociaciones, la última de las cuales, que tuvo lugar en Tianjin, China, parecería haber acercado al mundo a un apropiado conjunto estructurado de decisiones. Sin embargo se señala que aunque los acuerdos que se han alcanzado en Cancún no son minuciosos, tales acuerdos –como un paquete balanceado de decisiones– pueden dar sólidos resultados en el corto plazo y crear condiciones necesarias para lograr compromisos a largo plazo⁵¹.

Cuando se redactaba esta nota llegaban noticias desde Cancún, donde se alertaba al mundo que la temperatura seguirá subiendo y que en el 2003, de 35,000 a 40,000 personas murieron de dolencias o incidentes relacionados con el calor en el verano más caluroso desde 1540⁵².

No obstante lo dicho y pese a que parece existir consenso científico generalizado sobre las causas y efectos del cambio climático, un grupo de científicos sostiene que lo que se sabe sobre el mismo “son sólo hipótesis no comprobadas”. Esos investigadores sugieren que las emisiones de GEI podrían no ser la causa principal del calentamiento global. De igual manera, argumentan que es imposible formular predicciones de aumento de la temperatura para este siglo⁵³.

Una vez más el mundo encara una controversia científica, y frente a la difusión que en los últimos años ha tenido la problemática del calentamiento global, aparecen ahora puntos de vista diametralmente opuestos⁵⁴.

Las explicaciones científicas que de uno y otro lado se reciben son lo suficientemente complejas y a la vez razonables como para que el común de las gentes se sienta absolutamente desorientada y sin poder determinar cuáles de ellas son las valederas⁵⁵.

Este grupo de investigadores cuestiona las predicciones sobre cambio climático basadas en modelos y presunciones que, –afirman– no sólo no se conocen, sino que son imposibles de conocer dentro de los límites relevantes para la implementación de reglas. Estos expertos cuestionan también la utilización de modelos que, a su juicio, no describen adecuadamente las nubes, los vapores de agua, los aerosoles, las corrientes oceánicas y los efectos solares”.

Los mencionados científicos afirman que “las simulaciones de temperaturas superficiales hechas por el IPCC de las Naciones Unidas, más parecen un modelo azaroso de curvas que una demostración genuina de la influencia del hombre sobre el clima global”⁵⁶.

¿Quién tiene la razón? Sólo el tiempo lo dirá. Pero debemos recordar que está en juego el futuro de nuestros hijos y nietos. Por tanto habría que adoptar a este respecto el principio de precaución: ante la incertidumbre se debe tomar acción.

Como lo señala Moisés Naim, el director de la prestigiosa revista **Foreign Policy** en respuesta a si el cambio climático le preocupa, “hace unos años el cambio climático era una cosa controversial, un debate ideológico... Se pensaba que el cambio climático era una controversia entre dos grupos de científicos igualmente legítimos: unos que creían que había cambio climático producido por la actividad humana y otros que argumentaban que estos eran patrones históricos que no podían ser atribuidos a la actividad humana. Estas controversias han desaparecido en la

década que acaba; hoy no hay del lado de los escépticos ningún científico respetado universalmente por sus pares; y en general los escépticos son financiados por [los] intereses [de] quienes no les conviene la lucha contra el cambio climático. Pero no hay duda de que hay una combinación de datos científicos producidos por nuevos instrumentos y todo un acervo científico estadístico que muestra que esto no es una especulación sino una realidad muy seria que preocupa a todos y demanda acciones concertadas y urgentes”.

SECCIÓN III

EL IMPACTO DEL CAMBIO CLIMÁTICO SOBRE EL OCÉANO ÁRTICO Y EL RIESGO DE CONFLICTOS

El impacto del cambio climático en el océano Ártico es particularmente dramático. Podría serlo aún más, si no fuera por el formidable efecto positivo que la apertura de nuevas vías marítimas comerciales puede tener sobre el transporte marítimo internacional y sobre la explotación de vastas riquezas del Ártico. Y ello requiere ser debidamente considerado y tenido en cuenta particularmente en el marco del actual escenario geopolítico internacional.

Es evidente que debido al calentamiento global, la capa de hielo del Ártico se está derritiendo aceleradamente. La desaparición de las nieves permitirá acceder a una enorme cantidad de recursos naturales existentes en el Ártico, y permitirá también la apertura de nuevas rutas de transporte marítimo más cortas, que cuando sean permanentemente utilizadas por el tráfico marítimo mundial darán lugar al ahorro de billones de dólares al año⁵⁷. Este es tal vez el único aspecto positivo del cambio climático. Pero que, en modo alguno, justificaría la no adopción de las debidas y urgentes medidas de respuesta requeridas para mitigar sus efectos.

Sin duda, las consecuencias estratégicas, económicas y diplomáticas de esa nueva situación serán enormes.

La mayoría de científicos coincide en que el derretimiento del hielo del Ártico es uno de los indicativos más claros del calentamiento global. Así se dijo en la Conferencia de Copenhague realizada en diciembre 2009 en busca de un nuevo acuerdo sobre el clima⁵⁸. Y ello se sigue afirmando en diversos foros internacionales.

Al efecto, Peter Wadhams, un destacado científico británico, profesor de Física Oceánica en la Universidad de Cambridge, ha afirmado que: “Los datos apoyan el nuevo punto de vista consensuado –basado en la variación estacional

de la extensión y grosor del hielo, los cambios de temperatura, los vientos y especialmente la composición del hielo— de que el océano Glacial Ártico se quedará sin hielo en los veranos en unos 20 años”. Y ha añadido que: “Buena parte del descenso se producirá en los próximos diez años⁵⁹.

Según dicho especialista, experto en regiones polares, el océano Ártico podría estar libre de hielo y convertirse en un paso abierto para la navegación dentro de diez años. Para Wadhams, la navegación más corta y el acceso más fácil a las reservas de gas y petróleo son algunos de los beneficios del deshielo a corto plazo.

Pero a largo plazo, —señala el científico británico— esto podría provocar una aceleración del calentamiento, un cambio en la circulación de los océanos y la atmósfera y podría tener efectos desconocidos en los ecosistemas por la acidificación de los océanos.

La información de la Inspección del Ártico Catlin apoya la nueva opinión consensuada de que el Ártico estará libre de hielos dentro de aproximadamente 20 años⁶⁰.

Pero con el deshielo, el tráfico marítimo y el tráfico naval verán que se abre una nueva ruta marítima mundial por el océano Ártico. Los cambios en el Ártico darán lugar a que cuando el planeta sea fotografiado desde el espacio el casquete polar se vea azul en vez de verse blanco.

A su vez, el National Snow and Ice Data Center (NSIDC) de EEUU señala que “el Ártico está experimentando el sexto año consecutivo con mucho menor hielo marítimo que el normal, y que la estación de derretimiento de hielo marítimo de este año parece ser la mensajera de una nueva y más fuerte etapa de declinación⁶¹.

De continuar las actuales tendencias de calentamiento global, el océano Ártico no tendrá hielo alrededor del 2060⁶² (dentro de 50 años).

Según su resumen mensual de extensión del hielo, el National Snow and Ice Data Center (NSIDC) indica que en setiembre del año pasado esta fue de 4,9 millones de kilómetros cuadrados, la extensión de hielo más baja después de 2008 (4,7 millones de kilómetros cuadrados) y de 2007 (4,7 millones de kilómetros cuadrados)⁶³.

También es importante tomar nota que aunque los valores recientes de hielo marítimo no hayan llegado al extremo mínimo que alcanzaron en el 2007, el hielo marítimo mínimo ha permanecido muy por debajo del promedio de largo plazo.

Esto puede implicar que en las condiciones climáticas calurosas las extensiones de hielo se extiendan por debajo de los cinco millones de kilómetros cuadrados⁶⁴.

De otro lado, el director del Observatorio Geofísico Voeikov de Rusia, Vladimir Kattsov, ha afirmado que en la segunda mitad del siglo XXI los hielos y glaciares del Mundo podrían desaparecer por completo.

En un foro internacional sobre el futuro del Ártico que ha tenido lugar en Moscú en setiembre del 2010, Kattsov ha afirmado que “el hielo ártico podría dejar de ser permanente desde la mitad de este siglo, mucho antes de lo que se pensaba hasta ahora”.

Kattsov ha alertado también, que según las recientes observaciones por satélite de la región, la superficie de hielo en el Ártico se ha reducido a un mínimo histórico.

Como antes se ha señalado, según los expertos este deshielo provocará un aumento significativo del nivel del mar en todo el mundo, lo que puede dar lugar a la inundación de islas y territorios costeros, la destrucción de ecosistemas y la desaparición de numerosas especies.

“La temperatura media en el Ártico ruso ha crecido en los últimos cien años el doble de rápido que en el resto de la Tierra”, ha afirmado Bedritski, otro científico ruso participante en el Foro de Moscú, quien ha señalado además que “el derretimiento de hielos eternos (*‘permafrost’*) afecta ya a la vida económica de la zona ártica rusa”.

Es posible, por tanto, que en menos de lo que se esperaba, la humanidad pueda estar presenciando la apertura de nuevas vías marítimas navegables y la explotación de los últimos recursos de hidrocarburos del mundo, los cuales se encuentran en el Ártico.

El impacto de tal hecho sobre la economía en general, y sobre la economía del transporte marítimo en particular, puede ser impresionante.

En relación a la navegación por el Ártico existen dos pasos marítimos importantes: el Paso del Noreste, que se abrió por primera vez a la navegación en el año 2005 y que es navegable en algunas semanas del verano, y el Paso del Noroeste, que se abrió a la navegación por primera vez en algunos meses del año en el 2007. Además está la Ruta del Atlántico Norte.

Algunos investigadores estiman que gracias al cambio climático los buques

podrán utilizar el Paso Noroeste todo el año a partir del 2050. Otros investigadores señalan que ese Paso puede llegar a ser navegable aproximadamente en el 2020, es decir dentro de 10 años.

Cualquiera sea el caso, las rutas marítimas entre Europa y Asia se habrán de acortar enormemente, pues los referidos Pasos darán lugar a una ruta marítima alternativa a las actuales rutas marítimas por el canal de Panamá y por el canal de Suez⁶⁵.

También se afirma que con la apertura del Paso Noroeste a la navegación, la ruta entre Tokio y Nueva York sería 7 000 Kms más corta que la actual ruta a través del canal de Panamá⁶⁶. Ello con un enorme beneficio para el transporte marítimo internacional.

Actualmente la ruta Londres-Osaka, vía canal de Panamá es de 23 300 Kms y vía canal de Suez es de 21 200 Kms. Por el Paso del Noroeste el trayecto marítimo sería de solo 15 700 Kms⁶⁷.

En la actualidad el grueso del tráfico marítimo mundial utiliza como principales rutas de navegación las que pasan por el canal de Panamá, los estrechos de Asia sudoriental y el canal de Suez.

Se considera que aunque es probable que el grueso del comercio internacional continúe utilizando esos corredores marítimos, no existe duda de que una parte importante de dicho comercio tendrá lugar en las nuevas rutas comerciales que se abrirán en el Ártico, con un considerable ahorro de distancia, tiempo y costos⁶⁸.

Ello repercutirá favorablemente en el comercio marítimo y el medioambiente, al reducirse el consumo de combustible, las emisiones de GEI, el costo del combustible y los fletes.

Lamentablemente, las expectativas de nuevas vías de comunicación y transporte y las perspectivas de explotación de recursos naturales, actualmente protegidos por el hielo polar, están desatando una gran rivalidad entre los cinco países vecinos del Ártico: Canadá, EEUU, Finlandia, Noruega y Rusia.

Ello está convirtiendo muy rápidamente a la región ártica en el punto focal de asuntos de defensa y desarrollo, donde están de por medio los intereses de dos de las principales superpotencias.

Actualmente existen serias diferencias entre EEUU y Canadá sobre el Paso del Noroeste. EEUU no reconoce la soberanía de Canadá sobre dicho Paso y considera

que esta ruta debería mantenerse abierta a la navegación internacional. Ottawa afirma que el Pasaje del Noroeste está en aguas canadienses, aseveración que es rechazada por Washington y por la mayoría de los otros países, que lo consideran, como un pasaje internacional como lo es el estrecho de Gibraltar u Ormuz⁶⁹.

La situación es tan compleja que se afirma que en el pasado EEUU ha llegado al extremo de enviar fragatas a dicha área para asegurar que esas aguas sigan siendo internacionales.

En la actualidad existe un acuerdo según el cual EEUU debe notificar a Canadá de cualquier tránsito, sin que este país pueda oponerse al mismo.

Por otra parte, se pronostica que para el año 2080 la temporada sin hielos de la Ruta del Mar del Norte habrá de aumentar hasta 80 días por año. Cuando esa ruta esté plenamente operativa, la distancia de la navegación entre Rotterdam y Yokohama a través del canal de Suez se reduciría en más de un 40 por ciento⁷⁰.

El derretimiento del hielo de la región ártica dará acceso a un océano que ha estado cubierto de nieve durante miles de años, y terminará lo que podría denominar la última Edad de Hielo⁷¹.

Para decirlo poéticamente, cuando las frías aguas árticas actualmente cerradas se abran dando acceso a volúmenes crecientes de tráfico marítimo y naval, y a la explotación de nuevos recursos naturales en ellas contenidos, se habrá descubierto un Nuevo Mundo⁷².

Estaremos entrando a la Era del Ártico, que exige a los responsables de la paz y la seguridad internacional la adopción de sabias decisiones sobre esta región.

El deshielo del Ártico se ha combinado con la incesante búsqueda de nuevas fuentes de energía, provocando de este modo una nueva “fiebre del oro” en el Polo Norte, que está causando roces diplomáticos entre los cinco países que comparten esta frontera⁷³.

Pero además de las nuevas rutas de navegación marítima, que el deshielo del Ártico habrá de permitir, está de por medio la explotación de importantes recursos naturales existentes en esa región.

Según el Servicio Geológico de EEUU, una cuarta parte de las fuentes de energía aún no descubiertas en el planeta se encuentran en el Ártico.

Se prevé que el calentamiento global intensificará la competencia por estos recursos, acentuando los conflictos en los años siguientes⁷⁴. El impacto del calentamiento global y el efecto resultante en el Ártico pueden pues ser profundos.

Estudios geopolíticos subrayan el hecho de que la rivalidad en el Ártico enfrenta en realidad a todos contra todos. Incluso, como antes se ha indicado, enfrenta a dos cercanos aliados, como son Canadá y EEUU, que han comenzado a litigar sobre si el Paso del Noroeste es una vía marítima libre o es un estrecho en aguas canadienses en el que se puedan reclamar derechos de peaje.

Además de la disputa entre EEUU y Canadá por el Pasaje Noroeste existen otras disputas en el Ártico. Una de ellas, entre Noruega y Rusia por el Mar de Barents, que felizmente acaba de concluir; otra, entre Canadá y Dinamarca por una pequeña isla frente a la costa de Groenlandia. Además, el Parlamento ruso se niega a ratificar un tratado con EE.UU y Dinamarca sobre el Mar de Bering, y no sería extraño que Rusia intentara reclamar todo el Polo Norte como suyo.

Sin embargo, como se ha indicado, Noruega y Rusia acaban de llegar a un acuerdo sobre el mar de Barents, en virtud del cual se dividirá en mitades un área de 175 000 kms cuadrados donde se estima que existe una reserva de 40 billones de barriles de petróleo que ahora se podrán explotar⁷⁵.

El Polo Norte es el único lugar del planeta donde los territorios de varios países rodean y virtualmente encierran los hielos de un océano. Además, es una región donde se solapan los reclamos de soberanía de varios países sobre muchos espacios marítimos.

EEUU no es el único país interesado en el Ártico. Ralph Ranger, director del Instituto de Ingeniería Marina de Londres afirma que en la actualidad “todos los países involucrados en el Ártico realizan estudios para reclamar su soberanía hasta el Polo”⁷⁶.

Los estudios están principalmente centrados en la Cordillera Submarina de Lomonósov que recorre el Ártico de punta a punta saliendo de Groenlandia y llegando hasta Rusia”⁷⁷. Tres países ya han enviado expediciones científicas para explorar el área.

Pero esos estudios parecerían ser muy complicados puesto que se requiere realizar, durante meses enteros, investigaciones en el lecho marino, a temperaturas bajo cero, una tarea excepcionalmente difícil teniendo en cuenta que, como lo sostienen algunos exploradores, la oscuridad que reina en esa zona es total.

Todo hace suponer que alentados por las enormes reservas de gas y petróleo que encierra esa región y por el deshielo, que progresivamente está habilitando rutas marítimas y acentuando más los intereses de las potencias del norte, esos cinco países estarían ya en vía de reclamar a las Naciones Unidas la propiedad del Polo Norte⁷⁸.

Pero como lo sostiene el experto Pablo Pareja, profesor español de Relaciones Internacionales de la Universidad Pompeu Fabra y autor de un estudio sobre los límites del Ártico y sus implicancias legales, el Polo no es de nadie. El Ártico es un territorio en disputa, en proceso de regulación. “No es de nadie, pero tampoco son aguas internacionales”.

Al efecto, cabe recordar que en el año 2007 Rusia reclamó una vasta parte del lecho marino cubierto por el océano Ártico (1 191 000 km² o 460 800 millas cuadradas).

Sin embargo, el propósito de ese reclamo no era expandir las fronteras *per se*, sino tener acceso a las enormes reservas de hidrocarburos contenidas en el lecho marino bajo la capa de hielo ártico.

Y es que se considera que a medida que las reservas existentes de petróleo y gas sean consumidas en los próximos 20 años⁷⁹, esas nuevas reservas de energía pueden jugar un rol crucial en el equilibrio energético global.

Una encuesta sobre Energía Mundial realizada por la empresa británica British Petroleum, no hace mucho tiempo atrás, pronosticó que las reservas de petróleo del mundo durarían poco tiempo: 10 años en EEUU si el Refugio Nacional Ártico de Vida Salvaje no se abre a la exploración de petróleo, siete años en Noruega y no más de cinco años en el norte de Inglaterra. Eso hace que las reservas del Ártico, que todavía están grandemente inexploradas, sean de enorme importancia para el futuro energético mundial. Los científicos estiman que ese territorio contiene más de 10 billones de toneladas de gas y depósitos de petróleo⁸⁰.

En el largo plazo para el gobierno ruso son importantes los mercados globales de energía. Para asegurarlos requiere encontrar nuevas fuentes de petróleo. El Ártico podría ser el único lugar remanente de la Tierra donde acudir para lograr ese propósito.

Pero la ley internacional no reconoce el derecho de Rusia sobre todo el lecho marino del Ártico al norte de la línea costera rusa. He aquí un problema jurídico que se necesita solucionar⁸¹.

En efecto, en la disputa en el Ártico se presentan serios problemas, para resolver los cuales se requiere hacer uso de las herramientas que proporciona el Derecho Marítimo Internacional.

Rusia considera que para resolver los problemas del Ártico, incluidos aquellos de carácter territorial, no se necesita de otro acuerdo que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR), por la cual se rigen todos los Estados Partes de la misma, y aun los que no lo son⁸².

Ciertamente, la Convención es un poderoso instrumento del derecho internacional. Considerada como la “Constitución de los Mares”, regula todas las actividades relativas a los océanos. Mas el problema es que a pesar de que la mayoría de países han firmado o adherido a ella, aun existen algunos Estados –muy pocos– que no lo han hecho. EEUU es uno de ellos⁸³.

La CONVEMAR faculta a los Estados ribereños a reclamar una zona de hasta 12 millas marinas de Mar Territorial, sobre la cual los países ribereños pueden ejercer su absoluta soberanía, y una zona de hasta 200 millas marinas de zona económica exclusiva (ZEE), sobre la cual gozan de derechos exclusivos para la explotación de sus recursos marítimos, incluida obviamente la perforación del lecho marino en busca de hidrocarburos, y otras actividades.

Pero además, según el artículo 76 de la CONVEMAR un Estado puede reclamar, aparte de las 200 millas marinas de ZEE, una plataforma marítima continental, de hasta 150 millas marinas, cuando junto a sus costas exista tal plataforma. La base desde donde se mide esta última distancia depende del lugar en que termine la plataforma continental.

Rusia reclama que en el triángulo que termina en el Polo Norte le pertenece toda la faja de lecho marino ártico.

Como antes se ha dicho, en el año 2001 Rusia presentó documentos a la Comisión de las Naciones Unidas sobre Límites de la Plataforma Continental, solicitando extender su frontera marítima más allá de las 200 millas marinas. Pero la Comisión se negó a reconocer el reclamo de Rusia sobre todo el lecho marino del Ártico⁸⁴.

Para sustentar su reclamo de que su ZEE en el Ártico se extiende más allá de las 200 millas marinas se requiere, según la CONVEMAR, que Rusia presente evidencia científica que demuestre que la plataforma continental en el océano Ártico en el norte de las costas rusas es una continuación de la plataforma continental

siberiana. Se hicieron exploraciones a este efecto. Ahora los científicos rusos están aseverando que poseen nuevas evidencias de que la región norte del Ártico está directamente enlazada al Polo Norte a través de una plataforma submarina⁸⁵.

EEUU se muestra cauteloso ante los intentos de Rusia de proyectar su dominio en el sector energético y obviamente busca limitar las oportunidades de control de las rutas de exportación y los depósitos de energía fuera del territorio ruso.

A este fin, el 16 de mayo de 2007 el Senador estadounidense Richard Lugar, un influyente político de los EEUU, recomendó al Senado de su país adherir a la CONVEMAR. Mas el Senado se rehusó a hacerlo por temor a que pudiera limitar la acción de EEUU en alta mar sobre la explotación de los fondos marinos, considerados "patrimonio común de la humanidad"⁸⁶.

En su pedido para ratificar la CONVEMAR Lugar señala que "Rusia ha utilizado los derechos según la Convención para reclamar grandes partes del océano Ártico, con la esperanza de explotar el petróleo y los depósitos de gas, que estarán disponibles cuando la capa de hielo polar se vaya reduciendo debido al calentamiento global. Si EEUU no ratifica la Convención, Rusia podrá presionar sus reclamos sin que EEUU esté presente en la mesa de negociaciones. Eso afectaría directamente nuestros intereses nacionales"⁸⁷ [los de EEUU, por supuesto].

Durante décadas las potencias internacionales no han ejercido presión sobre sus reclamos en el océano Ártico, debido a la lejanía y la poca hospitabilidad de esa región, es una expedición que levantó una gran polvareda diplomática⁸⁸.

La región polar es una región *sui generis*. En ella dos de las superpotencias tienen una frontera polar común. En la actualidad, la geopolítica ubica al Polo Norte en el mismo centro del mundo, haciendo que el océano Ártico parezca el equivalente moderno del Mediterráneo de otros tiempos⁸⁹. Ciertamente, esta reflexión no implica disminución alguna de lo que el océano Pacífico juega en el mundo de hoy.

El duro clima y el permanente paquete de hielo polar largamente impenetrable han evitado el comienzo de la "Era del Ártico"⁹⁰.

Pero además de la complicada geopolítica de la región, en la década de los 90 se produjo un hecho político muy importante: el inesperado fin de la Guerra Fría y con él la variación de las perspectivas centradas en el Polo Norte, lo que ha retardado lo que ahora podríamos denominar la Era del Ártico⁹¹. El impenetrable

mar polar está comenzando a dejar rápidamente grandes porciones del océano Ártico sin hielo, por largos períodos de tiempo.

Los problemas jurídicos en el Ártico se agudizan por los requerimientos de tiempo. La CONVEMAR establece un plazo para que, a partir de 2009, los países puedan extender las 200 millas marinas que la Convención les concede como ZEE, "si demuestran que su plataforma continental, el lecho marino anexo al continente, se extiende más allá de las 200 millas marinas.

Por tanto, el gobierno de EEUU debería ratificar la CONVEMAR, especialmente teniendo en cuenta que ya comenzaron los estudios geológicos sobre los fondos marinos para demostrar que su plataforma continental llega hasta el Polo Norte y así reclamar su debida parte de las riquezas, especialmente de hidrocarburos, contenidas en el frío y hasta ahora lejano océano Ártico.

Es verdad que con la postergación de su adhesión a la CONVEMAR, EEUU tendría más tiempo para presentar sus estudios. Pero una demora excesiva puede dar lugar a que a la presentación de esos estudios, otros países ya hayan logrado consolidar su soberanía sobre esos espacios marítimos.

Ninguna de las plataformas continentales de los países involucrados en el Ártico se extiende hasta el Polo Norte. En consecuencia, existe un área marítima internacional. Esa área está siendo actualmente administrada por la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, desde su sede en Kingston, Jamaica.

Se afirma que los cinco países que se disputan esos espacios están considerando dos métodos para dividírselos⁹²:

- El método de la línea media, que es apoyado por Canadá y Dinamarca, y que dividiría el mar entre las naciones de acuerdo a sus costas más cercanas, con el consiguiente beneficio de estos dos países.
- El método sectorial, que podría beneficiar a Canadá y en menor medida a Noruega, pero que podría penalizar a Rusia. Dicho método consiste en utilizar el Polo Norte como centro y dibujar desde allí líneas longitudinales hacia el sur.

También hay disputas en el Ártico por los derechos sobre el mar de Beaufort, con importantes implicancias gasíferas y petroleras.

Otra disputa importante es sobre el Paso Noreste, a lo largo de la costa rusa, donde EEUU considera que Rusia está tomando para sí un espacio muy grande de esta frontera.

Por otra parte, Canadá y Dinamarca reclaman soberanía sobre la isla de Hans, un conjunto de rocas de una centena de metros de ancho. En 1973 ambas naciones habían llegado a un acuerdo sobre la línea de control de la zona, que no incluyó la isla de Hans. Los derechos de posesión de esa isla aparejan posibles oportunidades de explotación y exploración de recursos naturales.

De otro lado, el caso del mar de Barents es particularmente patético. El problema se remonta a la época de José Stalin, cuando este trazó una línea desde el puerto ruso de Murmansk hasta el Polo Norte y declaró que esa zona pertenecía a la Unión Soviética. Afortunadamente, durante la Guerra Fría y tras 40 años de disputas nada ocurrió. Ahora, con la llegada del capitalismo a Rusia y con el hallazgo de importantes reservas de gas bajo este mar⁹³ se altera significativamente el escenario geopolítico de esa fría e inhóspita región. Felizmente acaba de suscribirse un acuerdo entre Rusia y Noruega que han pactado dividirse ese mar.

El caso del Mar de Bering es también interesante. En 1990 EEUU y la –en ese entonces– Unión Soviética, firmaron un acuerdo para dividirse dicho mar, que separa Alaska de Siberia. Pero ahora el Parlamento ruso no acepta renovar el acuerdo, alegando que cuando fue firmado no se reconoció a Rusia 50 000 kilómetros cuadrados. Además se señala que el acuerdo privaría a los pescadores rusos de unas 200 000 toneladas de pesca al año y les limitaría el derecho a otros recursos naturales⁹⁴.

En relación a esta disputa, voces autorizadas subrayan que existen mecanismos de arbitraje para solucionar los diferendos, los cuales deberían ser empleados para arreglar las diferencias. Efectivamente la CONVEMAR ofrece un conjunto de alternativas a las cuales los países interesados deberían recurrir como vía de solución pacífica de sus disputas.

Para complicar las cosas aún más, las naciones deben hacer sus reclamos de conformidad con la CONVEMAR dentro de un límite de tiempo. Ello impone más presión a EE.UU. que no ha adherido a esta Convención debido a la oposición de algunos senadores estadounidenses, preocupados por la explotación de los fondos marinos.

Finalmente, es muy cierto lo que se ha afirmado. “Que aunque la ‘fiebre del oro’ en el Ártico no es tan caótica como lo fue la de California, no navega en un mar de felicidad”.

Sin embargo, en la actualidad parece estarse desarrollando un clima favorable para lograr un mejor entendimiento en el Ártico, territorio al que

algunos sectores oficiales están denominando “territorio del diálogo”. Y se están estudiando alternativas destinadas a disminuir el riesgo de conflictos en el Polo. Así, en setiembre del presente año [2010] con participación de diversos centros de investigación, expertos, diplomáticos, parlamentarios, empresarios y polítólogos de Rusia, Canadá, EEUU, Dinamarca, Finlandia, Islandia, Noruega y Suecia, y de representantes de los pueblos aborígenes de las Tierras Árticas, se ha desarrollado en Moscú la Conferencia “El Ártico, territorio del diálogo”. Cabe esperar que ese encuentro sea un signo de buen augurio.

Recientemente, el Ministro de Asuntos Exteriores de Rusia, Serguéi Lavrov, afirmó que la disputa sobre soberanía del lecho marino del océano Glacial Ártico entre Canadá y Rusia deberá resolverse según el derecho internacional.

Obviamente lo mismo debería adoptarse para solucionar otras disputas en ese océano. Es de esperar que ello sea así y que en el Polo Norte reine la paz. Esa es la expectativa mundial.

SECCIÓN IV

CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSPORTE MARÍTIMO

En comparación con otros modos de transporte, el transporte marítimo es más eficiente en la utilización de combustible y menos nocivo desde el punto de vista climático⁹⁵. El transporte marítimo internacional contribuye a las emisiones de GEI. Se estima que el transporte marítimo ha emitido 1 046 millones de toneladas de dióxido de carbono en el año 2007, lo que corresponde al 3,3 por ciento de las emisiones globales que se registraron en ese año.

En el Segundo Estudio de la OI sobre los GEI, 2009, se estima en 870 millones de toneladas el monto total de las emisiones de CO₂ de las actividades de transporte internacional en 2007 que representan el 2,7 por ciento de las misiones globales de ese GEI.

El Protocolo de Kyoto ha establecido que la limitación o reducción de emisiones de GEI desde buques, es una tarea que le corresponde a la Organización Marítima Internacional (OMI), con sede en Londres.

En cumplimiento de ese mandato, en la OMI, que es la única agencia de las Naciones Unidas que tiene que ver solamente con asuntos marítimos, existe el compromiso de proteger y preservar el medio ambiente –tanto marino

como atmosférico— y se está tratando de limitar y reducir las emisiones de GEI provenientes de las operaciones de los buques.

En la OMI se adoptó un Protocolo al Convenio MARPOL 73/78 para evitar la contaminación atmosférica y se convino en adoptar como lema del Día Marítimo Mundial del 2009: ¡“Cambio climático: también un desafío para la OMI!”⁹⁶ Esta organización internacional está firmemente comprometida en la lucha para prevenir y controlar el cambio climático y mitigar sus efectos.

Al respecto, la OMI ha formulado un ambicioso pero viable plan de acción y está trabajando para finalizar un sólido régimen de normas que regulen el transporte marítimo y contribuyan a la desaceleración del cambio climático por esta actividad.

Ese plan incluye, entre muchas otras medidas, el desarrollo de un Índice de Diseño de Eficiencia de la Energía⁹⁷ para los buques nuevos, y un Plan de Gestión de la Energía de Buques para todos los buques, que constituyen guías para lograr mejores prácticas en el uso de combustibles en las operaciones de buques⁹⁸.

Pero, aunque la OMI ha intensificado su labor para mitigar las emisiones de GEI procedentes de los buques, no ha adoptado aún ningún instrumento de cumplimiento obligatorio. Ese es, por ahora, su talón de Aquiles.

Para el año 2009 la OMI tenía como meta aprobar un marco de referencia “vinculante, coherente y exhaustivo” sobre las emisiones de GEI procedentes de los buques. A ese efecto en el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (CPMM), una de las Divisiones más importantes de esa Organización, responsable de la lucha contra la contaminación del medio marino, se convino, entre otras cosas, que ese marco debería ser: “a) eficaz y vinculante para todos los Estados de abanderamiento; b) rentable; c) práctico; d) transparente; e) exento de fraude; y f) fácil de administrar”.

También se acordó limitar la distorsión impuesta por la competencia, apoyar los avances tecnológicos, promover el desarrollo sostenible, no perjudicar el comercio, adoptar un enfoque basado en objetivos y promover la eficiencia energética.

Hubo opiniones discrepantes respecto del alcance del futuro régimen de la OMI. Algunos países sostuvieron que el principio de “responsabilidad común pero diferenciada” con arreglo a la CMNUCC no era compatible con un régimen

mundial sobre emisiones de GEI aplicable por igual a los países desarrollados y en desarrollo. Lamentablemente, esa controvertida posición afecta a los países en desarrollo.

El CPMM ya ha examinado dos informes del Grupo de Trabajo por correspondencia entre períodos sobre cuestiones relacionadas con los GEI, que describen una gama de posibles medidas de corto y largo plazo para reducir las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional.

Entre las medidas de corto plazo están la propuesta de establecer un sistema mundial de gravámenes aplicable a todos los buques que realizan viajes internacionales, el uso de energía eólica, la reducción de velocidad y el suministro de energía desde tierra.

Entre las medidas de largo plazo figuran medidas de carácter técnico para los proyectos de buques, uso de combustibles alternativos, un índice de CO₂ obligatorio para los proyectos de buques nuevos, un elemento obligatorio por la emisión de CO₂ en la tarificación de la infraestructura portuaria y un régimen de comercio de los derechos de emisión.

Ahora se cuenta con un conjunto de tecnologías para reducir las emisiones de los buques nuevos, por tonelada/milla, en 15 a 25 por ciento, dependiendo del tipo y tamaño del buque.

Debido a la complejidad del transporte marítimo es difícil seleccionar el mejor método para proteger y preservar el planeta.

Así, hay quienes consideran que una reducción de la velocidad del buque en 10 por ciento aminoraría las emisiones, en promedio, en un 20 por ciento y, en algunos tipos de buques, inclusive hasta en un 30 por ciento.

Sin embargo, para transportar una misma cantidad de carga en el mismo marco de tiempo se tendría que usar más buques, y tal alternativa podría tener obvias implicancias en un mundo acostumbrado a entregas “justo a tiempo”.

Los buques más grandes, con sus indudables economías de escala, también tendrían implicancias en lo que respecta a la capacidad de los puertos y las instalaciones tendrían que ajustarse apropiadamente, para no mencionar los efectos sobre las redes de “servicios alimentadores” que utilizan buques más pequeños, que aportarán sus propias preocupaciones medioambientales.

Como se ha hecho notar anteriormente, la OMI también está examinando el asunto de “la responsabilidad”. Los países desarrollados y la propia Administración de la OMI aseguran que el cambio climático afectará a todos y nadie estará inmune a él. Consecuentemente, consideran que la responsabilidad de encontrar una solución no puede imponerse sobre solo un país o un grupo de países en particular. Lamentablemente, esta es una posición distinta a la adoptada en la CMNUCC con el principio de “responsabilidad común pero diferenciada”. Será necesario encontrar el apropiado, justo, y equitativo equilibrio.

SECCIÓN V

CONCLUSIONES

A modo de conclusión debemos tener en cuenta que parece inevitable que, por efecto del calentamiento global o cambio climático, el mundo enfrentará grandes calamidades, algunas de las cuales o ya están ocurriendo, o con un alto grado de confiabilidad se puede prever que habrán de ocurrir.

Como se señala en un acertado documento de la UNCTAD, aplicado exclusivamente a la respuesta para el desarrollo y el transporte marítimo⁹⁹:

“El cambio climático es una realidad y sus efectos ya se están dejando sentir, en particular en los países más vulnerables. Si no se frenan, los cambios del clima pueden alcanzar puntos de inflexión, a partir de los cuales se generen consecuencias desastrosas e irreversibles para la humanidad”. Debemos tener conciencia de ello y debemos aportar cada uno de nosotros nuestra pequeña o gran cuota, para evitar tales consecuencias.

Entre los principales responsables del calentamiento global, figuran las actuales industrias y principalmente el transporte terrestre, que son emisores de GEI.

Aunque la contribución a las emisiones de GEI por el transporte marítimo es relativamente pequeña, en lo que concierne a esta actividad la OMI y la comunidad naviera como un todo están respondiendo a los desafíos medioambientales emergentes, en forma seria, proactiva y decisiva, motivados por su propia “agenda verde”, su deseo de servir los mejores intereses del medio marino y atmosférico y su obligación de cuidar el planeta que habitamos y los mares y océanos que lo sostienen¹⁰⁰.

En cuanto al deshielo del océano Glacial Ártico, es probable que dentro de algunas décadas se abra una nueva vía a la navegación entre Asia y Europa, que

brindará al tráfico marítimo una ruta más corta, menos azarosa y más despejada, con el consiguiente impacto en la positiva economía de las naciones.

El Paso del Noreste del Ártico ya es navegable en algunas estaciones del año. El Paso del Noroeste, a su vez, ya está abierto a la navegación varios meses al año, previéndose que a partir de 2050, si no se controla el deshielo, estará en funcionamiento en una mayor parte del año. Por el Paso del Noroeste, la ruta navegable entre Tokio y Nueva York será de 14 000 kilómetros; siendo el actual recorrido por el canal de Panamá, de 18 200¹⁰¹.

Existe gran interés de los países del océano Ártico por las reservas de crudo de ese océano considerando que un 25% de las reservas de petróleo y gas natural por descubrir está ubicado en dicha región.

Además existen en las cercanías del Polo Norte otras riquezas que pueden ser materia de disputa entre los cinco países que lo circundan.

Se debe esperar confiadamente que estas disputas sean solucionadas por la racional vía pacífica.

NOTAS

1. **El Transporte Marítimo en 2009**, Informe de la Secretaría de la UNCTAD.
2. **The Global Climate Change Regime**, Consejo de Relaciones Exteriores de EEUU.
3. **El Libro Azul de los Compromisos del Grenelle del Mar**, 10 y 15 de julio de 2009.
4. **¿Qué pasa con el clima? - Guía del Mundo**.
5. **Guía del Mundo del 2004-5 de mayo del 2004**.
6. *Ibid.*
7. *Ibid.*
8. Cambio Climático -Wikipedia- la enciclopedia libre.
9. Climate Change: a challenge for IMO too! IMO News. Issue 3-2009.
10. *Ibid.*
11. *Ibid.*
12. Cambio climático - Wikipedia la enciclopedia libre.
13. **El Transporte marítimo en el 2009**. Informe de la Secretaría de la UNCTAD.

14. Climate Change: a Challenge for IMO too!
15. **Guía del Mundo, 2004.**
16. El IPCC fue establecido en 1988 y no deja de tener sus detractores, que señalan que está creando confusión en el mundo.
17. Informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre Cambio Climático. (IPCC).
18. *Ibid.*
19. *Ibid.*
20. *Ibid.*
21. *Ibid.*
22. *Ibid.*
23. *Ibid.*
24. **Justicia Climática**, Joaquín Nieto, Presidente de Sustainlabour, 3/09/2010.
25. *Ibid.*
26. *Ibid.*
27. **Guía del Mundo 2004** - 05/05/04.
28. **El Transporte Marítimo en 2009**, Informe de la UNCTAD.
29. **El Transporte Marítimo 2009**, UNCTAD.
30. **Justicia Climática**, Joaquín Nieto, Presidente de Sustainlabour, 3/09/2010.
31. Figueres Christiana, Secretaria para el Cambio Climático (ONU). **El Comercio**, 20 de octubre de 2010.
32. **Justicia Climática**, Joaquín Nieto, Presidente de Sustainlabour, 3/09/2010.
33. Associated Press, **El Comercio**, 1 de diciembre de 2010.
34. **El Transporte Marítimo 2009**, UNCTAD.
35. *Ibid.*
36. *Ibid.*
37. Informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre Cambio Climático (IPCC).
38. *Ibid.*

39. **Justicia Climática**, Joaquín Nieto, Presidente de Sustainlabour, 3/09/2010.
40. "Expectativas para Cancún", Figueres Christiana, Secretaria para el Cambio Climático (ONU).
41. *Ibid.*
42. **Justicia Climática**, Joaquín Nieto, Presidente de Sustainlabour, 3/09/2010.
43. **Change Thins Polar Ice, a New Race for Arctic Resources Begins-Strategic Insights**, volume VII, Issue 1 (February 2008, Barry S. Zellen).
44. *Ibid.*
45. *Ibid.*
46. **Guía del Mundo 2004** - 05/05/04.
47. Informe de la UNCTAD.
48. **Guía del Mundo 2004** - 05/05 /04.
49. *Ibid.*
50. **Guía del Mundo 2004** - 05/05/04.
51. Figueres Christiana, Secretaria para el Cambio Climático (ONU). **El Comercio**, 20 de octubre de 2010.
52. Associated Press, **El Comercio**, 1 de diciembre de 2010.
53. *Ibid.*
54. **Ciencia Estafa Efecto Invernadero -Mi Siglo.**
55. *Ibid.*
56. *Ibid.*
57. **Essay, Mar/Apr 2008 Arctic Meltdown**-Scott G. Borgerson.
58. Agencia Reuters.
59. *Ibid.*
60. El Ártico sin hielo en diez años. Taringa.
61. *Ibid.*
62. *Ibid.*
63. **Study of Environmental Ártic Change, September Sea Ice Outlook: Post Season Report.**

64. *Ibid.*
65. Cambio Climático – Wikipedia, Enciclopedia libre.
66. *Ibid.*
67. Cambio Climático -Wikipedia, Enciclopedia libre.
68. UNCTAD - Informe.
69. Korin Paul, **The Globe and Mail**.
70. UNCTAD - Informe.
71. *Ibid.*
72. *Ibid.*
73. Reynold Paul, analista de la BBC.
74. *Ibid.*
75. Koring Paul, **The Globe and Mail**. Washington.
76. ¿Se viene la guerra del Ártico? – Fotolog.
77. *Ibid.*
78. *Ibid.*
79. Frolov Vladimir, **Global Research**.
80. *Ibid.*
81. *Ibid.*
82. El Perú ha recurrido a la Corte Internacional de Justicia para solucionar su diferendo limítrofe marítimo con Chile, sin ser aún una parte de la CONVEMAR.
83. Nuestro país tampoco ha adherido a la CONVEMAR, no obstante la demanda nacional a este efecto.
84. Frolov Vladimir, **Global Research**.
85. ¿Se viene la Guerra del Ártico?
86. Frolov Vladimir, **Global Research**.
87. *Ibid.*
88. *Ibid.*

89. *Ibid.*
90. *Ibid.*
91. As Climate Change Thins Polar Ice, a New Race for Arctic Resources Begins-Strategic Insights, volume VII, Issue 1 (February 2008) Barry S. Zellen.
92. Frolov Vladimir, **Global Research**.
93. *Ibid.*
94. *Ibid.*
95. **El Transporte Marítimo 2009**, Informe de la UNCTAD.
96. "OMI News - Issue 3/2009.
97. **Energy Efficiency Design Index**.
98. *Ibid.*
99. **El Transporte Marítimo 2009** - UNCTAD.
100. IMO News - Issue 3/2009.
101. C. Galindo-Agencias/Madrid, Ilulissat, 28/05/2008.

En el Centenario de la Fuerza de Submarinos.

Agosto 2011

DOCTOR HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ

Constituye para mí un gran honor, que aprecio en todo lo que vale, hacer uso de la palabras en esta ceremonia de tan grata connotación institucional como es la conmemoración del Centenario de la Fuerza de Submarinos de nuestra Marina de Guerra. Una centuria es un lapso importante, significativo, en el cual se suele voltear la mirada hacia el pasado, sopesar lo presente y proyectarnos hacia el porvenir con visión de futuro. Es también, en este caso, el momento de hacer balance de unas singladura de diez décadas en que han intervenido muchas generaciones de submarinistas, para rendirles homenaje, porque todos sus integrantes, de una u otra manera, de forma descollante o modesta, aportaron esfuerzo, talento y patriotismo para formar el más valioso legado, que no tiene precio, que no se puede medir ni pesar, pero del cual participan a plenitud todos los submarinistas de nuestra patria, los de ayer y los de hoy; ese legado es una gloriosa tradición de honor sin mácula, de fraternidad entrañable, que ha cincelado con letras de oro en el corazón de todos ellos el lema: “Una vez submarinista, siempre submarinista”.

Creo innecesario hacer un recuento histórico de los afanes del hombre, comenzando por Aristóteles en el año 32 a.C., por conseguir un artilugio que navevara en las profundidades del mar. Sólo cabe decir que estos esfuerzos fueron muchos, tanto en Europa como en el Nuevo Mundo. Algunos no tuvieron fortuna y otros fueron logrando avances que llegarían a culminar con la construcción de los primeros submarinos. Debemos sí mencionar al ciudadano danés Juan Carlos Federico Blume y Othon, nacido en la caribeña isla de Santo Tomás. Se graduó de ingeniero en Europa y llegó a nuestro país, por motivos profesionales, en 1864. Ya por entonces tenía diseñado un pequeño bote submarino que podía navegar a diez metros de profundidad. Eran los días en que la llamada “expedición científica” española recorría las costas del Pacífico Sur con aparentes propósitos de reconquista. Blume entonces, ofreció al presidente de la República, general Juan Antonio Pezet, destruir con su artilugio a la poderosa escuadra hispana que

ocupaba las islas Chincha. Sin embargo, los acontecimientos se precipitaron. Pezet fue derrocado, la burocracia tardó en tomar decisiones y el proyecto quedó archivado.

Al estallar la guerra con Chile, Blume, que era consignatario del ferrocarril de Paita a Piura, revivió su proyecto construyendo un modelo provisional del submarino de su invención, que pensaba perfeccionar. En setiembre de 1879 comenzó la etapa de pruebas, realizando sucesivas inmersiones hasta principios de noviembre, alcanzando doce brazas de profundidad. Blume trajo su invento al Callao en el transporte *Limeña*. El entonces presidente de la República, general Mariano Ignacio Prado, apoyó la construcción del submarino. Pero otra vez la política se interpuso al abandonar Prado el país y asumir el mando supremo don Nicolás de Piérola. Finalmente, en abril de 1880, se hizo una prueba en el Callao, que fue exitosa. Blume, sin embargo, pensó que para atacar a la escuadra chilena era necesario un submarino de mayor velocidad y mejores características que el prototipo. Para esta misión Piérola le asignó diez mil soles y se trabajó febrilmente en la factoría de San Cristóbal. Desgraciadamente, el tiempo corrió en contra de Blume; los chilenos desembarcaron en Curayacu y avanzaron sobre Lima. Luego de los infortunios de San Juan y de Miraflores, el 13 y 15 de enero de 1881, los restos de la escuadra peruana y el submarino de Blume, al ancla en el Callao, fueron hundidos para que no cayeran en manos del enemigo.

El Perú después de la guerra con Chile quedó en situación “yacente”, como señaló Jorge Basadre. Todo, o casi todo, había que reconstruirlo desde la base. Ese fue el caso de nuestra Marina de Guerra, que renació con la llegada en 1907 de los cruceros ligeros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, de 3 200 toneladas cada uno. Indescriptible, verdaderamente apoteósico fue el caudal de emoción patriota que invadió a los habitantes de Lima y del Callao que masivamente se volcaron al muelle chalaco dando vivas al Perú y a su Marina de Guerra para presenciar la llegada de esos dos buques que estuvieron operativos hasta mediados del siglo XX. Papel descollante, mejor diría fundamental, en estas adquisiciones y en la de nuestros dos primeros sumergibles tuvo la Asociación Pro-Marina. Su infatigable trabajo reuniendo fondos económicos, la mística de sus dirigentes que hicieron verdaderos prodigios en su patriótico afán, merecen por siempre la gratitud nacional.

Antes de tratar el asunto de la compra en Francia de nuestros dos primeros sumergibles, hace un siglo, creo pertinente dar una rápida mirada al frente interno y externo de nuestra patria en las dos primeras décadas del siglo XX. El gobierno de José Pardo y Barreda, que transcurrió entre 1904 y 1908, adquirió los dos cruceros que ya mencionamos y las eternas escaseces económicas hicieron imposible la

adquisición de un velero, como estaba previsto, que sirviera de buque-escuela a nuestros cadetes navales. Esta es un tarea que teníamos pendiente y ojalá en un plazo más corto que largo podamos verla convertida en realidad.

A José Pardo le sucedió Augusto B. Leguía, su cuatrenio –en ese tiempo el periodo presidencial era de sólo cuatro años– se caracterizó por inquietantes problemas políticos que casi no le dieron tregua. Tuvo una recia oposición en el Congreso, proliferaron las mowntoneras en diferentes puntos del país y, el 29 de mayo de 1909, un grupo enfervorizado de miembros del Partido Demócrata, fundado por don Nicolás de Piérola, ingresaron a palacio de Gobierno, capturaron a Leguía y lo pasaron por las calles céntricas de Lima exigiéndole que firmara su renuncia. Finalmente, el jefe del Estado pudo ser rescatado por elementos del Ejército en un episodio en que salió ileso milagrosamente, aunque hubo varios muertos y numerosos heridos.

Las dificultades económicas hacendarias y fiscales del gobierno de Leguía fueron muy grandes. El presidente de la República no tuvo más remedio que negociar préstamos en Europa con la garantía del caucho, que por esos años alcanzó sus más altos niveles de producción. La crisis económica estuvo acompañada de gran inquietud social. Proliferaron las huelgas obreras en Lima y en las haciendas azucareras del norte. Elementos anarquistas lograron crear un clima de zozobra en Lima y otras ciudades en más de una oportunidad.

El frente externo estuvo constantemente crispado durante todo el régimen de Leguía. Con Bolivia y, sobre todo, con Ecuador hubo inminente peligro de guerra. Igual panorama se presentó con Colombia llegándose a producir un choque armado en la frontera del Caquetá, donde tuvo lugar el combate de La Pedrera en julio de 1911, rechazándose la intromisión de tropas colombianas en nuestro territorio.

Pero lo más doloroso era ver cómo nuestros compatriotas que residían en las provincias cautivas de Tacna y Arica eran víctimas de toda suerte de agresiones personales y materiales como resultado de la implacable campaña de chilenización llevada a cabo por orden del gobierno de La Moneda. Los vejámenes fueron tan intolerables que gran número de peruanos oriundos de Tarapacá, Arica y Tacna, tuvieron que embarcarse con destino a Lima decididos a rehacer sus vidas y, sobre todo, para no renunciar a su condición de peruanos. Esos hombres, mujeres y niños, fueron paradigmas de valores que no debemos olvidar.

Es en este contexto que era necesario reforzar nuestra primera línea de defensa en el mar. El presidente José Pardo había contratado en 1905 una Misión Naval Francesa –que actuó en el Perú durante ocho años– cuyo primer jefe fue el

capitán de fragata Paul de Marguerye, que fue relevado en 1910 por el capitán de fragata Pierre Guette. Obviamente los marinos galos dejaron sentir muy pronto su influencia en nuestra Armada y también dentro de una porción importante de la opinión nacional. Francia seguía siendo una gran potencia y su prestigio, en muchos aspectos, carecía de competencia.

Una vez más, la Asociación Pro-Marina estuvo en la vanguardia cuando el Gobierno llegó a la conclusión que era urgentísimo reforzar nuestra escuadra. Con el objeto de estudiar qué clase de material se requería, Pro-Marina decidió la organización de una comisión técnica presidida por el capitán de navío José Ernesto de Mora e integrada por los capitanes de corbeta Ernesto Caballero y Lastres, y Augusto Pimentel. Luego de múltiples reuniones, la comisión opinó el 3 de marzo de 1910, en el sentido que los fondos recaudados por Pro-Marina debían invertirse en la adquisición de un sumergible que serviría para proteger nuestros puertos ante la posible presencia de buques enemigos.

El dictamen de la comisión técnica de Pro-Marina fue acogido por la superioridad naval y por el Gobierno. Se acordó la adquisición de dos sumergibles y en mayo de 1910 se firmó un contrato con los astilleros franceses Schneider, de Chalon sur Saône. El diseñador de dichos buques debía ser el famoso ingeniero Maxime Laubeuf. En su palmarés dicho ingeniero tenía el diseño y construcción de 30 sumergibles para su patria y varios más para otros países de Europa y Asia.

En mayo de 1910, el gobierno de Leguía designó la comisión que debía supervisar la construcción de los sumergibles. Así, pues, viajaron a Francia el capitán de corbeta Ernesto Caballero y Lastres y el teniente primero Juan Althaus. Esa misión inicial fue incrementándose con el teniente segundo César A. Valdivieso Castro, los capitanes de corbeta Edilberto Perales y José R. Gálvez, y el teniente segundo Enrique Monge. En los últimos meses de 1910 se ordenó que Adrián Galloso, Carlos F. Dávila, Alfredo Rabines y Humberto Castañeda, quienes estudiaban en la Escuela de Maquinistas, de Inglaterra, también se integraran a la mencionada comisión.

Es interesante mencionar que Laubeuf, en pleno proceso de construcción de nuestros sumergibles, iba haciendo modificaciones a los planos iniciales para mejorarlo en diversos aspectos. Las características principales de los sumergibles eran: 46,25 metros de eslora, 4,5 de manga y 2,7 de puntal. En superficie desplazaban 290 toneladas y 435 en inmersión, poseían dos motores eléctricos de 180 caballos de fuerza cada uno, que eran alimentados por dos tanques de baterías de 96 elementos cada una. Podían sumergirse hasta 30 metros. Su dotación estaba compuesta por 18 hombres: dos oficiales, cinco electricistas,

cinco torpedistas, cinco mecánicos y un timonel. Cada sumergible portaba ocho torpedos Schneider, de 450 milímetros, ubicados por pares a proa y popa.

Se decidió que los sumergibles llevaran los nombres de dos héroes navales que murieron combatiendo junto al gran Almirante Miguel Grau, en el monitor *Huáscar*: el capitán de corbeta Elías Aguirre Romero y el teniente Enrique Palacios Mendiburu. El proceso de construcción de los sumergibles tuvo algunos retrasos hasta que las obras estuvieron casi terminadas. En ese momento surgió un problema. ¿Cómo se llevarían al Callao? Se pensó en remolcarlos, pero esa idea fue desechada y se prefirió construir un buque-dique que los transportaría uno por uno. Esta singular nave recibió el nombre de *Kangourou*.

El capitán de navío Ernesto de Mora llegó a Francia con el objeto de dar el visto bueno a los trabajos y recibir formalmente los sumergibles. Se procedió entonces a embarcar al *Ferré* en el *Kangourou*. La operación fue laboriosa y duró aproximadamente 40 días. Llegó finalmente el 26 de julio de 1912 y el buquenodriza con su valiosa carga zarpó con destino al Perú. Tocó primero en San Vicente, Buenos Aires, en Bahía Real, a la entrada del estrecho de Magallanes y, luego de cruzarlo, ingresó al Pacífico dirigiéndose sin escalas al Callao donde arribó el 26 de octubre de 1912, en la tarde. Como no podía ser de otra manera, miles de personas atestaron los tranvías de Lima al Callao y también los habitantes del primer puerto, llenos de alegría patriótica, le dieron una extraordinaria bienvenida al buque que traía a nuestro primer sumergible.

El diario **El Comercio** informaba detalladamente sobre el desembarco del *Ferré*. Decía el decano de la prensa nacional: "Con gran actividad y el concurso de los alumnos de la sección de mecánicos de la Escuela de Artes y Oficios de Lima, se ha procedido en pocos días a la operación de desarme de la proa del vapor *Kangourou*, portador del sumergible peruano *Ferré*. Para separar las planchas de la proa, que cierran la boca del túnel en el que se halla el *Ferré* y el desarme de los soportes en que reposa, ha sido menester desentornillar quince mil tuercas. Esta penosa labor ha sido ejecutada bajo la dirección de los técnicos que han venido exprofesamente en el *Kangourou*.

"Este transporte, desde que llegó, tomó su fondeadero entre los cruceros *Lima* y *Grau*, donde ha permanecido hasta la una y media de la tarde de hoy, martes 29 de octubre. El ministerio de Guerra y Marina designó el día de hoy a las 2.00 p.m. para que se procediera a la descarga del sumergible en uno de los más apropiados compartimentos de la dársena e invitó para este acto a buen número de funcionarios públicos, representantes al Congreso y jefes

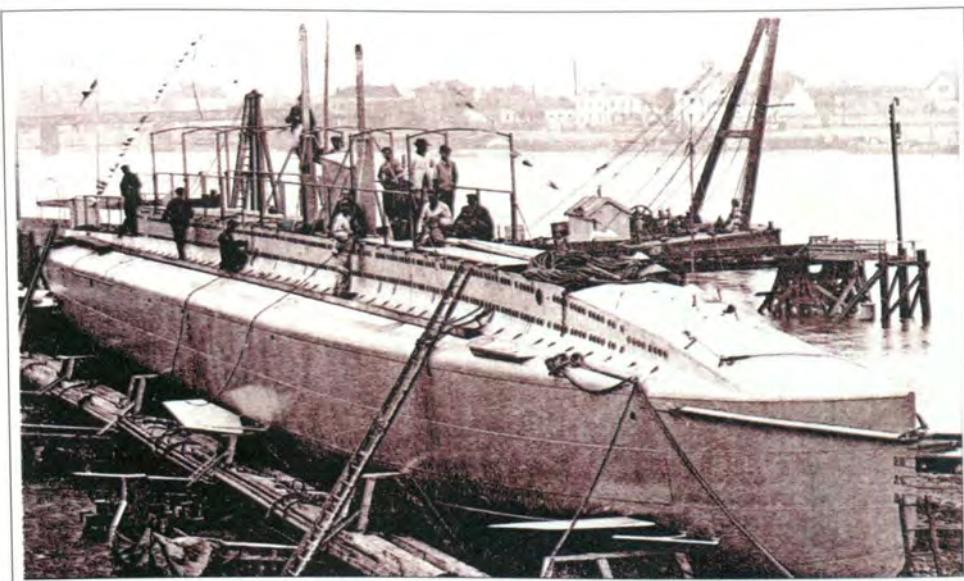
y oficiales del Ejército y la Marina. El sitio señalado para la descarga del *Ferré* en la dársena es el conocido con el nombre de ‘Puerto Chico’, cuyas aguas estancadas dentro de un espacio cuadrangular encerrado por el macizo monolítico de los muros interiores, ofrecen singular comodidad para tal objeto.

“Hechos los preparativos del caso y despejado ‘Puerto Chico’, se constituyeron a las una y media de la tarde cerca del *Kangourou* los remolcadores de la dársena *Gastón Buro* y *Callao*, y tendidas las espías respectivas e izada el ancla de aquel transporte, empezó la operación de remolcarlo, bajo la dirección del técnico de la empresa, señor Abrein, hacia ‘Puerto Chico’. El remolque se efectuó sin el menor contratiempo, y un cuarto de hora después el *Kangourou* entraba lentamente a ‘Puerto Chico’, donde fue inmovilizado por medio de amarras tendidas a los muros”.

El *Ferré* hizo sus primeras prácticas el 13 de noviembre de 1912. Al respecto **El Comercio** informó lo siguiente: “Como se anunció oportunamente, esta mañana el sumergible *Ferré* a cuyo bordo se hallaba el ministro de Guerra, general Varela, practicó importantes ejercicios en la rada exterior, evolucionando bajo el agua a distintas profundidades durante una hora. A las 9:45 llegó de Lima el ministro, acompañado del director de Guerra, comandante Guette y de su ayudante el teniente Henriod.

“En la chaza de guerra, donde se embarcó una lancha a vapor del *Grau*, fue recibido por el prefecto, señor Velarde, y el capitán de puerto, comandante Arce y Folch. Numeroso gentío estacionado en el malecón y a lo largo de la playa de Chucuito, esperaba presenciar los ejercicios a la distancia. La lancha del *Grau* llegó al sumergible, a cuya toldilla saltaron el ministro, el director de Marina y el capitán del puerto, que penetraron dentro del sumergible acompañados de los jefes de esa unidad naval, tenientes Althaus y Valdivieso. Se trataba de hacer la primera inmersión oficial para apreciar las condiciones del sumergible y la pericia del personal que lo tripula. La mañana, aunque velada por ligera niebla, era clara.

“Cerradas las escotillas, a las 11 a.m. el *Ferré* largó sus amarras y a la voz del comandante, señor Althaus, los poderosos motores eléctricos removieron en remolinos el agua e impulsaron el barco, que se deslizó hacia la rada exterior, hasta más allá del dique. A la voz del segundo comandante, señor Valdivieso, de ‘preparar la inmersión’, se abatieron rápidamente las barandillas y el abrigo de navegación y el personal desapareció por tres escotillas. Despejada la cubierta y cerradas las tapas, el *Ferré* empezó a sumergirse y poco después sólo se veía sobre la superficie del mar los palos de los periscopios escudriñando el horizonte. Cuatro minutos después no quedaba a la vista el menor vestigio del barco.



Sumergible en construcción en los astilleros Schneider, Chalon-sur-Saône, Francia.
(Reproducido del Suplemento “Los sumergibles Laubeuf y los inicios del arma
submarina en el Perú”, **Revista de Marina**, Año 104, número 2–2011).

"Pasaron cinco minutos y, de pronto, aparecieron primero los periscopios y luego medio casco del *Ferré*, que navegaba entre dos aguas más allá de un barco fondeado a barlovento de la bahía". Por razones de tiempo no podemos trascibir el largo relato sino sólo algunas partes de él. Luego de producirse esa maniobra, el acucioso periodista apuntó lo siguiente: "Se abren y se cierran numerosas válvulas; se pasa lista de la tripulación y el segundo comandante recorre el barco interiormente de popa a proa dictando en alta voz las órdenes del caso, que son ejecutadas con gran rapidez. Todo está listo. Los flancos de seguridad y el aire comprimido que harán reflotar el barco; el agua en las cajas de equilibrio, que lo mantendrán horizontal bajo las aguas, las bombas: en una palabra, listo todo el complicado mecanismo del sumergible.

"A la voz de '¡Abrir todas las inundaciones!', que es repetida de popa a proa, se oyó un ruido sordo: es el agua del mar que se precipita entre los dos cascos. Por el ocular del periscopio se ve primero la cubierta barrida por las olas, próximo a desaparecer. Las órdenes se suceden, señalando rumbos y demandando profundidades. Pronto el barco se halla a diez metros de profundidad. Por el oocular del periscopio sólo se ve una claridad azulada que, poco a poco, va oscureciéndose, conforme se profundiza más el barco. Un registrador doble va marcando el gráfico de la inmersión, en dos curvas: de inclinación y de profundidad. El silencio se ha hecho a bordo.

"De vez en cuando se oye el ruido producido por una válvula que se abre, una llave que se cierra, un volante o una palanca que gira, y el ruido peculiar del aire comprimido que, entrando por la parte superior de los tanques expulsa el agua en ellos contenida, prestando así gran flotabilidad al barco. Las bombas expulsan cuatro y doce toneladas de agua por minuto, hasta ponerlo en su línea de flotación; se abren las escotillas después de haber equilibrado las presiones atmosférica e interior, aumentada esta por las cargas de aire comprimido de las cajas de equilibrio, aumento que se aprovecha para probar su 'estanqueidad' y para proceder al descenso en caso de que ella sea buena. En esta impresionante y ruda maniobra permanece el personal del barco, que recorre la bahía más allá del dique y en la zona suroeste durante una hora larga. A la una de la tarde se ve desde tierra aparecer dos puntos en la superficie del mar: son los periscopios del *Ferré*. Poco después surge el barco y la bandera flamea al aire nuevamente".

El *Kangourou* retornó al puerto francés de Tolón y repitió la maniobra embarcando esta vez al *Palacios*. Llegó al Callao a mediados de octubre de 1913. Ese sumergible estuvo operativo el 5 de noviembre de ese mismo año. Los primeros oficiales del *Ferré* fueron el teniente primero Juan Althaus Dartnell, primo del

heroico Jorge Chávez y el teniente segundo César A. Valdivieso Castro. Los primeros oficiales del *Palacios* fueron el teniente primero José R. Gálvez Chipoco y el teniente segundo Enrique Monge Medrano.

Los miembros de la Misión Naval Francesa en el Perú vieron con profunda satisfacción estas adquisiciones que ponían en relieve la tecnología de los astilleros de su patria. Con el propósito de reforzar los conocimientos de nuestros oficiales submarinistas se contrató al capitán de fragata francés Joseph Alexandre Theron, que tuvo a su cargo la instrucción avanzada de las tripulaciones, la comandancia de la Estación de Sumergibles y otros cargos más vinculados con el mantenimiento de los mismos. Con estas adquisiciones el Perú se convirtió en el primer país de América del Sur poseedor de una fuerza de submarinos. Lo seguirían Chile, Brasil, Argentina, Venezuela, Colombia y Ecuador.

En 1914 estalló la primera Guerra Mundial que impidió el cambio de las baterías de los sumergibles franceses, las cuales tenían una vida útil de cinco años. Ya en 1916 operar en los sumergibles *Ferré* y *Palacios* tenía elevado riesgo. En 1920 se acordó suspender los ejercicios de inmersión para no poner en peligro la vida de sus tripulantes. Un año más tarde, previo informe de una comisión altamente especializada, se les dio de baja.

En nuestras adquisiciones navales, a lo largo del siglo XX, como ya se dijo, jugó un papel de suma importancia la “Asociación Nacional Pro-Marina”, institución patriótica integrada por civiles y marinos unidos por el plausible afán de lograr para el Perú una marina moderna y prestigiosa, digna de sus nobles tradiciones. Al darse de baja a los sumergibles *Palacios* y *Ferré* hubo diversos pareceres sobre la clase de submarinos que debían reemplazarlos. Corría el año 1920; el presidente Augusto B. Leguía iniciaba su largo segundo gobierno y una de sus primeras decisiones había sido contratar una misión naval norteamericana. Esta, que tan honda y positiva huella dejó en nuestra Marina, recomendó la adquisición de submarinos estadounidenses, que habían recogido importantes aportes tecnológicos durante la Primera Guerra Mundial. Así, pues, se acordó la construcción de seis submarinos tipo “R” en The Electric Boat Co. de Groton, Connecticut. Por razones económicas en vez de seis sólo se ordenó la construcción de cuatro unidades. El Perú tenía como vigas maestras de su aún débil poder naval a los submarinos. La construcción de los submarinos, absolutamente indispensables para la defensa nacional, se comenzó en los primeros meses de 1924. Una comisión de oficiales nuestros supervisó en todo momento los progresos en la construcción de los submarinos “R”, dotados de los elementos más modernos en dicha arma. En 1926 se probó exitosamente el *R-2* y, poco después, el *R-1*. Ambas unidades

llegaron al Callao el 12 de diciembre del ya mencionado 1926. Dos años más tarde, el 5 de noviembre de 1928 arribaban a nuestro primer puerto el *R-3* y el *R-4*. Ya teníamos la primera División de Submarinos, con buques de primerísima clase, compatibles a los de las grandes potencias, dicho todo esto sin chauvinismo alguno. El primer jefe de esta División fue el capitán de navío Enrique Monge y junto a él estuvo una pléyade de notables oficiales que fueron sucediéndose con el transcurso de los años manteniendo muy en alto una brillante tradición de capacidad, vocación y patriotismo.

Nuestros submarinos “R” elevaron la moral de nuestros marinos y constituyeron una valiosa fuerza disuasiva. Su accionar fue infatigable; navegaron miles de millas en incontables ejercicios y tareas de patrullaje sobre todo durante la Segunda Guerra Mundial. Cuando la guerra con Colombia parecía inevitable, el *R-1* y el *R-4* llegaron a la boca del caudaloso río Amazonas, mientras el *R-2* y el *R-3* permanecían alertas en el Pacífico. También estuvieron listos para la acción al producirse el conflicto con el Ecuador, en 1941. Pero más allá de estas misiones de carácter bélico los submarinos “R” fueron durante varias décadas el eslabón de acero que unió a nuestros marinos con la civilidad en todos los puertos del Perú. Como ha relatado el almirante Federico Salmón de la Jara, del cual guardo un recuerdo entrañable, quien nació en 1911 y nos dejó para siempre el año pasado, los submarinos “R” formaban parte del paisaje, de lo cotidiano y querido de nuestros puertos –principalmente el Callao– donde las gentes los veían llegar y zarpar con familiaridad, sencillez y cariño. Paradójicamente esos buques que tenían como misión atacar fieramente al enemigo, eran para los peruanos un símbolo de solidaridad y de orgullo que convocó a muchos hombres que sintieron el llamado de la vocación naval.

Con galano estilo y admirable memoria el almirante Federico Salmón de la Jara nos ha narrado también el retorno de los cuatro submarinos “R” a New London, en 1950, para ser sometidos a un recorrido total y a una modernización en la medida de las posibilidades de la estructura de los buques. Escapa a mis conocimientos los detalles técnicos de los trabajos realizados en los submarinos y solo cabe resaltar que cuando estos llegaron a Groton, donde están las instalaciones de The Electric Boat Co. la sorpresa de quienes los habían construido en la década de los años veinte fue realmente extraordinaria. El mantenimiento dado a nuestros submarinos había sido excelente. Ellos fueron una suerte de aulas flotantes donde se habían formado decenas de oficiales con el mayor rigor académico y abundante experiencia práctica. Premunidos de moderna tecnología, luego de adquirir nuevas experiencias y conocimientos gracias a la insaciable capacidad de aprendizaje de nuestros oficiales, los “R” volvieron al Callao en diciembre de 1950 dejando en

Estados Unidos una grata imagen de profesionalismo, caballerosidad y calidad humana, tanto la oficialidad cuanto el personal subalterno.

Una vez modernizados los "R", el gobierno del general Odría, donde era Ministro de Marina el influyente almirante Roque A. Saldías, decidió incrementar nuestro poder disuasivo respecto a otras marinas de la región. Ya comenzaban a construirse los submarinos atómicos y la guerra fría ponía al mundo verdaderamente al filo de la navaja. Se decidió que The Electric Boat Co., que había construido los "R" y los había modernizado con tanto éxito, construyera cuatro nuevos submarinos de tipo Mackerel, con todos los adelantos alcanzados en esta clase de buques que, ciertamente, eran muchos y de gran importancia. Pero hubo un detalle adicional que merece remarcarse. Las dotaciones de estas nuevas adquisiciones siguieron cursos de instrucción en la Escuela de Submarinos de New London. Esto constituye, en toda circunstancia, un binomio ideal: material y hombres de primera clase. Oficiales y tripulantes que nunca cayeron en el peligrosísimo pantano de la rutina, sino que, por lo contrario, pugnaban por adquirir nuevos conocimientos, con una inquietud permanente por estar al día en todo lo concerniente a su especialidad. Una vez más se honraba la tradición de ser continuadores de la huella trazada por los primeros submarinistas de América del Sur.

En octubre de 1953 se lanzó al agua el primer submarino tipo "S" y en julio de 1954 llegaron al Callao los dos primeros buques de esta clase. Los dos submarinos restantes arribaron al puerto chalaco en noviembre de 1957, conformando la Segunda División de submarinos. La primera, obviamente, la formaban los entrañables "R".

Los submarinos "S" nos pusieron al mismo nivel que los que poseían los Estados Unidos y otras armadas del continente. Por esta razón pudimos participar en operaciones y ejercicios conjuntos, como la "Unitas". En suma: los "S" desempeñaron el mismo papel que los "R" en su tiempo: fueron escuelas donde no sólo se formaron excelentes submarinistas peruanos, sino jóvenes oficiales de otros países iberoamericanos. Los submarinos "S" recibieron el nombre de *Dos de Mayo, Abtao, Angamos e Iquique*. Los "R", por su parte, se llamaron *Islay, Casma, Pacocha y Arica*. A fines de la década de los años noventa del siglo los submarinos "S" pasaron a la condición de inactividad, el peldaño previo de la baja definitiva.

Alemania tanto en la Primera como en la Segunda Guerra Mundial demostró una gran capacidad para el diseño y construcción de submarinos de excelente calidad. Dividida después de la destrucción del III Reich, Alemania Federal se recuperó rápidamente en todos los aspectos y su poderosa industria comenzó a producir maquinaria, artefactos, etc. que muy pronto alcanzaron lugar de privilegio

en todos los mercados del mundo. Su producción bélica, sin embargo, estaba sujeta a limitaciones impuestas por los Aliados. La guerra fría, hizo necesario descartar muchas de estas limitaciones y Alemania demostró a propios y extraños que su brillante tradición como constructora de submarinos no había decaído sino que alcanzaba cotas de óptima calidad. Destacaba dentro de la producción germano-occidental el submarino modelo 209, que según el almirante Salmón de la Jara "llenaba las aspiraciones de nuestros submarinistas". Así, pues, en marzo de 1971 se comenzó a construir en los astilleros de Howaldswerk Deutsche Werf R.G. en Kiel el primer submarino, que arribó al Callao el 2 de noviembre de 1974. Este buque recibió el nombre de *Islay* y los que lo siguieron fueron el *Arica*, el *Casma*, el *Antofagasta*, el *Chipana* y el *Pisagua*, que llegó en 1983. En total, seis.

Estos submarinos trajeron nuevos adelantos, producto de una industria deseosa de recuperar nuevamente el lugar de privilegio que siempre tuvo. Eran buques ciento por ciento de ataque, que cumplieron brillantemente las más difíciles maniobras y ejercicios. Obviamente sus dotaciones también eran de lujo. En el mantenimiento de estas unidades SIMA demostró su alto grado de capacidad y el gran profesionalismo de sus diversos especialistas. Otras adquisiciones de submarinos fueron los norteamericanos de tipo "Guppy". Se compraron dos: el B.A.P. *La Pedrera* y el B.A.P. *Pacocha*. El primero llegó el diciembre de 1976 y el segundo reacondicionado en el SIMA entró en funciones en 1978.

Los submarinos alemanes "209" nos han permitido participar exitosamente en importantes ejercicios internacionales con diversas marinas continentales, como la ya mencionada "Unitas" y la "Passex". Con la marina de Guerra Norteamericana efectuamos los ejercicios "Subdiex" y "Siforex". Los detalles técnicos de estos ejercicios los conoce minuciosamente el distinguido auditorio.

La Escuela de Submarinistas es el emporio de talento, esfuerzo y patriotismo donde se forman los submarinistas de nuestra patria. Data del 1º de marzo de 1939 y fue la primera de América latina. Más de 70 promociones de oficiales y también más de 90 promociones de personal subalterno son cifras que dan cumplida cuenta de la exitosa continuidad y constante superación de esta Escuela, que también abrió generosamente sus puertas para que se formaran en ella marinos de varios países de América del Sur. Nuestra Escuela de Submarinos cuenta desde el año 2004 con un Simulador de Ataque y un Simulador de Trimado, elementos de gran utilidad en la formación de los submarinistas.

Nuestra Marina de Guerra posee al presente seis submarinos con alto nivel de alistamiento. Sigue siendo la mayor fuerza de América Latina y podemos confiar en su capacidad disuasiva. Chile ha incorporado a su armada dos submarinos de

la clase “Scorpene”, franco-españoles, son prototipos y se los cataloga como los mejores submarinos convencionales de la región. Uno de ellos fue afectado por el maremoto del 2010. Brasil es quien anuncia grandes novedades en lo que atañe a submarinos; en noviembre del año pasado el comandante de esa Fuerza, almirante Julio Moura Neto, anunció que se planeaba contar con una flota de seis submarinos nucleares y veinte convencionales, que serían empleados para garantizar la defensa de los gigantescos recursos de petróleo que poseen ante la amenaza de “agresiones potenciales”. El plan de articulación y equipamiento de la marina brasileña ha previsto sumar los submarinos nucleares desde el presente al año 2047. Cada uno de ellos costará aproximadamente 550 millones de euros y serán construidos en el astillero Itaguaí, en el Brasil, pero la tecnología se la venderá Francia. Venezuela, por su parte, gestiona la adquisición en Rusia de nueve submarinos cuyo costo total será de 1 500 millones de dólares.

Con orgullo de peruano plenamente identificado con nuestra Marina de Guerra, hago llegar mi modesta pero muy profunda felicitación a la Fuerza de Submarinos en su primer centenario. Ella nunca ha descendido del alto sitial de profesionalismo que siempre la caracterizó. Jamás decayó tampoco la moral, la vocación, la mística y la entrega de nuestros submarinistas. Hombres de honor unidos por una lealtad imbatible y austera, conforman una fuerza compacta de principios y rectitudes que se han transmitido de generación en generación. Por todo ello en esta auspiciosa fecha centenaria, merecen que se les reitere el cariño, el apoyo y la gratitud de todos los peruanos.

*Redescubriendo Iberoamérica**

LUIS A. MONTES BELLINA

Excelentísimo señor Presidente de la Confraría Marítima de Portugal, Almirante don Alexandre da Fonseca, Excelentísimo Señor Presidente de FIDALMAR, Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales, don Felipe Segovia Olmo, Excelentísimo Señor Vicepresidente de FIDALMAR Almirante don Eri Solís Oyarzun de la Liga Marítima de Chile, Ilustrísimo Señor Secretario General de FIDALMAR Coronel don Jesús Peiro Artal, de la Real Liga Naval Española, distinguidas damas y caballeros representantes de las Naciones adscritas a FIDALMAR aquí presentes.

Muito Bom Dia.

No sería posible mencionar a Portugal o a España, juntas o por separado, sin relacionarlas directamente con el descubrimiento de América y el conjunto de naciones que han nacido con el producto su colonización, creando una gran nación iberoamericana; y no digo separada, digo unida por el océano Atlántico, tal como la vemos en nuestros días hecha realidad, y que en la actualidad, y repito actualidad, abarca desde los pirineos hasta el Brasil, la Patagonia y Tierra del Fuego, incluyendo en Norteamérica la Florida, California, Tejas, México, Caribe, naciones hispanas de Norte y Centro América.

Para tener plena conciencia de nuestra situación, creo necesario refrescar la memoria o aclarar ciertos antecedentes históricos, habiendo algunos que, o no han sido divulgados suficientemente o todavía no había confirmación de los hechos

* Discurso leído en la XXVI Asamblea Anual de la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales (FIDALMAR), realizada en Cascais (Portugal del 19 al 24 de setiembre de 2011. El autor representa a la Asociación Nacional Pro Marina del Perú (Filial España).

por parte de investigadores históricos, pero no cabe duda que nuestra historia, peninsular y americana es común y convergente.

Ahora todos tenemos conocimiento de que en la actualidad ya existen pruebas históricas de que los vikingos llegaron al continente americano antes que Colón; también hay ciertos indicios que otros europeos visitaran América antes, y que podrían ser probatorios, como por ejemplo la Capilla de Rosslyn en Escocia; se dice que es de ascendencia Templaria, construida en el año de 1440 y en cuyo artesonado superior vemos que está rodeado por frutos del maíz y cactus americanos, plantas supuestamente desconocidas en Europa por esas fechas.

Pero ¿el encuentro de Cristóbal Colón con la isla de Guanahani (San Salvador) en el archipiélago de las Bahamas y posteriormente la isla La Española, actualmente República Dominicana, fue realmente fortuito?

Esta es una incógnita que muchos historiadores se preguntan continuamente desde fechas inmediatas al propio descubrimiento. Ya en La Española corrió el rumor de que Colón no había llegado a esas tierras por casualidad ni por sus conclusiones científicas, sino que disponía de "información privilegiada", pero ahora ya está confirmado que Cristóbal Colón tenía información de la existencia de tierra más al oeste de las islas portuguesas.

Hay divergencia entre los distintos cronistas que hacen eco del suceso, pero esencialmente hablan de una nave arrastrada al otro lado del Atlántico por los vientos y las corrientes y que pudo regresar al Viejo Mundo con grandes dificultades, sólo quedó un solo superviviente, que oportunamente informó a Cristóbal Colón de la existencia de esas tierras y de los rumbos de ida y de vuelta, así como el aprovechar los vientos alisios en determinados meses del año. También existe otra incógnita por investigar, que es conocer la razón por la cual, la vela mayor de la Santa María llevaba la Cruz Templaria.

Fray Bartolomé de las Casas habla del piloto superviviente de esa expedición que llegó a Porto Santo, y dice: "*el cual, en reconocimiento de la amistad vieja o de aquellas buenas y caritativas obras, viendo que se quería morir (que se iba a morir) descubrió a Cristóbal Colón todo lo que les había acontecido, y dióle los rumbos y caminos que habían llevado y traído, y el paraje donde esta isla (se refiere a La Española) dejaba o había hallado, lo cual todo traía por escrito*". Otros cronistas abundan en esa hipótesis, y el Inca Garcilaso llega a identificarlo como: Alonso Sánchez, de Huelva.

En su estadía en Portugal, Colón fue informado por marineros portugueses versados en la navegación atlántica, de la existencia de islas que permitían hacer

escala en la navegación transoceánica; e incluso que, como aseguran teorías menos contrastadas, tuviera noticias procedentes de marinos portugueses o nórdicos de la existencia de tierras por explorar al otro lado del océano.

Documentado con toda la información conseguida y más datos que tenía Colón en su poder, con la ayuda de un astrónomo, el fraile Antonio de Marchena y gracias a los duques de Medinaceli y Medina Sidonia, pudo llegar a los Reyes Católicos para convencerles de iniciar la Gran Empresa.

Por el año de 1492 España y Portugal adolecían una situación de mucha tensión política. España había recuperado la ciudad de Granada, el último baluarte musulmán, pero Portugal llevaba ventaja en cuanto a la conquista de territorios, acumulando de esta manera riquezas y plasmando en el mapa del mundo las nuevas tierras adjudicadas, habiendo bordeado la costa occidental de África, llegaron al cabo de Buena Esperanza en 1488, dejando abierto el océano Índico a la navegación.

España, en presencia de esta situación, vislumbró una gran oportunidad en el plan de Colón, una vez reconquistada Granada, para extender sus territorios y sus riquezas. Con todas las venias del caso, en el año de 1492, Cristóbal Colón zarpó navegando hacia el oeste creyendo que llegaría a la India y así descubrió el Nuevo Mundo.

A su regreso, un temporal le obligó recalcar en Lisboa, donde el rey Juan II de Portugal se enteró de su descubrimiento antes que los patrocinadores españoles de Colón. El rey Juan II entonces reclamó de inmediato derechos sobre toda tierra situada al oeste de África, sacando a relucir **el Tratado de Alcácas de 1479**, suscrito por Alfonso V de Portugal y los Reyes Católicos, poniendo entre otras cláusulas asuntos concernientes a la política exterior, en un momento en que los dos reinos competían por el dominio del océano Atlántico y de las costas africanas. En dicho tratado se le reconocía a Portugal su dominio sobre Madeira, las Azores, cabo Verde, Guinea y en general *todo lo que es hallado e se hallare, conquistase o descubriere en los dichos términos, allende de que es hallado ocupado o descubierto*. A Castilla se le otorgaba las islas Canarias.

Los reyes Católicos para reconfirmar la plena soberanía castellana sobre los territorios descubiertos por Colón, acudieron al veredicto papal.

La arraigada tradición teocrática de los pontífices imponía su arbitraje en el mundo cristiano para asuntos territoriales. Le correspondió pues al valenciano Rodrigo Borja, que era el Papa Alejandro VI y además pariente de Fernando el

Católico, proceder al reparto de las tierras y los océanos del Nuevo Mundo entre las dos potencias, Castilla y Portugal, que optaban a su descubrimiento, colonización y dominio.

De mayo a setiembre de 1493 se dictaron cuatro bulas alejandrinas, donde se fijó el meridiano divisorio de las zonas de influencia española y portuguesa, situándolo 100 leguas al oeste de las Azores y Cabo Verde, siendo la zona occidental la correspondiente a Castilla y Aragón y la oriental a Portugal. Decretaban además, la excomunión para todos aquellos que osasen viajar a las Indias sin autorización de los reyes de Castilla.

Las bulas alejandrinas, en especial la última *Inter Caetera*, fueron muy favorables a los Reyes Católicos. Juan II de Portugal no quedó satisfecho porque quedaba excluido de las empresas americanas, ya que la línea imaginaria trazada por designio papal le relegaba sólo a las costas africanas, quedando el Nuevo de forma exclusiva para los reyes de Castilla y de Aragón.

Las críticas circunstancias del momento político, para evitar futuros conflictos entre las coronas de España y Portugal interesadas en el control de los mares y tierras exploradas por sus marineros, aconsejaron a los Reyes Católicos pactar con el Rey de Portugal Juan II, unas nuevas condiciones, firmándose el famoso **Tratado de Tordesillas** que es calificado y estudiado actualmente como el primer tratado moderno de la historia europea, pues por primera vez, al lado de los diplomáticos que llevaban las conversaciones, había dos grupos de peritos (españoles y portugueses) que los asesoraban técnicamente.

Dicho tratado, compromiso suscrito en Tordesillas, provincia de Valladolid, el 7 de junio de 1494, por embajadores plenipotenciarios de Isabel y Fernando, reyes de Castilla y Aragón, y de Juan II rey de Portugal, establecía un reparto de las zonas de conquista y anexión del Nuevo Mundo, mediante una línea divisoria del océano Atlántico y de los territorios adyacentes. Dicha línea tenía sus extremos en ambos polos geográficos, pasando a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde. Esta línea viene a estar situada sobre el meridiano 46° 37' de longitud oeste (que pasa prácticamente por la actual ciudad de Sao Paulo, Brasil). Los dos originales del tratado se conservan en el Archivo General de Indias en Sevilla y en el Arquivo Nacional de Torre do Tombo en Lisboa.

La gran diferencia de la nueva demarcación con la anterior, establecida por las bulas pontificias, es que la parte oriental de América del Sur, el Brasil quedaba ahora adscrito al área de acción de Portugal, lo que posibilitó el sometimiento

a su soberanía cuando en el año de 1500 Pedro Álvares Cabral arribó a costas brasileiras.

Todo el sur del continente americano, desde el istmo de Panamá hasta el Cabo de Hornos está dividido longitudinalmente por una gran pared o muro, barrera prácticamente infranqueable, con 7 240 Km. de largo, con un anchura media de 240 Km. y una altitud promedio de 4 400 metros sobre el nivel del mar. Es la Cordillera de los Andes, que separa e incomunica las costas del Atlántico con las del océano Pacífico, amén de la Selva Amazónica, de extensísima superficie con las dificultades que conlleva el atravesarla, con ocho países, que hoy día integran el llamado Pacto Amazónico: Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Perú, Guyana, Surinam y Venezuela.

La ubicación estratégica del istmo de Panamá y la corta distancia entre los océanos dio lugar a varios intentos a lo largo de los siglos para crear una ruta a través del istmo, porque el único paso marítimo viable era el estrecho de Magallanes o el cabo de Hornos, y hasta nuestros días continúa siéndolo, aparte del canal de Panamá, que por cierto, Blasco Núñez de Balboa en 1514 fue el primero en concebir la idea de dividir el istmo, construyendo una vía de agua que permitiera a las embarcaciones provenientes de Europa proseguir la navegación hacia el oeste.

En 1524, el rey Carlos V sugiere que excavar un canal en algún lugar de Panamá haría que los viajes a Ecuador y Perú fuesen más cortos y permitiría que los buques evitaran el cabo de Hornos y sus peligros, especialmente para el transporte de oro y plata. Un primer proyecto se realizó en 1529, pero la situación política en Europa y el nivel tecnológico de la época lo hicieron imposible.

El primer navegante portugués que se interesó en la construcción de un canal en Centroamérica fue Magallanes en 1520, viendo la necesidad de encontrar una vía fácil de llegar a los Mares del Sur. En 1550, otro navegante portugués, Antonio Galvao, pensó en un paso artificial y que la ubicación posible sería: Tehuantepec, Nicaragua, Panamá o el Darién.

El canal fue hecho realidad e inaugurado exitosamente en 1914; el primer barco en cruzarlo, fue el *Ancón* de bandera peruana, de 10 000 toneladas. En el presente está cercano el número un millón de barcos que lo cruzan.

Pero cada día se hace más necesaria la apertura de nuevas vías de comunicación entre las costas de Sudamérica, pues el volumen de tráfico comercial crece en proporción geométrica, siendo insuficiente el cruce por el canal de Panamá, y el tráfico por el estrecho de Magallanes es de muy largo recorrido, encareciendo los costos de la mercancía por el transporte.

Conscientes de la necesidad de abrir nuevas rutas, los gobiernos del Brasil y el Perú construyen ahora la Carretera Interoceánica, una conexión vial entre estos dos países y que conecta el océano Atlántico con el océano Pacífico, atravesando la selva amazónica por su parte central, ofreciendo nuevas alternativas para canalizar sus exportaciones, habilitando al Perú un acceso directo al mercado del occidente brasileño así como una nueva ruta hacia África y Europa, mientras que para Brasil se le abre una salida directa hacia Oceanía y Asia, un mercado con más de 2 mil 500 millones de habitantes.

Con la imperiosa necesidad de intercomunicar más las cuencas de los dos océanos, ya está por empezar la construcción de una de las mayores obras de infraestructura de transporte comercial del mundo; hablamos del **Corredor Bioceánico Aconcagua**, que unirá Argentina con Chile.

La primera etapa consiste en la construcción de un túnel ferroviario de 52 km que unirá Mendoza con la Región Central de Chile, atravesando la Cordillera de los Andes por el punto más alto de América, el monte Aconcagua, con una pendiente de no más del 2%, lo que facilitará la conexión comercial entre ambos países y logrando la llegada de todo Mercosur hacia el océano Pacífico, abriendo los mercados de Oriente, África y Europa, con el eje del cono Sur de América, con una previsión futura de capacidad de transporte hasta 70 millones de toneladas/año.

Ante la fuerte crisis económica que afecta a los países industrializados del Hemisferio Norte, en el pasado mes de agosto se reunió en Santiago de Chile, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) que rebajó en tres décimas su previsión de crecimiento para la región en el año 2011, debido al efecto de las turbulencias en los mercados, pero está previsto que las exportaciones crezcan un 9% en volumen y un 18% en los previos, mientras se prevé un incremento del 23% del valor de las importaciones, lo que redundaría en un superávit comercial de 80 000 millones de dólares para la región, según el documento.

La CEPAL destaca, además, que el intercambio sur-sur, liderado por China y el resto de los países emergentes, es actualmente el motor del crecimiento del comercio mundial, pero debido a las fluctuaciones en la economía europea se podría traducir en un menor ritmo de crecimiento de las exportaciones a los mercados durante 2012. “El impacto específico de esa desaceleración dependerá del tipo de productos exportados y de los mercados a que estos se dirijan” señala el informe.

Como referencia paso a informar, el detallado
Crecimiento económico P.I.B en % durante el año 2010 según CEPAL

Argentina	8,4 %
Brasil	7,7 %
Chile	5,3 %
Colombia	4,0 %
Ecuador	3,5 %
México	5,3 %
Perú	8,6 %
República Dominicana	7,0 %
Venezuela (República Bolivariana de)	-1,6 % (% negativo)

El FMI reconoció que el bloque de países emergentes y en desarrollo tendrá los índices más elevados en el aumento del Producto Interno Bruto (PIB), que se mantendrán entre el 6,6 y 6,4 por ciento.

Los principales riesgos que enfrenta la recuperación mundial se encuentran en la Eurozona y en Estados Unidos, según el informe por la ralentización económica y por la gran turbulencia financiera en la zona euro.

Con todo lo visto y la gran cantidad y variedad de acontecimientos alarmantes que se están produciendo acumulativamente en nuestros días en muchos países del mundo, como la gran crisis económica, la crecida del terrorismo, las revueltas en casi todos los países islámicos, vuelta a la piratería en la mar, generalización de la corrupción política y administrativa, la proliferación del tráfico de estupefacientes minando a la juventud con la drogodependencia; desde tiempos inmemoriales las relaciones humanas anti-natura siempre han sido proscritas, perseguidas y rechazadas; ahora se hace apología de ellas y los gobiernos las legalizan y apoyan. Los valores que teníamos como referencia ahora son otros, que a veces nos cuesta comprender o asimilar. La sociedad, los organismos e instituciones se van amoldando y adecuando al nuevo orden. Pero no cabe duda que estamos en la ANTESALA de cambio de un nuevo ORDEN MUNDIAL, que no sabemos ni cómo ni cuál será.

Como cosa anecdótica: Tal como dice el gallego: "No creo en meigas (o sea, en brujas), pero de haberlas, haylas", puede llevarnos a pensar en las profecías de Nostradamus y del Calendario Maya, donde coinciden los esotéricos anunciando el fin del mundo para 2012. Pero, si es cierto, no será por un cataclismo sino un cambio radical de la civilización, tal como la conocemos actualmente.

Los aquí reunidos, gentes de Portugal y España, con unas ancestrales raíces históricas de gran riqueza, cuna de culturas, que ha llevado su sangre por el mundo compartiendo su raza, su idioma, su fe y su cultura, hacen ahora de anfitriones a nosotros, gente de las Américas, de países jóvenes en el contexto político mundial, pero de un continente con riquísima historia, de culturas milenarias, donde florecieron avanzadas civilizaciones, como el gran imperio Inca, el Maya y el Azteca.

La *Santa María*, la *Pinta* y la *Niña* con Colón al mando, en nombre e Isabel de Castilla y Fernando de Aragón, empezaron la historia al unir a dos mundos en el año de 1492, y en 1500 en nombre de Portugal Pedro Álvares Cabral arribó a costas brasileiras, uniéndonos en una gran NACIÓN IBERA donde hablamos el mismo idioma, profesamos la misma fe, nos llamamos igual con los mismos apellidos, con las mismas costumbres; en definitiva, tenemos las mismas raíces.

Por lo anteriormente dicho, estoy convencido de que nuestras relaciones se deben estrechar, uniéndonos los países iberoamericanos junto con España y Portugal, para formar un bloque sólido. De esa manera nos hará fuertes, y en el futuro podremos soportar cualquier embate político, económico o social. Debemos luchar para reivindicar el nombre de Iberoamérica o iberoamericano, desechando drásticamente el apelativo de “latinoamericano”, invento francés para diferenciar a sus súbditos americanos con los otros y ahora muy popularizado por los estadounidenses para segregar a los habitantes nacidos fuera de su nación, después de haber usurpado el nombre de todo un continente.

Lo que sí estamos seguros, que la Marina es única y universal, navegando todos en el mismo líquido azul, cada uno bajo la bandera de nuestra respectiva nación, pero compartiendo las mismas tradiciones, las mismas costumbres, los mismos uniformes, valorando la abnegación, el espíritu de sacrificio y el cumplimiento del deber, sea del país que fuere y sabemos que la sintonía entre marinos es automática incluso hablando idiomas diferentes. Por eso la unión debe empezar por nosotros mismos.

E agora, para finalizar eu gostaria de dizer que eu tenho que agradecer a Portugal e Espanha, que nesta conferencia me deram a oportunidade de ter falado com você em castelhano e falar um pouquinho de Português, mas se nao fosse pelos reis católicos Fernando e Isabel e Joao II, eu posso estar falando em outra lingua muito diferente.

Dinámica de ejes geoeconómicos de desarrollo, sostenibilidad e innovación del Perú

CONTRALMIRANTE RAÚL PARRA MAZA

INTRODUCCIÓN

La realidad cambiante y el mapa de poder mundial perfilan la existencia de dos burbujas de preocupación que movilizan y motivan la evolución de los sistemas vivenciales existentes. La primera es cruzar el umbral de la modernidad hacia la postmodernidad y la segunda es resolver problemas de envejecimientos poblacionales que afectan sistemas previsionales y la educación.

Introduzcamos al Perú como país emergente en estas posibilidades de cambio, teniendo en cuenta que los países del primer mundo, permanentemente influirán en las realidades y el mapa de poder mundial.

A. EL ROSTRO DE LA NACIÓN PERUANA

El actual rostro muestra una realidad acumulada de diversidad biológica fragmentada en función de posibilidades físicas, culturales y de dispersión política, económica y social, además, con ineficiente uso de recursos y de logros de metas de desarrollo a través del tiempo, metas que han sido determinadas con enfoques de aleatoriedad y desvinculados de su historia, geografía y prospectiva, no obstante las inmensas riquezas de recursos naturales que existen en su territorio.

Para revertir estas situaciones hay que diseñar salidas a las encrucijadas; en este sentido, creo que la siguiente figura de expresión puede encuadrar el problema:

“Todos habitamos una vivienda, propia o no, por el tiempo que sea necesario; si apreciamos con cariño nuestra casa, entonces, periódicamente la mantendremos, adornaremos y hasta la innovaremos, pero, si no la queremos como se debiera, explotando solo su habitabilidad, con toda seguridad su existencia será cada vez más precaria, inhabitable y hasta quizás se derrumbe”.

Análogamente, “El Perú es nuestra GRAN CASA que acoge autóctonos, foráneos, mestizos, etc., de cualquier condición, pero que aún no se constituye en la nación cohesionada con sus virtudes y defectos, realidad que no nos permite desarrollarlo como se merece en el contexto de la descentralización política, económica, administrativa y de sus vinculaciones”.

Dentro de este marco y con enfoque analítico de proyección, no obstante los estrechos espacios vivenciales, las políticas generales que brotan del presente análisis, son las siguientes:

- Soldar fragmentaciones internas y descentralizar los sistemas político, económico y administrativo, mediante un prioritario mejoramiento de niveles promedios de cultura, priorizando rápidos aprendizajes y consensuando mayorías y minorías ideológicas moderadas alrededor de metas de conciencia e identidad por el Perú y su trascendencia.
- Propiciar la unidad de regiones descentralizadas con posibilidades sostenibles de vinculaciones y apoyo económico-social eficaz, balanceado y oportuno, en lugar del paternalismo y burocratismo improductivo.
- Propiciar capitalización social y tecnológica dentro de la economía social de mercado con efectos multiplicadores racionales y trascendentales.
- Impulsar a la nación como sujeto actuante y objeto resultante de actividades e innovación, en todos y cada uno de sus integrantes.

“Tal vez estas determinantes de toda acción y evolución hacia el futuro, con efectos multiplicadores, otorguen probabilidades de acción para el desarrollo estratégico, equilibrado y armonioso de la Nación Peruana”.

B. EL DESARROLLO DESDE LA PERSPECTIVA GEOGRÁFICA

Tanto en materia de relaciones internacionales, vecinales y regionales del Perú, se considera necesario aplicar toda alternativa de concepción y acción para el uso y usufructo de la geografía como factor de desarrollo, las que en conjunto con acciones de otros rubros podrían ser emprendidas por todas las instituciones

públicas y privadas, a fin de estar a tono con el reto del momento actual y del futuro.

- 1. La transformación del modelo de Relaciones Internacionales:** La conquista del centro a periferia y viceversa, el reordenamiento territorial progresivo hacia macrorregiones y búsqueda de bienestar general con seguridad integral, para competir mundialmente.
Reevaluación de recursos que propicien inversión y explotación racional, manteniendo equilibrio ecológico del potencial agrario, pesquero, mineralógico, energético, etc., con valor agregado, vía utilización dinámica de nuestra geografía y estructuración de sistemas integrados de comunicaciones y servicios de acuerdo a ordenamientos territoriales descentralizados y regionales.
- 2. Descentralización e Integración Nacional:** Descentralizar administrativamente el aparato del Estado sin mellar su cohesión integral, también la localización industrial, financiera y de servicios en áreas que resulten prioritarias de acuerdo a una auténtica dinámica territorial que concilie todos los intereses menudos de las provincias y procure aglutinar racional, progresiva e integralmente los esfuerzos y recursos en torno de ejes de desarrollo hacia una regionalización esencial. Conceptualmente, impulsar cambios de mentalidad del crecimiento urbano centralizado a costa de aportes obligatorios y atraso provincial-rural, hacia el crecimiento y desarrollo integral e interactivo sostenible de dominio económico y social.
- 3. Nueva Concepción Internacional del Perú:** Cambiar hacia integración, cooperación e interdependencia signadas hacia la comunidad de América del Sur, a la vez latinoamericana de naciones, caracterizada por la solidaridad y cooperación mutua, que es la vía hacia la superación de la subordinación y dependencia de niveles internacionales mayores. No obstante las posibilidades modernas de los tratados de libre comercio.
- 4. Nueva Concepción Estratégica de Vinculación Internacional:** Cambiar hacia la acción y proyección de ámbitos naturales de su geografía: Mar, Andes, Amazonía y Altiplano peruanos. Dentro del concepto de país marítimo, es necesario cambiar hacia la concepción estratégica amplia del océano Pacífico, con posibilidad de expansión y proyección económica hacia decenas de naciones que bordean la cuenca del Pacífico. Asimismo, ir a concepciones estratégicas de Andes, Amazonía y Altiplano (AAA) de nuestro país, ámbitos de irradiación continental que vinculan a naciones de América del Sur y, sin duda, dan carácter al poblador peruano y su mestizaje.
- 5. Articulación recíproca del Territorio Nacional con Espacios Vecinos:** Integración fronteriza, ocupación poblacional efectiva y fortalecimiento

de la seguridad. Lograr cohesión integradora en base a descentralización y regionalización que no signifique acción transitoria sino establecimiento de bases para un desarrollo económico sostenido con recursos generales de la potenciación de la **geografía física y humana como factor de desarrollo**, de manera que el Perú pueda articular su territorio con países vecinos dentro de relaciones de vinculación e intercambios recíprocos. Además, propiciar y crear incentivos a la ocupación interactiva de los ejes de desarrollo cercanos a las fronteras, imprescindibles para la seguridad nacional.

6. Hacia un Sistema de Relaciones entre Naciones de América del Sur: Estos propósitos generales esbozados son inherentes a posibles contenidos de proyectos sostenibles referidos al control interno y externos para el desarrollo, prosperidad y consolidación de soberanía nacional, de ocupación y dominio de nuestro territorio.

Los cambios a introducir en la concepción estratégica de vinculación internacional son: insistir en las hipótesis de cooperación mutua y complementación al interior y externamente con los vecinos, abordar el diseño de un gran proyecto macro-regional del sistema de América del Sur de relaciones de Intercambio mundial.

C. EJES DE DESARROLLO GEOECONÓMICOS

Sobre este tema, en el Perú guardamos elevada desconfianza característica que ineludiblemente debemos cambiar: “Tenemos de todo, pero no estamos seguros de ello”.

Esta reflexión me permite auscultar los retos y desafíos de cambios, más ahora, con la vigencia del proceso de regionalización y descentralización administrativa desde enero de 2003 y perfeccionamientos requeridos, las posibilidades de los TLC y los riesgo de crisis económica y de efectos de desastres naturales.

En términos generales, la descentralización y regionalización progresiva evidencia un complicado y delicado proceso humano y geográfico, cuyos orígenes primarios más equilibrados son a partir de establecimientos de ejes de desarrollo geoeconómicos intervinculatorios que ineludiblemente producirán cambios deseados a visualizarse prontamente, como los siguientes:

- Incremento de jerarquías y disposición interna geoeconómica para organizar, administrar, controlar y concensuar políticas de gestión de carácter macroregional y nacional.

PERU MARÍTIMO



El Perú con su posición geográfica y todos los aspectos de vinculación con el mundo, puede convertirse en el centro interoceánico internacional con el resto del planeta. (Reproducido de: *El Perú y sus recursos, atlas geográfico y económico*, Lima, Auge Editores, 1994).

- Intensificación de la visión de los asuntos macroregionales dentro de la toma de decisiones nacionales.
- Incremento de las demandas de idoneidad en las fuentes generadoras de proyectos macroregionales.
- Multiplicación de capacidades de gestión vinculante con las macroregiones circundantes.

Por ello, respetando la organización actual de Departamentos con Jefes (no Presidentes) de Región electos, se estima, se podrían generar **ejes de desarrollo geoeconómicos intervinculatorios**, cuyas características geoeconómicas integradoras, actúen con propósitos de estructurar redes intervinculantes entre unos y otros, a fin de romper desarticulaciones compartimentadas entre sí y generar macroregiones integradas y balanceadas.

Es necesario aclarar que el presente diseño de ejes de desarrollo es tan solo otro planteamiento más, que conjugado con los de muchos estudiosos de elevadas dotes profesionales como Pulgar Vidal, Mercado Jarrín, Castañón Pasquel, Buse de la Guerra, etc. y de tantos otros profesionales geógrafos e historiadores, puede convertirse en parte del proceso, con efectos multiplicadores para todo este complejo proyecto de desarrollo regional, sin caer en otro modelo de burocratización.

En este sentido, podríamos hablar de generación de seis ejes de desarrollo geoeconómicos, sin nombres propios sino con designación numérica o geográfica posterior:

- 1. EJE NORTE GRANDE.** Abarcaría los ejes de desarrollo de los departamentos de Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, Cajamarca, provincias de San Martín y la provincia de Bagua de Amazonas. Su centro geoeconómico estaría en el vértice de comunicación fluvial y vial que conecte la ciudad de Piura con los ríos Marañón y Santiago, por las ciudades de Jaén y Bagua. Su valor radicaría en el potencial energético de Manseriche y desarrollo de áreas para la consolidación territorial con vista al Ecuador, así como para la integración mutua.
- 2. EJE AMAZÓNICO.** Abarcaría los ejes de desarrollo de los departamentos de Loreto, Amazonas y provincias de San Martín. Su centro geoeconómico estaría en el ámbito del sistema fluvial del río Amazonas, particularmente el comprendido por los ríos Ucayali, Marañón, Napo, Putumayo y Yavarí. Su centro geoeconómico se ubicaría en el núcleo de Iquitos-Nauta. Su valor radicaría en la organización y usufructo de la condición amazónica, la

integración vial y fluvial de la cuenca, su proyección atlántica, la articulación directa Napo-Putumayo para la integración económica y social mesopotámica y el desarrollo del potencial amazónico con vista a la proyección e irradiación del Brasil hacia el Pacífico.

3. **EJE CENTRO TRANSVERSAL.** Abarcarían los ejes de desarrollo de los departamentos de Ancash, Junín, Pasco, Huánuco, Ucayali, Lima y la Provincia Constitucional del Callao. Su centro geoeconómico estaría en la integración de los valles de los ríos Santa, Alto Marañón y Alto Huallaga, valles y ríos tributarios del río Pachitea hasta su desembocadura en el Ucayali, el valle del río Mantaro y los ríos Rímac, Chillón, etc. Su valor radicaría en constituir el corazón del país y en su proyección como eje radial de dinamización con vista al núcleo Cruzeiro do Sul de Brasil hacia el Pacífico.
4. **EJE CENTRO MERIDIONAL.** Comprenderían los ejes de desarrollo de los departamentos de Ica, Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Cuzco, Madre de Dios y provincias de ceja de selva del departamento de Puno. Su centro geoeconómico estaría en el eje de la ciudad del Cuzco y valle del río Urubamba. Su valor radicaría en su carácter costero-andino-meridional y en su potencial como eje radial múltiple con vista a la aproximación articulada del eje Porto Velho-Río Branco del Brasil, así como el desarrollo de los territorios de la selva alta y baja de Bolivia.
5. **EJE SUR GRANDE.** Abarcarían los ejes de desarrollo de los departamentos de Arequipa, Moquegua, Tacna y provincias altiplánicas de Puno y el lago Titicaca. Su centro geoeconómico estaría ubicado en el vértice formado por la proyección vial que vincula las ciudades de Arequipa, Juliaca, Puno, Moquegua y Tacna. Su valor radicaría en su potencial como sistema de comunicaciones y de zona de producción y servicios agrarios e industriales de zona franca con vista a la aproximación del norte chileno, además de usufructo compartido del lago Titicaca y de articulación con el Altiplano Boliviano.
6. **EJE MULTIPOLAR MARÍTIMO.** Conformado por la interconexión tierra-mar de todos los ejes de desarrollo de los departamentos costeros, con particular gravitación de los puertos profundos de Paita, Bayóvar, Chimbote, Callao, Pisco (San Martín), San Juan, Matarani, Ilo, etc. Se trataría de un eje multipolar a partir de dichos puertos. Su valor geoeconómico radicaría en su calidad de sistema logístico de explotación, transformación, almacenamiento y distribución racional de los recursos e insumos de exportación e importación integral, además del desarrollo naviero de alto bordo y cabotaje menor de intercambio y emergencia y en su proyección económica hacia la Cuenca del Pacífico. Este eje multipolar marítimo explica por sí solo la importancia del ambiente marino.

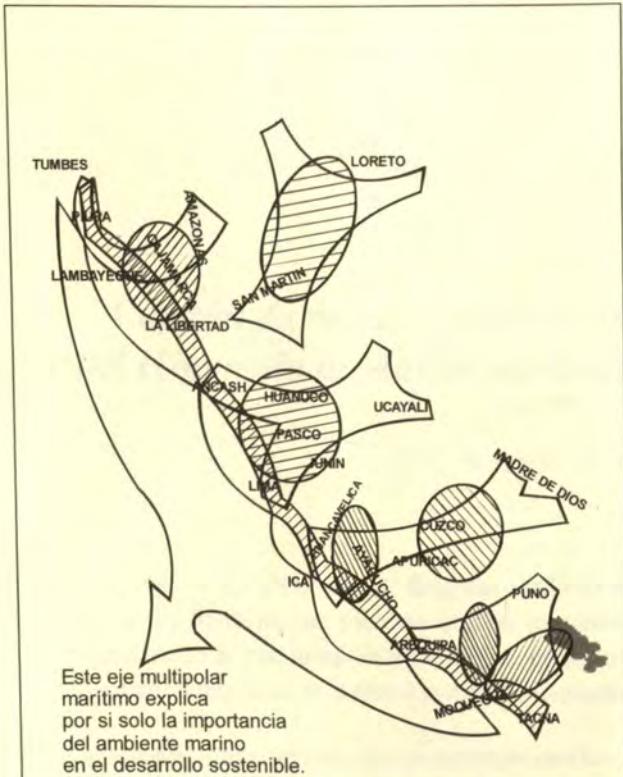


Gráfico de Ejes de Desarrollo Geoeconómicos

MENSAJE

La nacionalidad, el territorio y el acervo cultural del Perú,
patrimonio de todos y cada uno de sus habitantes,
trascienden el tiempo y el espacio, sobre todo,
de aquellos comprometidos con el futuro enfrentando
desafíos del mar de Grau y desiertos costeros, las
punas y quebradas andinas y la diversidad de la amazonía.

Sólo se necesita sentimiento de peruanidad, propósitos
de unión y fe en el Estado Nación Peruano.

BIBLIOGRAFÍA

- COUTURIER, Hernán. Conferencia I Congreso Internacional de Geografía. Sociedad Geográfica de Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 1988.

Capitán de navío Francisco Quirós Tafur, creador del Himno de la Marina de Guerra del Perú

RAFAEL QUIRÓS QUIÑONES

La Marina de Guerra del Perú posee diversas tradiciones navales que se conservan a través de su historia, las mismas que se transmiten de generación en generación, permitiendo a sus integrantes tenerlas presentes en su accionar, mientras se desempeñan al servicio de nuestra querida Institución.

Muchas de estas tradiciones navales, conjuntamente con los actos de heroísmo, que forman parte de nuestra Historia Naval, han sido y siguen siendo evocados a través del tiempo mediante la entonación de marchas e himnos navales, así como de melodías de carácter popular, creadas con contenidos que hacen referencia al quehacer de las actividades de las Fuerzas Navales y dependencias, con la finalidad de fomentar el espíritu de cuerpo, la camaradería entre sus integrantes y el amor por nuestra Institución.

Existieron algunos marinos, compositores y escritores, que contribuyeron a la creación de dichas marchas y canciones militares; entre ellos destaca el finado capitán de navío Francisco Quirós Tafur, más conocido en nuestro medio como Pancho Quirós, figura emblemática dentro del ámbito naval.

Pancho Quirós nació el 15 de abril de 1920 en el Callao, e ingresó a la Escuela Naval del Perú en abril de 1935, integrando la primera promoción de Aspirantes a Cadetes Navales, a cuyos integrantes denominaban informalmente “pingüinos”.

En su paso por la Escuela Naval ocupó a nivel de estudios los primeros puestos de su promoción. En el ámbito del deporte desarrolló actividades tendientes a levantar y mantener en alto la moral de los cadetes en las competencias deportivas,

entre las que destacaron la creación y edición del periódico informal “La sexta Columna”, así como la composición de diversas rimas y canciones deportivas. En el ámbito cultural y artístico produjo diversos sketch y obras de teatro escritas en verso, que fueron representadas por los cadetes en las tradicionales veladas. De esta manera, Pancho Quirós puso de manifiesto tempranamente su gran talento y especiales dotes como compositor y escritor.

En diciembre de 1941 se graduó como alférez de fragata, habiendo sido destacado al breve tiempo, en mayo de 1942, al BAP *R-1*, donde inició su trayectoria como submarinista, la que constituyó el eje central de su carrera como oficial de Marina. Los conocimientos básicos en la especialidad de submarinos los adquirió en los años 1943 y 1944, como alumno de la antigua Escuela de Submarinos de nuestra Marina; asimismo, en 1949 ganó una beca para seguir el curso de submarinos en Estados Unidos (New London y Key West).

En su trayectoria como submarinista integró las dotaciones de los submarinos *R-1*, *R-3* y *R-4*, fue instructor de la Escuela de Submarinos, Jefe de la Estación de Submarinos, Jefe de la Estación de Torpedos, y comandante de los submarinos *R-2*, *R-3* y *2 de Mayo*. Entre los años 1968 a 1970 desempeñó el máximo cargo en su especialidad, el de Comandante de la Flotilla de Submarinos.

En lo referente a áreas de nuestra Marina distintas al ámbito de submarinos, Pancho Quirós desempeñó diversas tareas e importantes cargos, debiendo destacarse el de Comandante de la Base Fluvial del Nanay (Santa Clotilde), edecán del Presidente de la Cámara de Diputados, instructor de la Escuela Naval del Perú y de la Escuela Superior de la Policía de Investigaciones del Perú, jefe de la oficina de Relaciones Públicas de la Marina (de la cual fue organizador y fundador), subdirector del Centro de Entrenamiento Naval, Comandante Superior de la Zona Naval Sur y capitán de puerto de Mollendo, y jefe del Servicio de Bienestar de la Marina. En los años 1970 y 1971 se desempeñó como Jefe Militar del Centro Médico Naval.

Al igual que en su época de cadete naval, y en armonía con sus aptitudes innatas, como oficial de Marina desarrolló diversas actividades culturales, literarias y artísticas.

En el plano cultura y literario, colaboró con la **Revista de Marina**, dirigió el **Boletín Avante** del Centro Naval del Perú, y **El Monitor** órgano del entonces Ministerio de Marina, y formó parte de la primera Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú. Merece destacarse también su participación en varias

oportunidades, en la preparación y narración de los discursos para los desfiles de las Fuerzas Navales en Fiestas Patrias, algunos de los cuales elaboró íntegramente en verso.

En el ámbito artístico, destacó por la creación de un gran número de temas musicales; estimándose su producción en alrededor de 80 canciones, constituidas por marchas, valses, polkas, marineras y otras.

Muchas de dichas composiciones fueron dedicadas a la Marina. Entre ellas, cabe destacar la polka "Los Submarinistas" compuesta en abril de 1944 a bordo del BAP *R-4*, el vals "Santa Clotilde" compuesto en octubre de 1955 cuando se desempeñaba como comandante de la entonces Base Fluvial del Nanay, la marinera "El Lobo" creada en 1959 cuando era Comandante del BAP *2 de Mayo*, y la marcha "Infante de Marinera" ganadora del concurso para el Himno de la Infantería de Marina efectuado en agosto de 1962.

Otros de los temas musicales creados por Pancho Quirós han pasado a formar parte del patrimonio de nuestra música criolla, por la popularidad adquirida en nuestro país. En su mayor parte son valses y polkas escritos durante la década del sesenta y a principios de la década del setenta. Entre ellos, cabe mencionar "Bodas de Plata" (finalista del concurso Festival Cristal de la Canción Criolla en agosto de 1960), "Caricia", "Mi Sirena", "Ay Leonor", "Vamos Boys", "El Nuevo Gerente" y "Bandida" (segundo premio del Primer Festival de la Canción Peruana en julio de 1971).

En enero de 1971, cuando se desempeñaba como Jefe Militar del Centro Médico Naval, Pancho Quirós pasó a la situación de retiro a su solicitud. Estando en dicha situación, en octubre del año 1973, compuso el himno titulado "Gloriosa Marina Peruana", el cual fue posteriormente, en marzo de 1974, declarado como Himno Oficial de la Marina de Guerra del Perú.

Dicho Himno Oficial fue estrenado el 15 de abril de 1974 en una ceremonia realizada en la Escuela Naval del Perú, a la cual asistieron representantes de todas las dependencias de la Marina. Justamente un año después de dicha ceremonia, el 20 de abril de 1975, falleció Pancho Quirós en el Centro Médico Naval, encontrándose sus restos actualmente en el Cementerio Baquijano del Callao.

RESEÑA HISTÓRICA DE LA CREACIÓN DEL HIMNO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

Lamentablemente, no existe un registro histórico preciso y detallado referente al proceso de creación del Himno de la Marina. No obstante, reuniendo recuerdos personales que posee el suscrito como hijo del autor, recuerdos de los familiares y amigos más cercanos al mismo, documentos personales del autor tales como su Cuaderno de Trabajo de composiciones musicales, documentos oficiales de la Marina y artículos escritos al respecto dentro del medio naval, entre otros, se puede esbozar una reseña histórica aproximada relacionada con la creación del Himno de la Marina, la misma que se presenta a continuación.

HIMNO OFICIAL

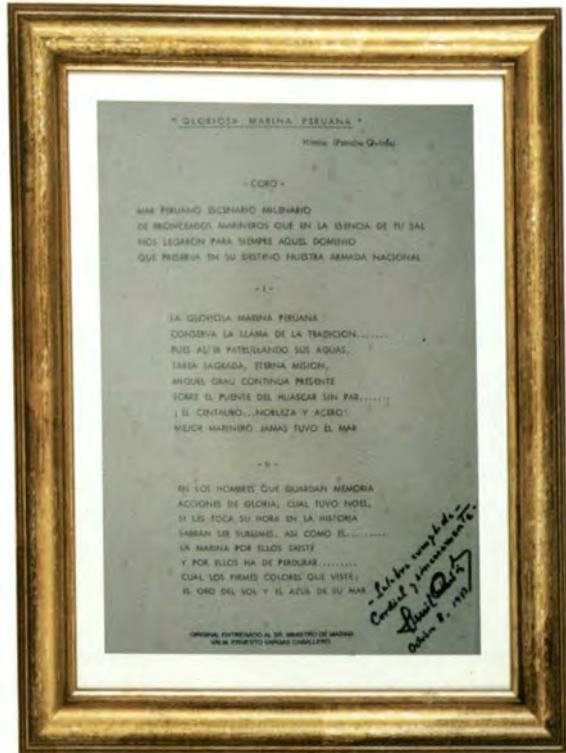
En el año 1971, cuando Pancho Quirós pasó a la situación de retiro, aún la Marina de Guerra del Perú no contaba con un himno propio que interpretara y condensara su historia y sus tradiciones navales. En aquella época la institución se identificaba con el Himno de la Escuela Naval del Perú, que no representaba a la Marina de Guerra en su integridad.

Ante esta realidad, en el año 1973, el finado vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, entonces Ministro y Comandante General de la Marina, decidió establecer un himno para la Marina de Guerra del Perú; para lo cual, en setiembre de dicho año, encargó a Pancho Quirós el desarrollo de tan importante composición, en razón a sus reconocidos dotes y talentos como compositor musical y escritor.

Es importante destacar que, el tiempo disponible para cumplir con dicho encargo era de tan solo 15 días, por el compromiso verbal que asumió Pancho Quirós con el señor Ministro, de presentar el himno totalmente concluido en la fecha correspondiente al día de la Marina de Guerra del año 1973.

Pancho Quirós cumplió con su compromiso en el tiempo señalado, entregando el 8 de octubre de ese año la composición del himno a la cual tituló "Gloriosa Marina Peruana". La composición fue presentada al ministro en un documento mecanografiado suscrito afectuosamente, en el cual el autor señala textualmente: "palabra cumplida".

Desde la entrega del citado documento mecanografiado, la música y letra del himno fueron motivo de elogios en el medio naval, toda vez que, en lo fundamental,



El Ministro y Comandante General de Marina, vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero con el autor, capitán de navío Francisco Francisco Quirós Tafur, en el estreno del Himno el 15 de abril de 1974.

Abajo, texto del himno autografiado para el ministro Vargas Caballero.

el contenido del mismo expresaba, de manera breve, elocuente y precisa, nuestra Historia Naval, evocando sus tradiciones y actos de heroísmo involucrados en dicha Historia.

Luego de la entrega del himno por parte del autor, se requirió de un cierto tiempo, desde octubre de 1973 hasta marzo de 1974, para su aprendizaje por parte de los músicos y coros relacionados al medio naval, así como para los ensayos y grabaciones correspondientes.

Finalmente, mediante Resolución Ministerial N° 0405-74-MA/CG del 22 de marzo de 1974, la composición titulada "Gloriosa Marina Peruana" fue declarada Himno Oficial de la Marina de Guerra del Perú. En dicha Resolución se agradece al autor, Pancho Quirós, por su excelente composición, y se le felicita por relevar constantemente las tradiciones navales.

El Himno Oficial de la Marina fue estrenado el 15 de abril de 1974, día del onomástico del autor, en una ceremonia realizada en la Escuela Naval de Perú, a la cual asistieron el entonces Ministro y Comandante General de la Marina, vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, así como los representantes de todas las dependencias de la Marina. En dicha ceremonia se dio lectura a la Resolución Ministerial aludida, entregándosele al autor, un Plato Recordatorio que contiene grabada la letra del Himno Oficial.

BORRADOR DEL HIMNO

En el año 1937 Pancho Quirós adquirió un cuaderno con hojas numeradas, el cual empleó durante algunos años para registrar las versiones finales de las letras de sus composiciones, utilizándolo posteriormente como Cuaderno de Trabajo donde escribía los borradores de sus composiciones.

Poco antes de fallecer, Pancho Quirós dejó en manos de una amistad el citado Cuaderno de Trabajo, el cual estuvo en poder de la misma durante aproximadamente 25 años, para luego ser recuperado por el suscrito.

Posteriormente, como resultado de la revisión del citado Cuaderno de Trabajo, el suscrito encontró el borrador del Himno de la Marina escrito por Pancho Quirós de su puño y letra, deduciendo razonablemente que éste fue elaborado dentro del periodo de 15 días antes referido, del que el autor dispuso para componer la música y letra del Himno.

En dicho borrador, se aprecian las dos estrofas del Himno prácticamente concluidas y muy bien logradas. En el caso del coro, éste se encuentra en una versión transitoria, muy rudimentaria, la misma que fue sustituida luego, en su totalidad, por el autor.

COMPARACIÓN ENTRE LAS ESTROFAS DEL HIMNO OFICIAL Y DEL BORRADOR DEL HIMNO

A continuación se presentan las dos estrofas del Himno en ambas versiones:

Estrofa N° 1

Versión del Borrador del Himno

La Gloriosa Marina Peruana
aviva la llama de **su** tradición
mientras va patrullando sus aguas,
Tarea sagrada, eterna misión,
Miguel Grau **le responde**: ¡presente!
desde el puente del Huáscar sin par...
¡que centauro....nobleza y acero!
Mejor marinero jamás tuvo el mar

Versión del Himno Oficial

La Gloriosa Marina Peruana
conserva la llama de **la** tradición...
pues al ir patrullando sus aguas,
Tarea sagrada eterna misión,
Miguel Grau **continúa** presente
sobre el puente del Huáscar sin par...
¡el centauro...nobleza y acero!
Mejor marinero jamás tuvo el mar

Estrofa N° 2

Versión del Borrador del Himno

A los hombres que guardan memoria
acciones de gloria, cual tuvo Noel,
si les toca **por suerte** en la historia
sabrán ser sublimes, así como él ...
Nuestra Armada por ellos existe
y por ellos ha de perdurar...
cual los firmes colores que viste:
el oro del sol y el azul de su mar

Versión del Himno Oficial

En los hombres que guardan memoria
acciones de gloria, cual tuvo Noel,
si les toca **su hora** en la historia
sabrán ser sublimes, así como él ...
La Marina por ellos existe
y por ellos ha de perdurar...
cual los firmes colores que viste:
el oro del sol y el azul de su mar.

Comparando las estrofas de ambas versiones, se puede constatar que, a pesar de su gran similitud, existen pequeñas diferencias en ciertos pasajes de la letra; observándose mayor claridad en la versión del Borrador del Himno para destacar de mejor manera el verdadero sentido gramatical que quiso expresar el autor.

Es evidente que, sobre la base del borrador, el autor introdujo modificaciones para mejorar la versión final del himno. No obstante, aparentemente estas no fueron adecuadamente transcritas al ser pasadas en limpio, lo cual puede atribuirse al procedimiento de redacción-corrección empleado en aquella época, así como al apremio de tiempo que tuvo que pasar el autor para cumplir con su promesa de presentar el Himno totalmente concluido el 8 de octubre de 1973.

Soy testigo presencial del gran esfuerzo que hizo mi padre, al dedicar gran parte de su vida, utilizando su gran talento como músico y escritor, para crear diversas composiciones musicales-literarias con el objeto de fomentar el espíritu de cuerpo institucional y de auténtica camaradería naval, así como de relevar permanentemente las tradiciones navales.

Reseñas Bibliográficas



**HISTORIA
MARÍTIMA
DEL PERÚ**

La República 1879 a 1883
Miriam Salas Olivari

Ismael Díaz, Fotógrafo



Historia Marítima del Perú: La República

1879 a 1883, Tomo XI, v. 4

Salas Olivari, Miriam

Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2011

1248 pp., ilustraciones, mapas, retratos, tablas

La Guerra con Chile tuvo un trasfondo netamente económico, qué duda cabe. Los intereses por el guano y el salitre provocaron el conflicto. La autora lo confirma al adentrarse en las entrañas de la historia económica de Chile, Perú y Bolivia. Este tomo de la **Historia Marítima, La República 1879 a 1883**, lo subtitula: Historia económica de la guerra de Chile con el Perú y Bolivia. Recursos naturales y conflicto internacional: cuestión de pocos, problema de muchos, 1810-1883. Comprende casi la totalidad del siglo XIX, con la inesperada prosperidad del Perú por el guano y del salitre –prosperidad falaz, la llama Basadre– que parecía resolver los problemas financieros, incluidas las deudas de las guerras de independencia, con una opulencia digna de los herederos del virreinato español más rico. La obra está organizada en cuatro capítulos: 1. Las economías de Perú, Bolivia y Chile antes de la guerra; 2. El guano en el desarrollo de la economía nacional; 3. El salitre en la economía de la nación y en la vida de los puertos del sur del Perú, 1810-1879; 4. La guerra y sus necesidades de recursos económicos para afrontarla.

El argumento se desarrolla en el gran escenario de la América tras el proceso de la emancipación. Perú, Bolivia, Chile, y países vecinos, repúblicas sin experiencia política ni tradición administrativa, dan sus primeros pasos de la mano de sus mentores los libertadores, San Martín y Bolívar. Arrancados de la misma fuente, surgen entre ellos inevitables recelos fraternos, los unos con el sentimiento de que son exploliados, y los otros, que merecían más de lo que recibieron. La autora sostenta que las raíces del conflicto de 1879 ya se incubaban desde estos primeros años. Aparentemente, cada uno desarrollaba su historia singular, pero para el ojo perspicaz de la historiadora no dejan de tener gran semejanza entre sí. Aunque la historiografía sostiene que la historia de Chile fue muy diferente, “exitosa” por su “uniformidad étnica”; Chile, aun esforzándose en ocultar sus carencias, se desenvolvió en forma similar a Perú, Bolivia y los demás países de la región: con grupos de poder en pos de sus ambiciones, y un pueblo ignorado al servicio de sus intereses. Pero después de la guerra, el país del sur limpió su imagen creando la de un Chile armonioso frente a un Perú anárquico, mestizo e indígena.

Por otro lado, la doctora Salas hace hincapié en otro factor fundamental: los intereses británicos. A la Gran Bretaña, en plena expansión industrial y comercial, se le habían abierto los mercados y el acceso a materias primas sustanciales de la América antaño española: al mismo tiempo, engarzaba las economías de nuestras repúblicas como periféricas de la suya, sujetándolas al flujo de la oferta y la demanda de los productos ingleses, a expensas de la producción local. Las repúblicas emancipadas quedaron amarradas con los préstamos que garantizaban sus propios recursos naturales. Los vaivenes de la economía inglesa llevaron a que Perú, Chile y Bolivia, con el guano hipotecado por varios años, apostaran ahora por el salitre.

Chile, que se debatía en su propia crisis económica, se atrevió sin embargo a embarcarse en la guerra, indudablemente sustentado por sus aliados los empresarios ingleses, que querían echar mano al guano y al salitre de sus vecinos. Finalmente, después de la guerra, estos recursos fueron el rico botín de Chile vencedor, aunque sólo para que se repitiese la historia del Perú: una prosperidad falaz, pues los beneficios del salitre y el guano no fueron para el pueblo chileno sino para los empresarios británicos y el usufructuario final fue la Gran Bretaña.

El capítulo tres tiene una especial relevancia en la obra. Nos cuenta el protagonismo del salitre a partir de los años 60, cuando se convierte en el principal competidor del guano. Requerido para la industria de la pólvora, y para la agricultura, su explotación despierta una fiebre similar a la del oro en California. La narración de sus avatares nos traslada a un escenario bizarro en los desiertos de Atacama, donde atrevidos aventureros de toda laya retan al desierto más seco y hostil del planeta.

El caso de Iquique, ciudad-puerto, es sumamente interesante. Desde 1850 había vuelto a ser el primer gran puerto de la costa sur, principal punto de acopio y de exportación del salitre. La población crecía, pese a que faltaba todo abastecimiento, el más importante, el agua, que llegaban de Chile, Tacna, Arica, Arequipa, Pisco, Chincha; y de Arica: frutas, hortalizas y forraje. Las subsistencias para la vida diaria eran muy caras, pero la riqueza que se generaba permitía esos gastos y muchos más. Más bien, la vida se refinaba, se iba elitizando, como dice la autora, a través de las mercaderías de lujo que se importaban. Cuando en 1868 se crea la provincia de Tarapacá, Iquique fue designada su capital. La ciudad, dice, surgió como un verdadero milagro forjado por los duros y rompedores mineros de la plata, el oro y luego del salitre, que no se detuvieron ante ningún obstáculo para amasar fortunas.

El Perú había exportado salitre desde 1830 de Tarapacá. En Atacama se descubrió solo en 1866. En esas cuatro décadas el Perú ya había conquistado mercados en Estados Unidos y Europa. La explotación, que había estado en manos de particulares, despierta el interés de los gobiernos del Perú, Bolivia y Chile, que toman medidas a partir de 1860 para una mayor intervención del Estado, aunque recordemos que la riqueza salitrera yacía fundamentalmente en territorios peruano y boliviano.

En 1868 Bolivia comete un trágico error. El presidente Melgarejo concede a la sociedad chilena de Francisco Puelma, Manuel Antonio de Lama y José Santos Ossa, la explotación exclusiva por quince años del salitre de Atacama. Más tarde se suma Agustín Edwards; con quien fundan la Melbourne Clark y Compañía; Gibbs, con socios ingleses compra 94 acciones: así toman injerencia los empresarios británicos. Luego, desde 1870, en que José Díaz Gana, chileno, descubrieron las ricas minas de plata de Caracoles en Antofagasta, los chilenos, junto con algunos ingleses, acudieron en masa para tomar posesión del rico territorio. Crearon el puerto de Antofagasta y arruinaron los puertos bolivianos de Cobija y Mejillones, impidiendo el desarrollo del ferrocarril de Loa. Se constituyeron varias compañías para explotar el nitrato de Tarapacá y Antofagasta, y para el ferrocarril de Antofagasta. Los intereses de estos propietarios, trabajadores y comerciantes chilenos fueron los que hicieron detonar la guerra.

La rica información que le permite a la doctora Salas recrear la dinámica económica, social y política involucrada en la explotación del guano y el salitre, la conoció a través de los expedientes del Archivo General de la Nación, especialmente en la Sección Hacienda, y otros repositorios nacionales, cuando el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú le encargó la investigación documental relativa a la Guerra del Pacífico, el periodo previo y posterior. El acceso a estas invaluables fuentes que revisó por más de diez años continuados, le han permitido analizar el engranaje financiero a través de sucesivos protagonistas y personajes

secundarios. Le revelaron toda la gama de negociados por componendas políticas que apuntaban con claridad meridiana la responsabilidad que le cupo a nuestra élite en la conducción del país hacia el precipicio político, financiero y social que desembocó en la situación bélica de 1879. La guerra —que el Perú no buscó y para la cual no estaba preparado— expuso la falencia económica en toda su magnitud. La Caja Fiscal tuvo que recurrir a donativos de la población —que no dudó en entregar bienes y sueldos—, a impuestos de emergencia, a las entradas del movimiento arancelario de las aduanas, préstamos, emisiones, acuñaciones monetarias, así como a una nueva tarifa arancelaria al azúcar y el algodón. El dinero recaudado alcanzó apenas para la compra de pólvora y carbón, y alimento y vestido precarios e insuficientes para las tropas. De todo ello toma nota y examina la autora para entregarnos finalmente esta obra fascinante por la vislumbre de sus personajes, debilidades, incompetencias, alianzas y la persistencia de algunos en ramos clave de la administración: presidencia, ministerios, bancos, empresas, salitreras, sociedades, etc., siempre en pos de un beneficio personal, con total exclusión de las mayorías. No revelamos más para dejarle al lector el placer de seguir por sí mismo el hilo de la madeja.

— Esperanza Navarro Pantac



Revista del Instituto de Estudios Histórico–Marítimos del Perú

El Peruano del Milenio

Lima, 2011. N° 30, ejemplar de colección
285 pp., ilustraciones

El número 30 de la Revista del Instituto ha querido rendir un tributo a la figura del marino que ha prestigiado para siempre a la Marina de Guerra del Perú, dentro de la sociedad peruana como ante el mundo entero. Le ha dejado un legado de moral y honor que constituye la esencia de la tradición naval del Perú. Al mismo tiempo, se ha erigido ante el ciudadano peruano como arquetipo de los más altos valores.

Este volumen es una antología que complementa y en otros casos reitera los artículos publicados en el Álbum “A la gloria del Gran Almirante don Miguel Grau”. Estimamos que la feliz circunstancia de que a la apertura del Nuevo Milenio Grau haya sido reconocido como Peruano del Milenio, el hombre que encarna

los más caros ideales del ciudadano común, es motivo más que suficiente para que el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos honre su memoria y celebre su nominación.

La encuesta nacional para elegir al Peruano del Milenio fue una iniciativa de los medios de comunicación más destacados e influyentes: los diarios **El Comercio**, **Expreso**, y **El Callao**, el canal América TV y PROMPERU. La ciudadanía no tuvo duda en señalar a Grau en esa calidad, pero justo es reconocer la intensa campaña desarrollada por la Marina de Guerra y Pro-Marina para divulgar la encuesta en todos los ámbitos de la sociedad y peruana, encendiéndo el entusiasmo unánime para que de todos los lugares del territorio nacional llegara el voto de la ciudadanía encumbrando al más destacado personaje de la historia del Perú, don Miguel Grau Seminario.

La misión que le tocó realizar a Grau durante la Guerra del Pacífico –guerra para la cual el Perú no se encontraba preparado y en la cual el control del mar estaba íntegramente bajo la responsabilidad de tres naves: monitor acorazado *Huáscar*, la fragata blindada *Independencia* y la corbeta *Unión*– fue mantener el dominio marítimo, pues de este dependía el destino de la contienda. La épica campaña naval que desarrolló asombró a propios y extraños del mundo entero por las proezas del pequeño monitor bajo el mando de su bravo comandante, no obstante magnánimo con el vencido y respetuoso con las poblaciones civiles. La obra que presentamos reúne los trabajos que recrean la gesta, cantan las hazañas del héroe, y recuerdan la personalidad, sentimientos y trayectoria del hombre de carne y hueso, amantísimo esposo y padre, ciudadano ejemplar, caro amigo.

A manera de pórtico o presentación institucional, un artículo del contralmirante Federico Salmón de la Jara, fundador, primer presidente y Presidente Honorario y Vitalicio, recientemente fallecido, antecede el cuerpo mismo de la obra para introducir al lector en lo que constituye el gran proyecto de escribir la Historia Marítima del Perú y los avatares y logros del Instituto en su casi medio siglo de existencia: “**Historia Marítima del Perú**: una larga y aún inconclusa singladura”.

Los artículos que sobre el Héroe recoge la Revista incluyen la cronología biográfica de Grau, del recordado bibliógrafo don Alejandro Lostaunau Ulloa. Originalmente publicada en una limitada edición del Instituto Riva-Agüero, constituye un excelente derrotero para quienes deseen investigar sobre la vida de Grau.

“Pinceladas de un héroe”, del contralmirante José García Valdivieso, reconstruye la vida marinera de Grau desde su primer embarque a los tempranos

nueve años de edad, en el bergantín granadino *Tescua*. Sus viajes alrededor del mundo a bordo de buques balleneros le darán una experiencia marítima fundamental para el comandante que más adelante va a ser protagonista de una gesta legendaria que impresionó al mundo. El artículo ilustra los viajes con un mapamundi en el que se trazan las rutas que siguieron los buques en que sirvió de 1843 a 1853.

Cuatro artículos describen y analizan las diferentes etapas de la campaña naval que desarrolló Grau al mando de la división naval durante la guerra: "Beau geste: Combate de Iquique", del capitán de navío José Valdizán Gamio; "Reflexiones sobre el combate de Iquique", del contralmirante José García Valdivieso; "La campaña naval del 79: Audacia sin límites", del contralmirante Hugo Ramírez Canaval; "Mis recuerdos de Angamos: Así fue el combate inmortal", del alférez de fragata Manuel Elías Bonnemaison, guardiamarina presente el 8 de octubre de 1879 en el monitor *Huáscar* como parte de su dotación.

Los partes oficiales del combate dan cuenta de cómo se desarrollaron los hechos de armas, la muerte del comandante Grau, la captura de la nave y el reconocimiento de los despojos mortales del Héroe, así como el destino que le dieron los oficiales chilenos: el parte oficial del capitán de fragata don Manuel Melitón Carvajal; el Memorándum del teniente primero Pedro Gárezon; el parte oficial del primer ingeniero Samuel Mac Mahon.

En la sección de Epistolario se publican las cartas de Grau a su esposa doña Dolores, así como la misiva que envió a la viuda de Prat acompañando las prendas personales de su esposo, al lado de la digna y conmovida respuesta de doña Carmela Carvajal de Prat.

En Fragmentos aparecen extractos de los escritos que le dedicaron al marino los más notables personajes de su época, y aun los de nuestros días. Complementan esta sección los informes de la prensa extranjera sobre el desenlace fatal del combate de Angamos y la trágica desaparición del atrevido marino que había mantenido al mundo pendiente de sus hazañas.

En Misceláneas se reúnen diferentes artículos, documentos y semblanzas que completan la imagen de Miguel Grau, como hombre y como héroe, como fue conocido y apreciado por sus contemporáneos. En primer lugar, el sentido discurso del presidente de la República don José Luis Bustamante y Rivero en la inauguración del monumento a Grau en Lima el 28 de octubre de 1946. Seguidamente, se reproduce la entrevista de Edgardo Rebagliati, de la revista **Mundial**, a doña Dolores Cavero de Grau en el mes de octubre de 1925, el año

anterior a su fallecimiento. La entrevista revela aspectos íntimos del comandante y destaca el gran esmero que ponía en la educación y felicidad de sus hijos.

En la misma sección se muestran algunos documentos históricos referidos al personaje, como el de la dotación del monitor *Huáscar* y la foja de servicios de Grau; el del homenaje del gabinete chileno a la memoria del contralmirante Grau, y la Proclama del director de la guerra, general Prado a la nación y al Ejército aliado. También los siguientes artículos: “Repatriación de los restos del Almirante Grau y traslado a la Cripta de la Escuela Naval del Perú por el contralmirante José García Valdivieso. “Brindis por Miguel Grau”, que relata que el marino argentino Manuel A. Barraza pidió, ante la consternación de los presentes, un brindis por Grau en una fiesta de marinos argentinos y chilenos, según la relación de **El Heraldo de Valparaíso** de 25 de febrero de 1889. La semblanza biográfica del historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna, contemporáneo del héroe, “El contralmirante del Perú don Miguel Grau”. Otra semblanza de Jacinto López, venezolano, autor del libro **Historia de la Guerra del Guano y del Salitre**. Finalmente, el poema *Huáscar*, del poeta argentino Martín García Mérou. Como epílogo, el artículo del contralmirante José García Valdivieso: “Enseñanzas de la historia respecto de la guerra del guano y del salitre”.

Al final de la obra se presenta una recopilación de valses, polcas, tonderos y marineras, algunos de los cuales son verdaderos hallazgos que rescatan las canciones del acervo popular que cantan y celebran la gesta del monitor *Huáscar* y su valiente comandante. Van antecedidas por el artículo “De zamacuecas a marineras”, del capitán de navío José Valdizán Gamio, que cuenta que la marinera nació como agradecimiento simbólico del pueblo a su Marina de Guerra, a su Héroe y su nave.

En apéndice se expone una galería fotográfica y también una sucinta información sobre los autores de los artículos.

Esperanza Navarro Pantac



John R. Tucker, Almirante del Amazonas

Werlich, P. David

Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos
del Perú, 2010

353 pp., ilustraciones, mapas, retratos

Para los que se preguntan cómo llegó un marino norteamericano a ser contralmirante de la Armada peruana y luego explorador de los aún desconocidos ríos de nuestra Amazonía, nos remitimos al difícil momento que enfrentaban las jóvenes república, ex colonias de España, el año 1866, amenazadas por las ambiciones de la Corona española.

La poderosa flota de la Armada Real española intentaba restablecer sus privilegios perdidos en Ayacucho. La escuadra aliada de Perú y Chile enfrentó a los españoles en Abtao el 7 de febrero de 1866, logrando una victoria cuyo mérito recayó en el comandante peruano Manuel Villar. Empero, las discordias al interior de la flota aliada eran inocultables. El 17 de marzo de 1866, Juan Williams Rebolledo, comandante de la armada aliada, al solicitar su relevo del cargo, pone en evidencia la gravedad de los desacuerdos entre ambas divisiones. Es por ello que tanto en Perú como en Chile se consideró la posibilidad de contratar a un oficial extranjero de experiencia capaz de inspirar el respeto y la obediencia de todo el escuadrón aliado. Es así que el 27 de marzo el ministro del Perú en Estados Unidos, Federico Barreda, recibe instrucciones de contratar a un “comodoro” para ejercer la comandancia de la escuadra aliada. Como un oficial de la Unión difficilmente estaría dispuesto a abandonar su carrera en Estados Unidos, se buscó en los registros de la extinta armada confederada del Sur un oficial con excelentes calificaciones que justificara políticamente la contratación de un extranjero para facilitar su aceptación entre los oficiales sudamericanos.

Es seleccionado el comodoro John Randolph Tucker, desempleado y ansioso por asumir el comando de cualquier buque de guerra. Ya antes había sido entrevistado por Benjamín Vicuña Mackenna, ministro de Chile en Estados Unidos. El contrato verbal de Tucker con Barreda estipulaba que recibiría el grado de contralmirante en la Armada peruana mientras durara la guerra con España, con un sueldo anual de cinco mil dólares, la misma remuneración de un contralmirante de la Armada de Estados Unidos. Tucker, además, seleccionaría a los oficiales de su estado mayor, tres oficiales americanos que serían comisionados con los grados de capitán de navío, capitán de fragata y capitán de corbeta. Los hombres que escogió fueron James Cooke (que no aceptó el empleo), David McCorkle y Walter Butt.

Las noticias del combate del Callao no se conocieron hasta comienzos de junio de 1866. Así, cuando Tucker y sus hombres llegan al Callao el 15 de junio, su arribo causa cierta embarazosa sorpresa al gobierno. Después del combate del 2 de Mayo, cuando se hizo evidente que Méndez Núñez no reanudaría la ofensiva contra los aliados, se había ordenado que se abandonara la búsqueda del comodoro.

Sin embargo, persistían los problemas por el comando de la flota aliada, por lo que el gobierno peruano persiste en la idea de nombrar un comandante extranjero de gran experiencia y familiarizado con los blindados y armas modernas. Los chilenos se mostraban dispuestos a aceptar a Tucker, pero los oficiales peruanos se opusieron rotundamente. En julio de 1866 Tucker asume en Valparaíso el mando de la escuadra aliada, mientras treinta y nueve oficiales peruanos insubordinados son arrestados y conducidos al Callao (entre ellos Grau).

Los dos países aliados consideraban la posibilidad de emprender una nueva ofensiva contra la escuadra española. El plan inicial peruano contemplaba un ataque al escuadrón español en las islas Filipinas, donde algunas de sus naves efectuaban reparaciones. Si Tucker no encontraba a los hispanos, bombardearía Manila, para que la misión no resultase estéril. Otra alternativa era realizar una incursión al Atlántico sur para enfrentar a las restantes unidades españolas. Un tercer objetivo era respaldar una insurrección de los republicanos cubanos. Finalmente, todos estos planes se postergaron ante una razón práctica: la escuadra no estaba preparada para una operación de esa envergadura. Todos los buques de guerra de ambas divisiones requerían reparaciones y carecían de los elementos esenciales; además, la escuadra aliada se encontraba escasa de oficiales y tripulantes.

Al asumir el comando de la escuadra, Tucker realiza una minuciosa inspección de los buques, tomando de inmediato las providencias necesarias. El armamento de la escuadra es una de las cosas que más le preocupan al almirante, por lo que abastece a los buques de bombas, proyectiles y perforantes. Dice el autor que, bajo el mando de Tucker, es probable que la armada peruana haya sido la primera marina del mundo que puso énfasis en el torpedo como arma ofensiva. Tucker comienza a entrenar a sus hombres para el combate. Establece una rutina diaria a bordo, y los marineros realizan ejercicios con artillería pesada y con armas menores. También esboza algunos proyectos para el futuro desarrollo de la Armada: la preparación de un código de ordenanzas navales, un plan de señales, un manual de artillería y otro de tácticas de escuadra para buques de vapor. Asimismo, propone el establecimiento de una escuela de aprendices que proporcionaría a la Armada dotaciones locales.

Tras la absolución de los marinos insubordinados, Tucker presenta su renuncia, después de ocho meses en el cargo. Piensa dedicarse a la agricultura en las riberas del río Amazonas, cuando el gobierno peruano le ofrece encabezar la

Comisión Hidrográfica del Amazonas. La misión consiste en explorar la Amazonía, levantando cartas de las cabeceras de los ríos más importantes y ver sus potencialidades para la navegación a vapor. En este cometido, el almirante y su equipo conformado por sus oficiales ex confederados, pasa siete años en la selva explorando tres mil millas de vías fluviales. Así se convierte en el Almirante del Amazonas.

La primera edición en inglés de la obra que hoy nos ocupa apareció el año 1990; la actual versión en español es una edición del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

Esperanza Navarro Pantac



Actas del VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana

Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2010

414 pp., ilustraciones, retratos, mapas

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, acaba de publicar el libro **Actas del VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana**, que compila los trabajos expuestos en la octava versión del Simposio, en que el Perú por tercera vez volvía a ser sede, del lunes 9 al viernes 13 de noviembre del 2009. Esta vez se habían dado cita en Lima veinte expositores de Argentina, Bolivia, Ecuador, Francia, Perú y Uruguay para desarrollar los temas de: El Mundo marítimo iberoamericano, el Comercio Marítimo, Exploraciones Marítimas, las Ciencias Náuticas y su difusión, y las Armadas y sus actuaciones en Tiempos de Paz y Guerra.

En una pulcra edición profusamente ilustradas, se presentan las exposiciones que los historiadores navales desarrollaron en el evento: Del teniente de navío argentino Mauro Fernando Figueroa, "Las leyes de armamento naval en Argentina y su instrumentación en las décadas de 1920 y 1930". Del ingeniero Eric Catari Gutiérrez, representante de Bolivia, experto en construcción de balsas de totora,

rélicas de las naves prehispánicas, “Exploraciones marítimas en embarcaciones precolombinas”: la expedición de Phil Buck –de la que él fue partícipe, además de constructor de la nave– a la isla de Pascua, partiendo desde Arica, Chile.

Del capitán de fragata (SP), del Ecuador, Lcd. Mariano Sánchez Bravo, “La Fragata Santa Leocadia: episodios de su naufragio y rescate del tesoro”, sobre el siniestro acontecido en un bajo de la Punta de Santa Elena, Ecuador, el año 1787.

Del doctor Alexandre Sheldon-Duplaix, historiador del Servicio Histórico de la Defensa de Francia, Departamento de Marina, “La división naval francesa del Mar Pacífico y la guerra entre Chile y la alianza de Perú y Bolivia”, sobre la delicada responsabilidad que le cupo a la Armada francesa ante la ocupación de Lima por las fuerzas chilenas, y el papel que desempeñó el comandante de las fuerzas francesas, almirante Du Petit Thouars.

El trabajo del contralmirante Jean Jesu Doig Camino, por Perú, “Relaciones espaciales del poder en la historia marítima y naval”. La ponencia de la doctora Cristina Flórez Dávila, Perú, “Sois la sal de la tierra, sois la luz del mundo: el sermón náutico de Francisco López, S.J”, que analiza el único sermón náutico (siglo XVII) conocido. Del contralmirante José García Valdivieso, de Perú, “China, Europa y el descubrimiento de América”, con referencia a tres libros que aportan elementos nuevos a la historia convencional. De José Antonio Hudtwalcker Morán, arqueólogo peruano, “Alcances y limitaciones de la legislación sobre el patrimonio cultural subacuático en el Perú”. “Las exploraciones de los navegantes españoles y portugueses en la Polinesia antes de Cook”, de Héctor López Aréstegui, también del Perú. El artículo de Juan Carlos Llosa Pazos, capitán de fragata de la Marina de Guerra del Perú, desarrolla “Estado de la escuadra al término de la Guerra del Pacífico y el resurgimiento de la misma en el siglo XX”. La disertación de la doctora Cristina Mazzeo, “Ciudades portuarias: Lima-Valparaíso, rivalidad y competencia de intereses durante la Colonia y la República”. Del doctor capitán de fragata Jorge Ortiz Sotelo: “La Real Armada en el Perú, 1746-1824”. El doctor Carlos Augusto Ramos Núñez, de Perú, presenta: “La hipoteca naval en la historia del derecho peruano”. El doctor Alejandro Reyes Flores, de Perú, la ponencia “La campaña naval en la Guerra del Pacífico en los testimonios de sus sobrevivientes, 1879-1883”.

La doctora Miriam Salas Olivari, de Perú, expone “El salitre en la vida de un puerto”, con referencia a Iquique. El doctor Daniel Castagnin, uruguayo, presenta: “El abordaje de la cañonera *General Artigas*, en 1897”. El doctor Roberto Lettieri Rodríguez, uruguayo: “La construcción en el Uruguay y el viaje al estrecho de Magallanes de la cañonera *General Rivera*”. El capitán de navío, de

Uruguay, Francisco Valiñas, presenta “Los corsarios de Artigas” El doctor Juan Antonio Varese Saiz, “Viaje del vapor *Charrúa* desde Montevideo hasta Lima y las legendarias aventuras del capitán Bartolomé Bossi”.

Aparece también una ponencia sobre los corsarios de la isla de Guadalupe en las Antillas, de la doctora Myriam Alamkan, representante de Francia, quien por razones de salud no pudo estar presente en el Simposio.

El libro Actas enriquece la bibliografía marítima peruana e iberoamericana.

Esperanza Navarro Pantac



Instituto Oceanográfico de la Armada: Génesis y trayectoria

Sánchez Bravo, Mariano
Guayaquil, INHIMA, 2010
280 pp., ilustraciones. color

y la balsa aborigen de Salago, aparece en esta obra profusa y elegantemente ilustrada, en la que aparecen las cartas que dan cuenta de la presencia de este territorio en el marco de la escena mundial, hasta nuestros días.

La costa ecuatoriana contenida en el mapamundi de Diego Ribeiro el año 1529 introduce el territorio de lo que ahora conocemos con el nombre de Ecuador dentro de la cartografía vigente. Más adelante, aparecerá el primer mapa específico en el que figure la costa de la Audiencia de Quito, levantado por el cartógrafo portugués Didaco Mendezio (Diego Méndez) cosmógrafo del virreinato del Perú, que se publicó en el atlas “Theatrum Orbis Terrarum”, de Abraham Ortelius, publicado en 1570.

Sánchez Bravo remarca el papel que desempeñaron los corsarios en la cartografía del Nuevo Mundo durante el siglo XVII, especialmente de ingleses, franceses y holandeses, quienes aprovecharon para ejecutar levantamientos

cartográficos, las largas travesías a la caza de los navíos de la corona española que transportaban el oro y la plata de América a la lejana metrópoli. Así, el mapa de Merian, publicado en Ámsterdam el año 1626, en el que consta la boca del río de Guayaquil, en cuyo recuadro figura la flota de L'Hermite frente a la isla de Puná.

Señala que los derroteros en el siglo XVI y XVII eran guardados celosamente, evitando compartirlos con los navegantes de los países adversarios. Los derroteros españoles se mantenían en secreto, a salvo de los corsarios y piratas ingleses, para no revelar rutas y costas. Sin embargo, el año 1680 el pirata Sharp, en una atrevida incursión en la Mar del Sur, capturó frente a las costas de Quito la nave española *Santo Rosario*. Lo más importante del botín capturado fue el **Derrotero de la Mar del Sur**, con mapas y cartas que daban una “precisa y exacta descripción de todos los puertos, así como de los sondeos, ríos, arroyos, cabos, y las costas pertenecientes a la Mar del Sur, y todas las navegaciones realizadas por los marinos españoles en ese océano...” Traducido al inglés, la lujosa versión de William Hack reproduce toda la costa de la Audiencia de Quito.

Otras cartas son también producto de la labor de los corsarios, como el mapa de las islas Galápagos, levantado por el corsario inglés Ambrose Cowley el año 1684, quien llamó a las islas con nombres de la realeza británica. La carta del golfo de Guayaquil con sondeos, levantada por el corsario inglés John Clipperton, quien al mando de la fragata *Success* incursionó en aguas de la Real Audiencia de Quito, más específicamente, del golfo de Guayaquil, el año 1720. En su buque viajaba una comisión hidrográfica que efectuó sondeos y reconocimiento cartográfico en el golfo, con lo cual se confeccionó la carta “Part of Peru. The bay of Guiaquil”, editada por Hermann Moll.

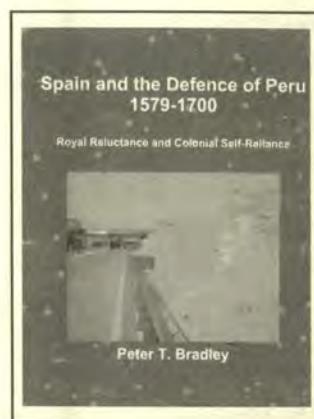
Los levantamientos hidrográficos en el siglo XVIII producen cartas que constituyen una preciosa muestra de la cartografía de la época, como el **Derrotero de la Mar del Sur**, de Pedro Hurtado de Mendoza y Manuel Joseph Hurtado, 1730, publicado por la Marina de Guerra del Perú el año 1993. En él figura la carta de “Guallaquil”. Y la **Relación histórica del viage a la América Meridional**, de Jorge Juan de Santacilia y Antonio de Ulloa en 1748, que da cuenta de la expedición de la Academia de las Ciencias de París, al mando de Charles Marie de La Condamine. El sabio quiteño Pedro Vicente Maldonado formó parte de la Comisión Geodésica. Y el plano de Alcedo de Guayaquil y el río (1740); la Carta náutica de Jacques Bellini (1764); los trabajos cartográficos de Francisco Requena (1770); las cartas de la Expedición Malaspina (1790).

La obra registra los trabajos de la comisión Mixta Demarcadora de Límites Ecuador-Perú, que se constituyó después de la firma del Protocolo de Río de Janeiro

el año 1942. La primera campaña, iniciada en agosto de 1942, y la segunda a finales de 1943, realizaron una ardua tarea que debió tomar varios años, pero que a la postre quedó suspendida por decisión ecuatoriana en dos tramos de la cordillera del Cónedor, por considerarse que en ese lugar el Protocolo era inejecutable.

Este recuento histórico llega finalmente a lo que es hoy el Servicio Hidrográfico de la Armada del Ecuador, creado el 2 de febrero de 1932, con una larga tradición hidrográfica que ha dado como fruto una riqueza cartográfica, real exponente de la vocación marítima del país.

Esperanza Navarro Pantac



The defence of Peru, 1579-1700: Royal reluctance and colonial self-reliance

Bradley, Peter T.

Published by lulucom, 2009

292 pp., planos, tablas

La repentina irrupción el año 1579 de Sir Francis Drake al mando del Golden Hind, buque corsario de la real armada inglesa, en las costas del Pacífico. La presencia del corsario, casi a las puertas del Callao, puerto principal del Virreinato del Perú, vecino próximo de la opulenta Lima, rompió la confianza que se tenía en una Mar del Sur aislada y a salvo de los consuetudinarios enemigos de la corona española –Francia e Inglaterra, en forma de corsarios y piratas a la caza de las riquezas de los galeones que transportaban el oro y la plata hacia la lejana metrópoli–. La flota inglesa había doblado el extremo sur del continente por el estrecho de Magallanes, demostrando que podía lograrse con empeño y atrevimiento. Se pudo constatar que el protector aislamiento no le daba más seguridad. Se había mantenido la convicción de que la Mar del Sur estaba a salvo de ataques marítimos gracias al postigo que representaba el paso de Panamá al norte, copado por el poder español, y los peligros del estrecho de Magallanes, al sur. Dar la vuelta al continente, además de los obstáculos naturales como las corrientes, los vientos, los tortuosos canales, la distancia a recorrer, implicaba la necesidad, ya en costas del Pacífico, de encontrar una base donde refrescar provisiones y reparar daños. Empero, todavía habrían de pasar cuarenta años antes de que la corona viera la necesidad de tomar medidas

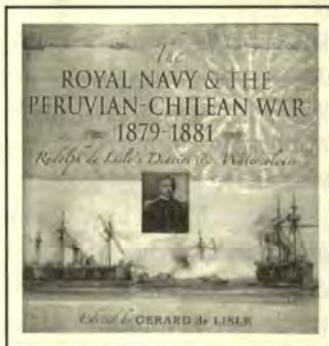
defensivas. Y fue cuando el año 1616 los navegantes holandeses se atrevieron, es más, descubrieron una ruta abierta del mar alrededor del cabo de Hornos. Solo en este momento se dispuso la creación de la Armada de la Mar del Sur para transportar la plata de la corona a Panamá, desde Arica y del Callao, y también para proteger las costas del sur, especialmente el puerto del Callao. Empero, después de la derrota de la armada peruana en un combate naval el año 1615, entre la Armada Real y la escuadra bucanera holandesa de Spilbergen, los virreyes del Perú habían empezado tentativamente la construcción de fortificaciones en tierra en el Callao, con la intención de garantizar también la seguridad de la vecina capital de Lima. El virrey tenía perfecto conocimiento de que el litoral se hallaba totalmente abierto, expuesto a cualquier tipo de desembarco: amplias ensenadas, costas muy extendidas, pueblos aislados, además de vientos uniformes y ausencia de temporales tormentosos.

En lo que siguió del siglo, en lo referente a las operaciones de la Armada y la expansión de las fortificaciones del Callao, y más adelante de la misma Lima, la base de la defensa del Perú continuó sustentada en la milicia local y en una guarnición armada, autorizadas de mala gana por los funcionarios siempre renuentes a distraer un porcentaje de la plata peruana en satisfacer las necesidades locales. Se mantenía la utopía de que el virreinato estaba a salvo de una agresión, dada la enorme distancia que lo separaba de los focos piráticos.

El virreinato del Perú tomó las providencias defensivas: la defensa del Callao, su principal puerto, construyendo y armando las fortificaciones del Callao, primero a lo largo de la costa y luego rodeando la totalidad del puerto. Y más tarde, la construcción de la propia muralla de Lima. Por otra parte, las instalaciones defensivas en puertos tales como Valdivia, Arica, Trujillo y Guayaquil, se debieron a la iniciativa local y a los empresarios para defenderse por sí mismos de los asaltos marítimos, especialmente durante el largo periodo de las incursiones de los bucaneros a finales del siglo XVII.

La autosuficiencia es el patrón para la defensa, que finalmente se extendió incluso para el mantenimiento de la Armada de la Mar del Sur.

Esperanza Navarro Pantac



The Royal Navy & the Peruvian-Chilean War, 1879-1881: Rudolph de Lisle's diaries & watercolours

Edited by Gerard de Lisle F.S.A.

Lisle, Rudolph de Barnsley, South Yorkshire,
Pen & Sword Maritime, 2008

176 pp., ilustraciones color, mapas, planos,
retratos

Edición en idioma inglés

El diario que se publica en esta obra empieza el 3 de agosto del año 1879, cuando el teniente de la Marina Inglesa, Rudolph Edward March Phillips de Lisle, de la dotación del HMS *Shannon*, da cuenta del arribo de su buque a Madeira. El *Shannon*, después de un crucero por el Mediterráneo en julio, había recibido la orden de emprender rumbo a Perú para reunirse con el HMS *Triumph*, la nave insignia del contralmirante Frederick H. Stirling, comandante del Escuadrón del Pacífico. Las dos naves de guerra constituían una fuerza formidable, cuya presencia buscaba quizá borrar la humillación que hacía poco, –el año 1877– habían sufrido las naves de Su Majestad el *Shah* y el *Amethyst*.

Tenemos en de Lisle un testigo de lujo; apenas llegado a estas costas, va a recibir las noticias de primera mano sobre la epopeya de Angamos. Refiere el arribo a Valparaíso el 16 de octubre del año 1879, y, en sus palabras relata el estado de exaltación que vive el puerto por la captura del monitor *Huáscar* en Punta Angamos; que todo Santiago ha venido para la llegada triunfal de la nave. El único buque, mejor dicho acorazado, que había participado en el combate contra los blindados chilenos *Blanco Encalada* y *Almirante Cochrane*. A la sazón se encontraba al ancla sólo el *Blanco*, que recibía todos los honores y era visitado diariamente por multitud de personas. De Lisle registra la escena del combate en una magistral acuarela, con un plano del combate adjunto, y da cuenta en una secuencia de dibujos al carboncillo de los daños sufridos por el *Huáscar*, tal cual él lo vio.

El diario comprende los años 1879 (desde agosto), 1880 y 1881, antecedido por el trabajo de la doctora Celia Wu-Brading: “La Guerra del Pacífico”, donde explica el contexto histórico de los hechos que refieren los diarios y acuarelas, y compara los acontecimientos según la versión de los diarios y lo que registran los historiadores. Le dedica espacio a la toma de Lima y la intervención de las potencias extranjeras, convocadas por el contralmirante HMS Frederick H. Stirling –que había

arribado al Callao en el *Triumph* el 21 de noviembre— que reunió a los oficiales superiores de las flotas inglesa, francesa, americana, alemana e italiana; el contralmirante Du Petit Thouars a bordo de la *Victorieuse* no llegaría hasta el día 7 de enero. De Lisle no lo menciona, pero da cuenta de los aprestos del ataque a la capital, del traslado de los ciudadanos extranjeros a buen refugio en Ancón, de las fortificaciones, de los buques chilenos, de las tropas, pertrechos y armamento de las tropas invasoras. El diario y las imágenes de la acuarela van pintando el trágico escenario de lo que se avecina: el mapa de Lima, los granaderos a caballo chilenos, vistas de las primeras líneas de defensa peruanas, vistas de los campos de batalla, las escenas de muerte en los reductos de San Juan y Chorrillos, el asalto a los reductos de Miraflores, junto con los dramáticos relatos.

Sobre el 15 de enero dice: “Esta noche será recordada con vergüenza por los peruanos. Su propia gente trató de incendiar la ciudad y después saquearla y en efecto casi lo lograron, pues en un momento Lima ardía en tres lugares; el barrio chino fue destruido y saqueado, los infelices orientales asesinados, y cualquiera que se aventurara por las calles recibiría una andanada de tiros...”

Sobre el día 16 de enero: “Hemos tenido una espléndida vista de la destrucción de los buques peruanos *Unión* y *Limeña*, así como del Muelle Dársena...”, y lo acompaña de las respectivas acuarelas. Y el diario llega precisamente hasta este día, pues se perdieron las páginas subsiguientes.

En el interin, desde su llegada a fines de 1879, el diario va a ir registrando con objetiva precisión el movimiento de los puertos, desplazamientos de tropas y buques, así como de los acontecimientos políticos, como la revolución de Piérola en Lima, que narra con vívidos detalles. Dedica algunas líneas a describir los remanentes de la armada peruana: la *Unión*, *Atahualpa*, *Rímac*, *Chalaco* y *Oroya*. Las negociaciones a bordo del *Lackawanna* en Arica y la irónica referencia de que los peruanos sostenían una actitud victoriosa, con una posición de defensa irreductible en Lima.

Son 59 acuarelas, además de dibujos en tinta y carboncillo, invaluables testimonios, que junto a las lúcidas y objetivas apreciaciones del joven oficial británico, constituyen una rica fuente de primera mano para la reconstrucción de esa etapa de la guerra.

Rudolph de Lisle, nacido en Leicestershire, Inglaterra, el año 1853, muere en Sudán a la temprana edad de 31 años.

Esperanza Navarro Pantac

Crónica

En el año 1962 se realizó la primera edición de este cuadernillo que nació con el nombre de "Revista del Instituto de Investigación Histórica de la Universidad Nacional de San Marcos". La publicación se realizó en su mayoría en el Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de San Marcos, y se editó en su primera época en la ciudad de Lima, en la calle Huancavelica 200, en la sede de la Oficina de Publicaciones de la Universidad. En su primera edición aparecieron artículos de los profesores: José Gálvez, Pedro Lira, José Gutiérrez, Juan Víctor Vargas, Luis Felipe Vilanova, entre otros. La revista se publicó en su primera época en su totalidad en la ciudad de Lima.

En el año 1967, el Dr. Juan Víctor Vargas, presidente del Instituto, se dirigió a la Universidad para solicitar la autorización para aumentar la periodicidad y consideró cómo se producía la necesidad de aumentar la "Revista Histórica del Perú", y a los "Padres" de la publicación se les ocurrió la idea de editar la "Sociedad de la Prensa", agrupación donde se reunían los periodistas de "El Comercio" de Lima. De acuerdo a esto, en el año 1968, nació la "Revista de la Sociedad de la Prensa", que dirigió Luis Felipe Vilanova. La publicación se realizó en su totalidad en la ciudad de Lima, y se editó en la calle Huancavelica 200, en la sede de la Oficina de Publicaciones de la Universidad. La revista se publicó en su primera época en su totalidad en la ciudad de Lima.

En el año 1970, el Dr. Juan Víctor Vargas, presidente del Instituto, se dirigió a la Universidad para solicitar la autorización para aumentar la periodicidad y consideró cómo se producía la necesidad de aumentar la "Revista Histórica del Perú", y a los "Padres" de la publicación se les ocurrió la idea de editar la "Sociedad de la Prensa", agrupación donde se reunían los periodistas de "El Comercio" de Lima. De acuerdo a esto, en el año 1968, nació la "Revista de la Sociedad de la Prensa", que dirigió Luis Felipe Vilanova. La publicación se realizó en su totalidad en la ciudad de Lima, y se editó en la calle Huancavelica 200, en la sede de la Oficina de Publicaciones de la Universidad. La revista se publicó en su primera época en su totalidad en la ciudad de Lima.

Ceremonia de entrega de medalla del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú abrió sus puertas el viernes 29 de octubre de 2010 a las 12.30 del día, con ocasión de celebrarse el XLVII aniversario del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, nacido el año 1963 como Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú. Para recordar la fecha se llevó a cabo la ceremonia de Imposición de la Medalla Institucional a los Miembros de Número.

El acto, se vio realizado con la presencia de distinguidas personalidades, autoridades navales y relacionadas con el Instituto, Miembros de Número, miembros colaboradores y familiares invitados. Dentro de la selecta concurrencia sobresalía la persona de doña Panchita Salmón, esposa del contralmirante Federico Salmón de la Jara, fundador y primer presidente de esta casa, el vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo, segundo presidente, contralmirante Melitón Carvajal Pareja, último presidente y autor de los tomos de la **Historia Marítima del Perú** correspondientes a la Guerra con Chile, y el contralmirante César Prada Ugás, Director de Intereses Marítimos e Información.

El contralmirante José García Valdivieso, presidente del Instituto, se dirigió a la distinguida concurrencia para agradecer su presencia y recordar cómo se gestó el ambicioso proyecto de escribir la Historia Marítima del Perú, y a los “padres” de la genial idea, el contralmirante don Federico Salmón de la Jara, quien desde su posición de presidente del Centro Naval del Perú el año 1963, recibió la iniciativa del Secretario de Cultura, capitán de fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez. Copartícipe de esa reunión fue el capitán de navío Julio J. Elías Murguía, director del Museo Naval del Perú. El proyecto no quedó en el tintero sino que fue elevado a la consideración de las autoridades navales. La solvencia de la personalidad de

don Federico fue fundamental para el franco y generoso apoyo de la Institución Naval. Con el espaldarazo oficial se dieron los pasos necesarios y se convocó a un selecto grupo de destacados oficiales de Marina y eminentes historiadores para conformar la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, de la cual fue elegido presidente el contralmirante Salmón. Tres ilustres patricios, José Luis Bustamante y Rivero, ex presidente del Perú, jurista internacional de gran nota, Alberto Ulloa Sotomayor, diplomático, y Jorge Basadre Grohmann, insigne historiador sustentaron la Comisión, *rara avis* en la que se producía la simbiosis de marinos y civiles historiadores unidos con un solo fin: El Mar, Gran Personaje de la Historia del Perú, como lo llamaba el doctor Aurelio Miró Quesada Sosa, también distinguido Miembro de Número. Inmediatamente se dio comienzo a los trabajos de investigación y redacción de la monumental obra. El primer tomo vio la luz el año 1972, y hasta la fecha han sido publicados trece tomos en 25 volúmenes, los dos últimos, aparecidos en el 2005 y 2006, correspondientes a la Guerra con Chile, de la autoría del contralmirante Melitón Carvajal Pareja.

El almirante García hizo el recuento de la trayectoria que la Comisión siguió en el tiempo, los locales que ocupó y cómo creció hasta ameritar que el año 1973 por Decreto supremo pasase a ser el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, presidido por el contralmirante Federico Salmón de la Jara. Hizo mención a los presidentes que sucedieron a su fundador, vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo, contralmirante Ramón Arróspide Mejía y contralmirante Melitón Carvajal Pareja, todos ellos grandes impulsores de la obra y objetivos del Instituto.

Se procedió luego a la emotiva ceremonia de imposición de la hermosa medalla que ostenta el escudo del Instituto en sus clásicos colores que representan al Mar, inspirador de los ideales del Instituto. El presidente se dirigió a los Miembros de Número fundadores, vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo, contralmirante Melitón Carvajal Pareja para imponerles la medalla institucional. Asimismo, a las esposas de los Miembros de Número ya desaparecidos: señora Panchita Salmón, esposa del contralmirante Federico Salmón de la Jara, primer Presidente del Instituto; Elsie Zimmermann de Villena, esposa del capitán de fragata Luis Felipe Villena, primer Secretario Ejecutivo; señora Teresa Guérin de del Busto, esposa del historiador José Antonio del Busto; señora Paloma Luca de Tena, esposa del historiador Guillermo Lohmann Villena. También a los hijos de los Miembros de Número fundadores: contralmirante Ramón Arróspide Mejía, capitán de corbeta Teodosio Cabada González Prada, capitán de fragata Juan Manuel Castro Hart, capitán de corbeta José Cossío Zamalloa, capitán de navío Ramón Arróspide Jiménez, señora Alicia Cabada de Vera, contralmirante Juan Manuel Castro Valdivieso y señora Flor de María Cossío de Zanutelli. Seguidamente, invistió



El vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo y el contralmirante Melitón Carvajal Pareja son investidos por el presidente, contralmirante José García Valdivieso y el contralmirante César Prada Ugás, respectivamente.



Develación de la Sala Luis Felipe Gutiérrez por el Director de Intereses Marítimos e Información de la Marina y la señora Elsie Zimmerman viuda de Villena.

a los demás Miembros de Número presentes, y a sus familiares más cercanos de quienes ya no se encuentran con nosotros.

El Presidente procedió a imponer la insignia institucional a los Miembros de Número, una distinción similar a los colaboradores del Instituto que permanentemente trabajan en las comisiones de Historia, Ciencia y Tecnología, y Estudios Estratégico-Marítimos.

La ceremonia tuvo un momento de reconocimiento cuando se develó el retrato del contralmirante Melitón Carvajal Pareja en la Galería de Presidentes. Y otro de gratitud recordatoria al develar las placas que dan el nombre “Capitán de fragata Luis Felipe Villena” y el de “Contralmirante Ramón Arróspide Mejía” a la Sala de Conferencias y a la Biblioteca, respectivamente.

La celebración culminó con un ágape que se engalanó con la presencia del vicepresidente de la República y Miembro de Número, vicealmirante Luis Giampietri Rojas, quien haciendo un espacio dentro de las recargadas labores propias de su investidura, se apersonó a la casa institucional para recibir la medalla de manos del presidente contralmirante José García Valdivieso.

Actividades del Instituto

AÑO 2010

MARZO

ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA

El día 10 se realizó la Asamblea General Ordinaria, en la cual el Presidente dio lectura a la Memoria Anual, dando cuenta de la marcha institucional correspondiente al año 2009-2010, el Balance, Estado de Ganancias y Pérdidas. Asimismo, se informó que durante el periodo se continuaran las actividades en los campos histórico, estratégico y científico.

Se procedió a la elección del Consejo Directivo para el periodo 2010-2012, siendo elegido como presidente el contralmirante José García Valdivieso y como vicepresidente el contralmirante Jorge Brousset Barrios. Para la presidencia de la Comisión de Investigación y Desarrollo Histórico el Rev. Padre Armando Nieto Vélez, S.J., para la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos al vicealmirante Frank Boyle Alvarado y para la Comisión de Investigación y Estudios Científico-Tecnológicos-Marítimos al Vicealmirante Ricardo Zevallos Newton.

CONVERSATORIO

El día 30 se llevó a cabo el Conversatorio interno con la participación del doctor Ulises Munaylla Alarcón, quien expuso sobre el tema “Pesca en Alta Mar”, tratado en las negociaciones que realizó en nombre del Perú en la “La Convención SPRFMO- South Pacific Regional Fisheries Management Organization u Organismo Regional de Ordenamiento Pesquero OROP”.

ABRIL

CONVOCATORIA DE CONCURSO

El día 27, se convocó al VIII Concurso de Historia para los alumnos de los Liceos Navales con el tema “La Situación Internacional entre 1870-1876”.



El capitán de navío John Rodríguez Asti disertando sobre el Combate Naval de Iquique.



Contralmirantes Raúl Parra Maza y Óscar Penny Cabrera dirigiendo el conversatorio del Foro “Innovación Tecnológica en el Equipamiento para la Defensa”.

MAYO
SESIÓN SOLEMNE

El día 21 se realizó la Sesión Solemne por el 131 aniversario del Combate Naval de Iquique. El discurso de orden estuvo a cargo del Miembro de Número capitán de navío John Rodríguez Asti.

JUNIO
CONVERSATORIO

El día 16 se realizó el Conversatorio interno sobre funciones de la “Autoridad Portuaria Nacional”. El expositor fue el vicealmirante Frank Boyle Alvarado, en la sede del Instituto.

JULIO
CONVERSATORIO

El día 10 se llevó a cabo el XXIV Conversatorio de Historia y Geografía denominado “La Guerra con España. Nuevos aportes”, las conferencias estuvieron a cargo del Rev. Padre Armando Nieto Vélez, S.J., doctor José Cavani Ríos y doctor Jorge Ortiz Sotelo.

SETIEMBRE
CONCURSO DE HISTORIA

El día 4 de setiembre se realizó la Segunda Etapa del Concurso de Historia para los alumnos de los Liceos Navales denominado “La Situación Internacional entre 1870-1876”.

El día 18 se tomó la prueba de la Tercera Etapa del Concurso de Historia para los alumnos de los Liceos Navales.

FORO

El día 28 se realizó en el Centro Naval del Perú, sede San Borja, el Foro “Genética y Prótesis” organizado por la Comisión de Investigación y Estudios Científico-Tecnológico Marítimos. Los ponentes fueron la doctora Elena Quiroga de Michelena y la doctora Rosa Montalvo.

OCTUBRE

SESIÓN SOLEMNE

El día 5 de octubre se realizó la Sesión Solemne en homenaje de la Marina de Guerra del Perú por el 189 aniversario de la creación de la Marina de Guerra y el 131 del Combate Naval de Angamos. El discurso de orden estuvo a cargo de la Miembro de Número doctora Hilda Elías de Zevallos.

En la ceremonia se hizo entrega de los premios a los tres ganadores del VIII Concurso de Historia para los alumnos de los Liceos Navales.

ANIVERSARIO DEL INSTITUTO

El día 29 se realizó el XLVII del aniversario de creación de la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú y XXXVII de la creación del Instituto. En la ceremonia se impuso la Medalla Institucional a los Miembros de Números, esposa e hijos de los miembros fallecidos.

NOVIEMBRE

CONVERSATORIO

El día 10 se llevó a cabo el XXV Conversatorio de Historia y Geografía denominado “Ecología: Agua, Cambio Climático y Sistema de Alerta de Tsunami”, las conferencias estuvieron a cargo del ingeniero Juan Alfredo Ibáñez Gandulia, magister Miriam Nagata Shimabuku e ingeniero Gustavo Laos Cruzado.

El 24 de noviembre, la Comisión de Investigación y Estudios Científico-Tecnológico Marítimos realizó en el Centro Naval de San Borja el Foro “Innovación Tecnológica en el Equipamiento para la Defensa”.

DICIEMBRE

BRINDIS

ALMUERZO DE CAMARADERÍA

Con motivo de Navidad y Año Nuevo se realizó un almuerzo de camaradería al que asistieron los Miembros de Número del Instituto con sus esposas y personal del Instituto, previamente se realizó una Paraliturgia a cargo del Rev. Padre Armando Nieto, S.J.

AÑO 2011
MARZO
PRESENTACIÓN DE LIBRO

El día 17 se presentó el libro **John Tucker, Almirante del Amazonas**. El libro fue comentado por el doctor Cristóbal Aljovín de Losada, contralmirante Francisco Yábar Acuña, doctor David P. Werlich y doctor Jorge Ortiz Sotelo.

ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA

El día 30 se realizó la Asamblea General Ordinaria, en la cual el Presidente dio lectura a la Memoria Anual, dando cuenta de la marcha institucional correspondiente al año 2010-2011, el Balance, estado de Ganancias y Pérdidas. Asimismo, se informó que durante el periodo se continuaron las actividades en los campos histórico, estratégico y científico.

ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA

El mismo día se realizó la Asamblea General Extraordinaria, donde se aprobó por unanimidad el ingreso como Miembro de Número de la doctora Miriam Salas Olivari.

MAYO

CONVOCATORIA DE CONCURSO

El día 9, se convocó al IX Concurso de Historia para los alumnos de los Liceos Navales con el tema “La Situación del Perú al término de la Guerra y la Exploración de la Amazonía”.

SESIÓN SOLEMNE

El día 24 se realizó la Sesión Solemne por el 132 aniversario del Combate Naval de Iquique. El discurso de orden estuvo a cargo del Miembro de Número doctor Miguel Ángel Rodríguez Mackay.

En la ceremonia de impuso la medalla institucional al almirante Jorge de la Puente Ribeyro, Comandante General de la Marina. Asimismo se presentó la Revista Nº 30 del Instituto “El Peruano del Milenio”. El evento se realizó en el Centro Naval del Perú, sede San Borja.

JUNIO FORO

El día 23 se realizó el Foro “Agua: Presente y Futuro en el Perú, organizado por la Comisión de Investigación y Estudios Científico-Tecnológicos Marítimos del Instituto. El evento se realizó en el Centro Naval del Perú, sede San Borja.

SETIEMBRE PRESENTACIÓN DE LIBRO

El día 1 se llevó a cabo la presentación del Tomo XI, volumen 4 de la **Historia Marítima del Perú “La República 1876 a 1883”** de autoría de la doctora Miriam Salas Olivari. El libro fue comentado por el contralmirante Francisco Yábar Acuña y doctor Manuel Burga Díaz. La ceremonia se realizó en el Centro Naval del Perú, sede San Borja.

CONCURSO DE HISTORIA

El día 10 de setiembre se realizó la Segunda Etapa del Concurso de Historia para los alumnos de los Liceos Navales denominado “La Situación del Perú al término de la Guerra y la Exploración de la Amazonía”.

El día 24 se tomó la prueba de la Tercera Etapa del Concurso de Historia para los alumnos de los Liceos Navales.

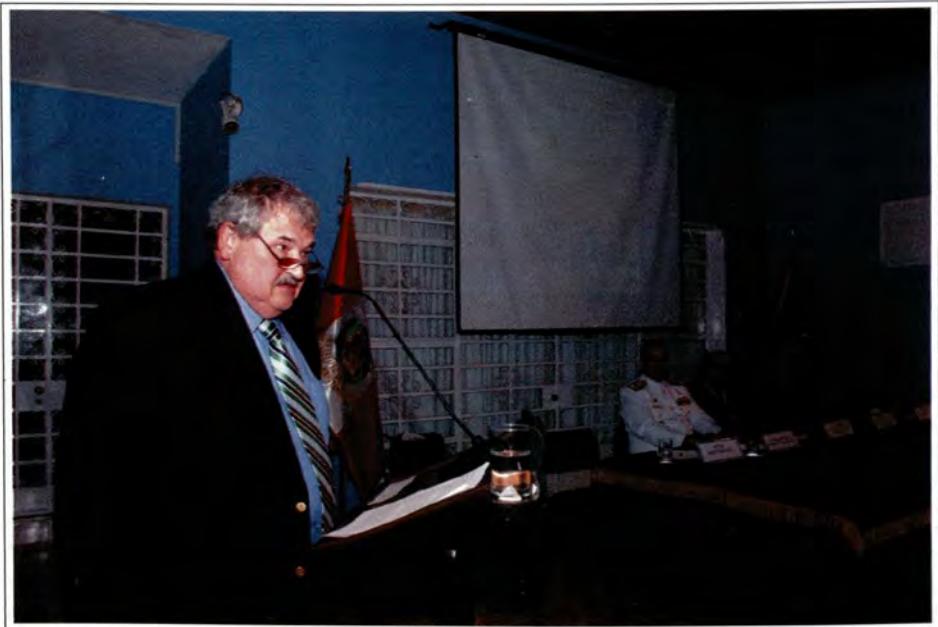
OCTUBRE SESIÓN SOLEMNE

El día 5 de octubre se realizó la Sesión Solemne en homenaje de la Marina de Guerra del Perú por el 190 aniversario de la creación de la Marina de Guerra y el 132 del Combate Naval de Angamos. El discurso de orden estuvo a cargo del Miembro de Número contralmirante Óscar Penny Cabrera.

En la ceremonia se hizo entrega de los premios a los tres ganadores del IX Concurso de Historia para los alumnos de los Liceos Navales. El evento realizó en el Centro Naval del Perú, sede San Borja.

NOVIEMBRE PRESENTACIÓN DE LIBRO

El 2 se llevó a cabo la presentación de la novela historiada **Por 10 centavos de Salitre** del capitán de navío Sanidad Naval (Odontología) Antonio Gárate



Doctor David P. Werlich durante la presentación de su libro
John Tucker, Almirante del Amazonas.



Doctora Miriam Salas Olivari con el contralmirante Francisco Yábar Acuña y el doctor Manuel Burga Díaz, quienes comentaron su libro
La República 1879 a 1883, T. XI, v. 4 de la Historia Marítima del Perú.

Calle. La obra fue comentada por el contralmirante Fernando Casaretto Alvarado, señor Gonzalo Bulnes Mallea, coronel E.P. Alan Torrico la Point y el autor. La ceremonia se realizó en el Centro Naval del Perú, sede San Borja.

DICIEMBRE **ALMUERZO DE CAMARADERÍA**

Con motivo de Navidad y Año Nuevo el jueves 22 se realizó un almuerzo de camaradería al que asistieron los Miembros del Consejo Directivo con sus esposas y personal del Instituto. Previamente se realizó una Paraliturgia a cargo del Rev. Padre Armando Nieto, S.J.

Necrología



EMBAJADOR GONZALO FERNÁNDEZ PUYÓ

(† 2 julio 2010)

Agradezco al Instituto el privilegio de hacer la nota recordatoria del embajador Gonzalo Fernández Puyó a quien tuve la fortuna de conocer y trabajar con él, aprendiendo del maestro jurista y diplomático.

Nació en Lima, el 9 de julio de 1917. Casado con doña Raquel Montagne Sánchez, con quien tuvo cinco hijos Gonzalo Alfonso, José Ernesto, María Raquel, José Ramón y Luis Miguel. Tuvo una formación humanística, sellada durante la época de los estudios primarios en el Colegio San José de los Hermanos Maristas; y en los Sagrados Corazones La Recoleta, durante la secundaria. Estudió en la Pontificia Universidad Católica del Perú y fue becario por la Universidad de Chile. Obtuvo el título de abogado en 1943 y luego el de Diplomático de Carrera.

Ingresó al Ministerio de Relaciones Exteriores en 1936. Fue inscrito en el Escalafón del Servicio con la categoría de Tercer Secretario, el 15 de setiembre de 1943. Alcanzó la categoría de Embajador el 1º de marzo de 1964 y pasó a la situación de retiro el 9 de julio de 1982, por límite de edad.

Siempre recordó con especial orgullo su ingreso a la Cancillería como amanuense en 1936 en la Secretaría del Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Carlos Concha, y en 1938 como secretario de los ministros de Relaciones Exteriores del Perú, doctor Alberto Ulloa Sotomayor y general César A. De la Fuente. La ocasión de trabajar cerca de Alberto Ulloa, dio inicio a una relación especial de entre el egregio internacionalista peruano; el joven diplomático. Fernández discípulo y maestro, acompañándolo dentro como fuera del Perú. Esta empatía se vio reflejada cuando el Presidente de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional, el ilustre Alberto Ulloa, lo incorpora en 1955 a tan histórica, centenaria y prestigiosa cofradía del derecho internacional nacional, institución que además presidió –como todos sus antecesores– hasta el final de su vida; y en ese mismo año, nuevamente acompaña al Maestro Ulloa en el momento de la creación de la Academia Diplomática del Perú, donde Ulloa fue su primer Director y Fernández Puyó, su primer Secretario.

En Cancillería ocupó diversos cargos, entre los últimos el de Director General de Protocolo hasta que en 1980 asume la Presidencia del Consejo Superior de Relaciones Exteriores. En el exterior prestó servicios en la Legación del Perú en Haití; en las embajadas del Perú en Chile, Cuba, Brasil y ya en la calidad de Embajador, fue Jefe de Misión sucesivamente en Portugal, Panamá, Argentina, Brasil y Gran Bretaña. Integró innumerables comisiones especiales

en representación del Estado peruano, como cuando en 1954 fue designado Miembro de la Delegación del Perú para el traslado de los restos del Prócer Simón Rodríguez, Maestro del Libertador Bolívar; y en 1962, estando en funciones de Ministro Consejero de la Embajada en Río de Janeiro, es designado Miembro de la Comitiva del Canciller del Perú don Raúl Porras Barrenechea a la Reunión Extraordinaria de la OEA en Punta del Este, circunstancia en que el Gobierno de Fidel Castro de Cuba, se aparta del Sistema Interamericano. Con Porras también trabajó y muy de cerca habiendo estado junto al famoso historiador y diplomático hasta en el momento del ocaso de su vida; y, aquella que en 1995 el gobierno lo nombra Embajador en Misión Especial al Brasil y Paraguay para el problema límitrofe con Ecuador.

Participó en numerosas instituciones académicas del país: el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú; la Comisión Consultiva de Relaciones Exteriores; en varias ocasiones fue elegido por sus corporativos Presidente de la Asociación de Funcionarios del Servicio Diplomático del Perú en retiro. La sociedad internacional lo ha distinguido como diplomático y en el Perú, ha recibido la Gran Cruz de la Orden “El Sol del Perú” y la Gran Cruz de la Orden “Al Mérito por Servicios Distinguidos”, así como la condecoración “José Gregorio Paz Soldán”.

Ha sido autor de numerosos trabajos de investigación, entre ellos, el primer estudio con que cuenta la Cancillería peruana sobre la cuestión antártica: “El problema antártico en el cuadrante Sudamericano”, publicado en 1954 en la **Revista Peruana de Derecho Internacional**, así como uno de los trabajos actuales sobre derecho diplomático y consular, publicado por la Academia Diplomática del Perú en setiembre de 2008: **Compendio y Práctica de Derecho Diplomático y Consular**.

Fernández Puyó es considerado uno de los diplomáticos más ilustres que ha dado el Servicio peruano en el siglo XX. Su extraordinaria afabilidad, su don de gentes, su visión de la política exterior tan real y prudente lo llevó a ser respetado en los círculos diplomáticos, políticos, académicos, militares, y para el suscrito fue un motivo de enorme privilegio y placer haber crecido profesionalmente bajo la guía del maestro. Su legado en el ámbito del derecho diplomático y la política exterior sirve a las nuevas generaciones de diplomáticos e internacionalistas en la nueva agenda del Estado peruano en tiempos de la globalización. Fernández Puyó fue sencillamente extraordinario profesional pero sobre todo extraordinaria persona.

Fue un privilegio y una fortuna para quien escribe estas líneas haber tenido la dicha de trabajar junto al maestro lo que desde aquí tanto le agradezco.

Miguel Ángel Rodríguez Mackay

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú se viste hoy de luto para despedir al más insigne de sus comandantes, el señor almirante don Federico Salmón de la Jara, hombre de dos siglos, quien fuera Miembro de Número fundador y por 26 años dinámico y ejemplar presidente, y pone en su honor a media asta el pabellón al cual sirvió. Fue el iniciador, con un grupo de privilegiados visionarios, de la **Historia Marítima del Perú**, monumental empresa editorial que tuvo en el almirante Salmón un decidido creador, impulsor y consejero, obra que no tiene parangón en el mundo entero, solo seguidores.

La larga y fructífera vida de nuestro querido y admirado almirante lo convirtió en una figura emblemática, —legendaria, diríamos— de la Institución naval que será difícil de igualar, no solo por su profesionalismo y competencia de jefe y oficial diestro y experimentado, sino también por su señorío, caballerosidad y don de gentes.

Fue la suya una vida consagrada enteramente al servicio del país, desde sus años de cadete en la Escuela Naval de La Punta. Con su retiro del servicio activo no pasa a un merecido descanso, sino que, inicia una más larga aún y prolífica etapa, presidiendo el directorio de la Compañía Peruana de Vapores, y fundando y dirigiendo el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, al que consagra lo mejor de su tiempo y esfuerzo, siendo en 1992 elegido como su Presidente Honorario Vitalicio, desde donde sigue de cerca la marcha de nuestra institución.

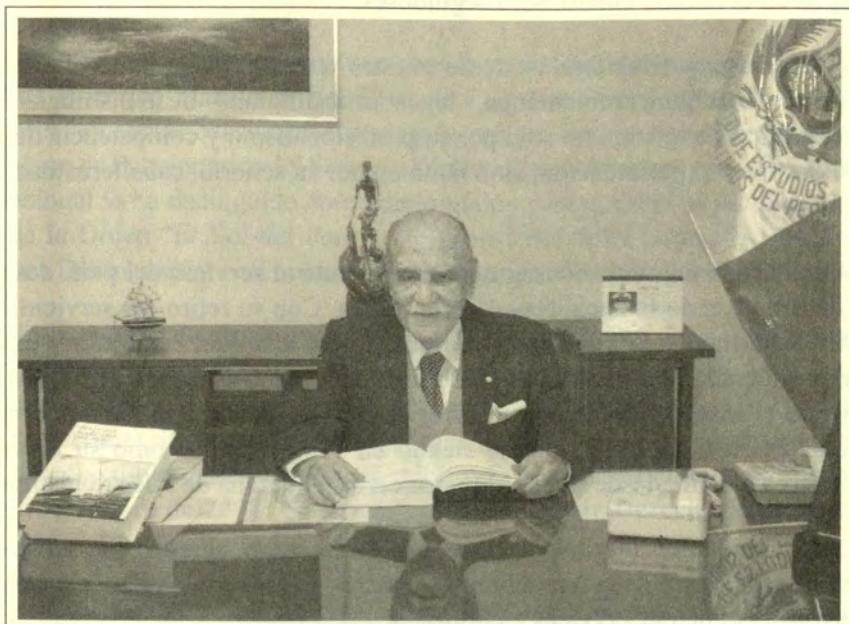
Sus indudables méritos académicos le hicieron acreedor a ser elegido Miembro de Número de la Academia Nacional de la Historia. Perteneció además a numerosas instituciones cívicas y culturales.

Hoy le rendimos el emocionado homenaje de nuestro recuerdo y reconocimiento, agradeciendo el legado que nos deja, el que iluminará cual faro el derrotero de nuestro instituto.

¡BRAVO ZULÚ**, SEÑOR ALMIRANTE!

* Palabras pronunciadas por el presidente del Instituto, contralmirante José G. García Valdivieso, durante las exequias del contralmirante Federico Salmón de la Jara, el 25 de agosto de 2010.

** En la terminología naval significa “Bien Hecho”.



CONTRALMIRANTE FEDERICO SALMÓN DE LA JARA

(† 23 de agosto 2010)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El 17 de octubre de 1973, por decreto supremo, la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú pasa a ser el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, cuya presidencia ejercerá hasta 1992. Los volúmenes impresos se van sucediendo uno a otro; ritmo que seguirá manteniéndose cuando tomen la posta en la Dirección del Instituto –desde 1992– los almirante Alberto Indacochea, Ramón Arróspide, Melitón Carvajal y José García Valdivieso.

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

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

Al cumplir el almirante Salmón 96 años de edad, un grupo de amigos, colegas, familiares y colaboradores se unieron para publicar un libro de homenaje que fue

—en palabras de Héctor López Martínez— sólo una modesta prueba del afecto que don Federico supo ganarse. Ese volumen de 774 páginas¹ reúne efectivamente 33 valiosos trabajos académicos y de recuerdos vivenciales que expresan el tributo de admiración a una figura ya emblemática de nuestra Marina de Guerra.

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

Armando Nieto Vélez, S.J.

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



Portrait of Alberto Mazzoni

Photo by Alberto Mazzoni

Alberto Mazzoni, 1910-2003
Born in Italy, he emigrated to the United States in 1939.
He was a member of the Italian American community in New York City.

EMBAJADOR JUAN MIGUEL BÁKULA PATIÑO

(† 18 octubre 2010)

El 18 de octubre del año 2010, falleció el embajador Juan Miguel Bákula Patiño.

Pocos meses antes, el 3 de agosto del año 2009, en la ceremonia de conmemoración del Día del Diplomático, en el Palacio de Torre Tagle, el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Servicio Diplomático de la República le rindieron el máximo homenaje al embajador Bákula: el canciller José Antonio García Belaunde le dedicó el Día del Diplomático, y le impuso el máximo galardón de honor de la casa de Torre Tagle, la condecoración de la Orden al Mérito del Servicio Diplomático del Perú José Gregorio Paz Soldán en el grado de Gran Cruz. Fue sin duda para él la más importante de todas las condecoraciones y distinciones recibidas a lo largo de su vida diplomática.

El canciller destacó al embajador Bákula como diplomático ejemplar además de historiador y notable hombre de letras, que hizo suya la frase de Basadre de “trabajar a favor del Perú y en servicio del Perú”. Afirmó que Bákula dedicó los mejores años de su vida a la carrera diplomática, sin descuidar su vocación de historiador. Supo ser un gran diplomático y un gran intelectual.

El viceministro de Relaciones Exteriores, embajador Néstor Popolizio, se unió al homenaje, destacando su calidad de “maestro y gran diplomático de brillante trayectoria profesional, historiador, escritor e investigador de notable lucidez política cuyo ejemplo nos estimula y motiva a ser cada día mejores funcionarios con genuina vocación de servicio y lealtad para con la institución y los altos intereses de la nación”. Dirigiéndose a Bákula le dijo: “Es un honor tenerlo con nosotros y nos felicitamos porque usted encarna las mejores tradiciones profesionales y personales de Torre Tagle y prestigia de manera excelsa al Servicio Diplomático de la República”.

Un año después, el 3 de agosto del 2010, en la ceremonia del Día del Diplomático, el canciller García Belaunde afirmó que ni el embajador Bákula ni el homenajeado en esa fecha, embajador Carlos Alzamora, ambos emblemáticos para el Servicio, debieron ser ministros de Relaciones Exteriores. Recalcó el Canciller que “no haberlo sido, no les quitó nada”. Ambos “estaban más allá de eso”.

El 17 de diciembre del 2010, dos meses después del fallecimiento del embajador Bákula, los alumnos de la Academia Diplomática del Perú, honraron la

memoria del ilustre diplomático. Ese día, el canciller García Belaunde presidió en el Palacio de Torre Tagle la clausura del año lectivo de dicho centro de estudios, dando la bienvenida a los quince graduados de la promoción "Juan Miguel Bákula", quienes juramentaron el cargo y se incorporaron como funcionarios de Servicio Diplomático del Perú.

Las siguientes pocas líneas –límite al cual debo necesariamente ceñir el texto– constituyen un esfuerzo por esbozar una semblanza de Juan Miguel Bákula.

Juan Miguel Bákula ingresó a Torre Tagle como amanuense en febrero de 1934 a los 19 años de edad. Y culminó su carrera en el más alto grado con su ascenso a embajador en 1962.

Hasta el momento de pasar al retiro en 1981, y aún después, ejerció una vasta gama de responsabilidades, que incluyen la de Secretario General de Relaciones Exteriores, Director de Fronteras y Límites, de Personal y de Asuntos Políticos. Fue encargado de negocios en Chile y en Colombia, embajador en Ecuador (1967-1972), embajador en Francia (1975-1978). Su aporte a la organización interna de la Cancillería se plasmó en el Proyecto de Ley Orgánica del Ministerio de Relaciones Exteriores de 1956, base de las reglamentaciones expedidas más adelante. Ejerció la dirección de la Academia Diplomática. Fue vicepresidente de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional por cerca de dos décadas, publicando desde 1941 diversos e importantes artículos e investigaciones.

El embajador Bákula participó activamente en el proceso de la divergencia con Chile sobre la delimitación marítima que condujo a la demanda presentada por el Perú ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya. El 23 de mayo de 1986 realizó la primera presentación ante el ministro de Relaciones Exteriores de Chile sobre la delimitación marítima y sobre la necesidad de concertar un acuerdo bilateral sobre el asunto, base de la sólida argumentación peruana en el expediente presentado en La Haya.

Autor de numerosos libros, me permito abordar, por el límite del espacio, solamente a cuatro.

En el **Dominio Marítimo del Perú**, publicado en 1979, sustenta con sólidos argumentos jurídicos los legítimos derechos nacionales sobre las 200 millas.

Fue lúcido analista e intérprete del proceso histórico por el que transitó, desde la emancipación hasta nuestros días, la diplomacia y la acción internacional del Perú. En sus libros sobre la **Historia Diplomática del Perú** dejó plasmado lo mejor de su talento.

En su obra **Perú entre la Realidad y la Utopía-180 años de Política Exterior** analiza con objetividad y juicio sereno, en dos volúmenes, publicados en el 2002, el complejo proceso post-independencia con sus logros, conflictos y pugnas externos y traumas nacionales como aquel derivado de la guerra del Pacífico. Ofrece una visión de las relaciones internacionales en su conjunto y una perspectiva de análisis que permite situar al Perú en la historia-mundo.

Su libro **El Perú en el Reino Ajeno-Historia interna de la acción externa**, publicado en el 2006, constituye la coronación del esfuerzo mejor logrado en la investigación y el análisis crítico de las relaciones internacionales del Perú. Estudia la función diplomática y desarrolla el itinerario seguido para la formación y el fortalecimiento de la identidad del Perú. Cierra el libro con un “Estudio de los Casos” que se plantea “como un capítulo abierto a una investigación sin tregua” que concluye, como era de esperarse en un experto del tema, con “El dominio marítimo del Perú”.

La causa nacional de la frontera marítima con Chile encontró su más aferrado defensor en su último libro, publicado el 2008, **La imaginación creadora y el nuevo régimen jurídico del mar.- Perú-Chile: ¿el desacuerdo es posible?** Aborda el tema trascendental de la política exterior de nuestro país: la definición marítima y el proceso judicial que sigue en la Corte Internacional de Justicia de La Haya. El autor subraya que él concluyó su libro, el 25 de diciembre del 2007, cuando la Convención del Mar cumplió veinticinco años de la existencia formal, tema que él conoce en profundidad, pues participó como presidente de la Delegación peruana en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, desde las reuniones preparatorias convocadas por las Naciones Unidas en 1973 hasta la adopción de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) en 1982, ya aprobada por 161 naciones miembros de la ONU.

Juan Miguel Bákula mantuvo una óptima lucidez intelectual y una arrebatadora pasión por la investigación histórica hasta el final de sus días. Prueba de ello los tres libros que publicó –de 2002 al 2008– en los últimos años de su vida.

Rosa Garibaldi



John C. Campbell
U.S. Naval Officer
1918

VICEALMIRANTE RAFAEL DURÁN REY

(† 15 Marzo 2011)

El 15 de marzo de 2011 falleció en Lima el vicealmirante Rafael Durán Rey. Nació en Lima el 24 de octubre de 1922. Ingresó como aspirante a la Escuela Naval el año 1936, y se incorporó como cadete el 30 de diciembre de 1937. Egresó como alférez de fragata el 30 de diciembre de 1942, y siguió estudios de postgrado en Illinois y California. Integró las primeras dotaciones que trajeron al Perú la fragata *Ferré*, el destructor-escolta *Aguirre*, el petrolero *Sechura* y el crucero *Almirante Grau*. Prestó servicios en esas unidades y en los destructores *Guise*, *Villar* y *Rodríguez*.

Ejerció el cargo de comandante del destructor-escolta *Rodríguez*, de la flotilla de la Fuerza Fluvial del Amazonas, del transporte *Ilo*, de la flotilla de destructores y de la división de cruceros. También desempeñó cargos en la Escuela Naval de La Punta, en el Estado Mayor de la Escuadra y de la Marina. Fue agregado naval en nuestra Embajada en Washington y decano de la Asociación de Agregados Navales en esa capital.

Fue designado Ministro de Industria, Comercio, Turismo e Integración del Perú pasando al retiro el 30 de diciembre del año 1977.

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú lo recibió como Miembro de Número el 30 de noviembre de 1984. Su discurso de incorporación versó sobre: “Contralmirante Lizardo Montero, marino ilustre, general en jefe del Ejército del Sur y primer vicepresidente del Perú, encargado del Poder Ejecutivo”, el cual se publicó en el número 6-7, año 1983-1987, de nuestra Revista institucional.

Lamentamos su sensible desaparición.

Esperanza Navarro Pantac



VICEALMIRANTE JOSÉ CARCELÉN BASURTO

(† 13 Octubre 2011)

Nació el 13 de noviembre de 1928. Ingresó a la Escuela Naval en 1946. Recibió el despacho de alférez de fragata en 1950. Sirvió en diferentes unidades de la Escuadra, calificándose en el arma de submarinos en 1955, habiendo también seguido el curso de calificación en submarinos en la Escuela de Submarinos USN de New London.

Diplomado en el curso de Comando y Estado Mayor, asimismo siguió el curso de Alto Mando en la Escuela de Guerra Naval de los Estados Unidos de Newport.

A lo largo de su carrera naval desempeñó diferentes cargos y comandos en submarinos y buques de superficie, así como en otras dependencias de la Armada.

Estando en actividad, los últimos cargos que desempeñó fueron Director de Capitanías y Guardacostas, Agregado Naval y Jefe de la Comisión de construcción de submarinos en Alemania, Comandante de la II Zona Naval, Director de Intereses Marítimos y Director General del Personal de la Marina. Pasó a retiro en enero de 1986.

Como representante de la Marina integró la Delegación Peruana a la Reunión Preparatoria de la Conferencia Internacional sobre el Derecho del Mar, realizada en Ginebra en 1972. También ha sido representante de nuestra Armada en la Sección Peruana de la Comisión del Pacífico Sur.

La Marina premió sus servicios con la Cruz Peruana al Mérito Naval y la Nación con la Orden Militar de Ayacucho.

Se incorpora como Miembro de Número del Instituto el 30 de setiembre de 1976, con el tema “Conciencia Marítima, factor preponderante del poder marítimo”.

Fuera del servicio ha desempeñó a su vez importantes cargos como Presidente Ejecutivo de EMADI PERÚ, miembro del directorio del Instituto del Mar del Perú, del Servicio Nacional de Parques, del Servicio General de Fertilizantes, y del Consejo Superior de Minería.

Fue presidente de la Asociación de Oficiales Generales y Almirantes (ADOGEN), director del Instituto de Desarrollo Humano (INDEHU), miembro

del Comité Consultivo de CONCYTEC para asuntos de Seguridad Nacional, miembro del Consejo Consultivo del Instituto de Investigación para el Desarrollo y la Defensa Nacional (INIDEN), Presidente de la Asociación de Submarinistas del Perú.

Ya como Miembro de Número del Instituto, trabajó arduamente en la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos desde 1985 y fue su vicepresidente desde 1991 hasta marzo de 2004, desempeñándose también como Director del Consejo Directivo hasta la misma fecha.

El Instituto lamenta su sensible pérdida.

Rosario Calmet Aranguren

Este número de la
Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
se terminó de imprimir el 20 de Julio de 2012
en Vertical Graf SAC
RUC N° 20525458397

