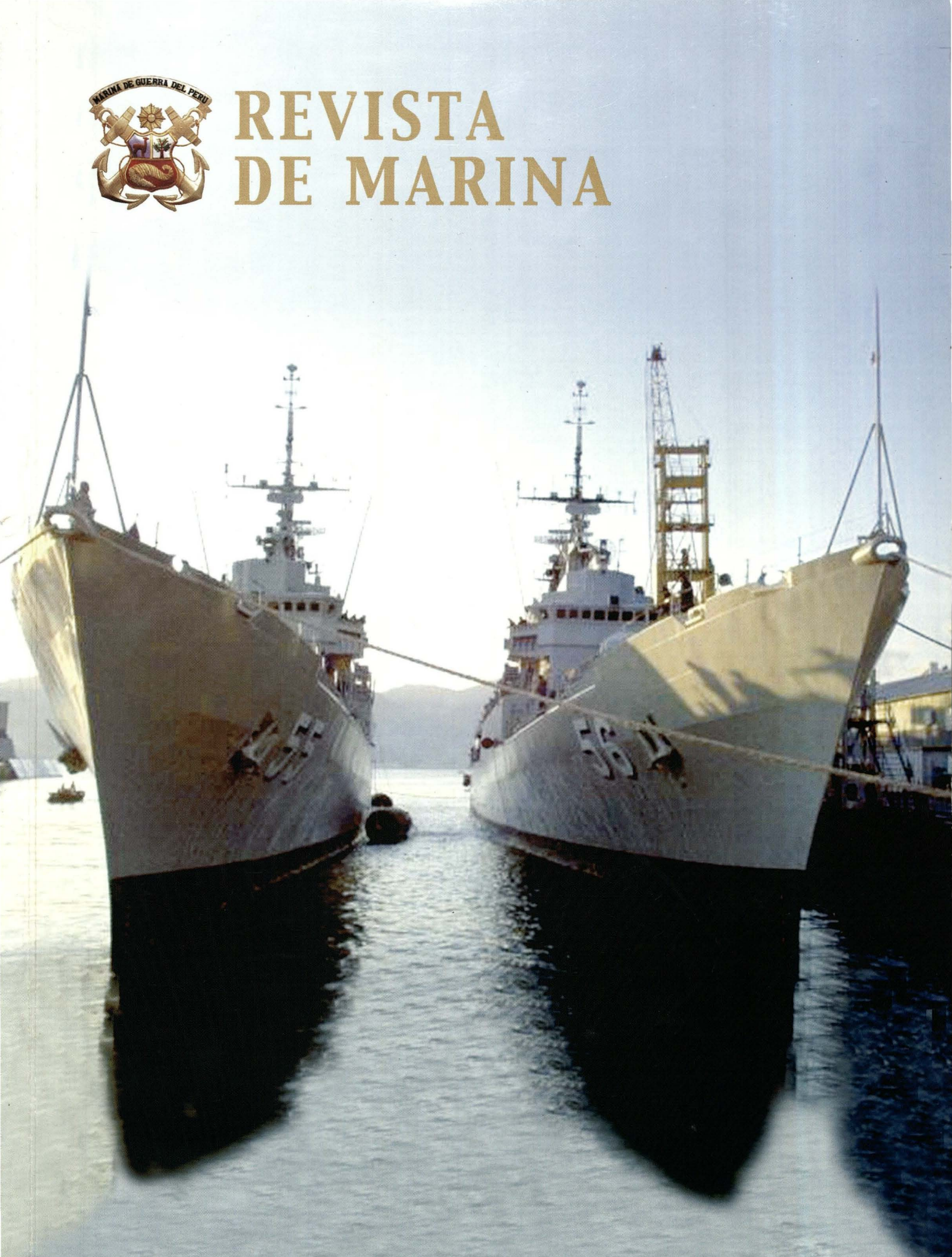
REVISTA DE MARINA



Año 97, N° 3 - 2004

SUMARIO

1 Editorial

3 Cincuenta años después: la captura de los balleneros de Onassis
Héctor López Martínez

7 Simuladores submarinos
Wladimiro Giovannini y Freire

13 La peligrosa actividad de la piratería
Santiago Hernández Maura

19 Eusebio Grau y su parentesco con el Caballero de los Mares
José Antonio Bustillos Arias

25 Notas sobre la historia de la Infantería de Marina
Jorge Ortíz Sotelo

36 Evidencias de la inmigración china en la isla San Lorenzo
José A. Hudtwalcker Morán
José Pinilla Blenke

47 Nuestros intereses marítimos y el nuevo derecho del mar
José Eduardo Cavani Ríos

56 El hundimiento de la barca *Lorton*
Ernersto G. Morales Erroch

65 *Aguirre* y *Palacios*, dos nombres con tradición en nuestra marina
John Rodríguez Asti

74 Actualidad Naval Mundial
José Escobedo Sayán
John Rodríguez Asti

80 Libros y revistas
Esperanza Navarro Pantac



Fragatas B.A.P Aguirre *y B.A.P* Palacios, recientemente adquiridas a la Marina Militar *italiana, amarradas a muelle en las instalaciones del astillero Fincantieri de La Spezia, en donde se hallan siendo sometidas a un proceso de recorrido integral. (Foto C.de F. Polar)*

REVISTA DE MARINA

Año 97, N° 3 Diciembre 2004
SSN 1012-8287

Editada por el Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina
Av. Insurgentes s/n. altura de la Cdra. 36 de la Av. La Marina, La Perla - Callao.
Teléfono: 562-3800 anexos: 2339 - 2340 Telefax 452-7062
Web: http//: www.marina.mil.pe. E-mail: revismar@marina.mil.pe

* Las ideas y opiniones publicadas en esta Revista son de exclusiva responsabilidad de los autores.
Ni la Marina de Guerra del Perú ni la Revista de Marina se identifican necesariamente con las mismas.

Director: Contralmirante José Cueto Aservi, Subdirector: C. de N. José L. Quesada Chiarella,
Editor: C.de F. John Rodríguez Asti, Asesora de Edición: Lic. Virginia Lacherre Calderón,
Diseño y Diagramación: Fernando E. León La Torre, Corrección: Cipriano Torres Guerra,
Publicidad: Juan Alberto Moreyra Vidarte, Manuela Zevallos Gutiérrez

EDITORIAL

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

El siglo XXI ha sido calificado como el de "los nuevos retos" que se configuran en un mundo globalizado y unipolar. Uno de estos grandes desafíos –y no el menos importante– es el adecuado aprovechamiento y valorización de los productos del mar. Los científicos nos dicen que todos los océanos, si no se presentan condiciones adversas, pueden ofrecernos aproximadamente 100 millones de toneladas de productos hidrobiológicos anuales. De esta cantidad sólo algo más del 50 por ciento se dedica, a nivel mundial, a la alimentación humana, a la fabricación de harina de pescado y de aceite. Sabemos que nuestro mar es muy rico y cuenta con las más variadas especies, pero al igual que en otras partes, entre el 25 y 30 por ciento de sus reservas se encuentran sobre explotadas y un 44 por ciento está al borde de la depredación.

Ante esta dramática circunstancia se han creado las Áreas Marinas Protegidas, absolutamente necesarias para la regeneración y conservación de la biodiversidad de nuestras especies en el Mar de Grau y en todos los mares. Ésta no es una labor pasajera, sino que exige dedicación constante, pues dichas Áreas no solo proporcionan beneficios económicos, sino también de carácter turístico y otras ventajas más. Sin embargo, lo fundamental es que cautelamos una porción de nuestro mar dentro del ámbito de las 200 millas con pleno respaldo del Derecho Internacional Público.

Absolutamente imbuida de esta importante misión, nuestra Marina de Guerra ha llevado a cabo, en los últimos meses, un operativo para poner coto a la depredación impune que venían realizando buques pesqueros de diversos países, los cuales depositaban su pesca ilegal en "barcos madrinas", en realidad grandes factorías flotantes estratégicamente ubicadas a 15 o 20 millas más allá del límite de la zona económica exclusiva de las 200 millas. Ya, desde inicios del 2004, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas tenía información, que inmediatamente procesó, de la presencia de estos pesqueros ilegales que faenaban dentro de nuestras doscientas millas, área bajo custodia y responsabilidad de la Autoridad Marítima.

No se trataba de naves obsoletas sino, por el contrario, de unidades que poseían elementos de comunicaciones y de navegación, con tecnología de punta. Sus actos delictivos los realizaban por la noche y sus equipos antes mencionados les permitían detectar la aproximación de nuestros buques y salir fuera de nuestras 200 millas en pos de aguas internacionales.

Precisamente, en la última Operación Unitas se habían efectuado, con gran éxito, ejercicios para interceptar este tipo de naves, de tal manera que sus posibilidades de fuga fueran mínimas. Se evaluó entonces toda la información disponible sobre las embarcaciones no autorizadas que pescaban frente a las costas de Huarmey y, entre el 8 y el 12 de noviembre último, se programó un minucioso operativo de interdicción y captura en el cual intervinieron unidades submarinas, unidades de exploración aérea, para confirmar la presencia y número de los pesqueros indeseables. Posteriormente, contándose con la información de inteligencia necesaria, se ordenó el zarpe de un Grupo de Tarea conformado por tres Fragatas Misileras, tipo Lupo, unidades aéreas, doce grupos de Operaciones Especiales y personal de la Dirección de General de Capitanías y Guardacostas, destinados a conformar las dotaciones de presa. Este importante despliegue de unidades de superficie no era exagerado, pues se tenía la certeza que existía un buen número de naves efectuando faenas de pesca de manera ilegal.

Como era de esperarse, gracias al planeamiento y la sorpresa con la que se llevó a cabo la operación, la intervención efectuada el 19 de noviembre fue un éxito, lográndose capturar a nueve embarcaciones de bandera china. Se evitó todo acto de violencia, respetándose las leyes que regulan las intervenciones en naves que se hallan realizando actos ilícitos en la mar, y las naves intervenidas, con sus respectivas tripulaciones, fueron llevadas al puerto del Callao, a donde llegaron el día 20 para proceder al inicio de la sumaria correspondiente.

3690

La captura de las mencionadas embarcaciones pesqueras, fue realizado por un grupo mixto compuesto por personal de operadores especiales y de guardacostas, que actuaron de manera combinada mediante el empleo de helicópteros, técnicas de fast rope y botes zodiac, demostrando su valía en la vigilancia y control del Mar de Grau en el noble y patriótico cumplimiento de su misión institucional.

Este operativo, además de los mencionados resultados, ha dejado en claro que unidades con capacidad oceánica, adecuada autonomía y gran velocidad, como es el caso de las Fragatas Misileras, aseguran plenamente el éxito de misiones de interdicción y control de tráfico marítimo dentro de nuestro Dominio Marítimo, en salvaguarda de la protección de nuestros recursos marinos. Por ello, la adquisición de las fragatas Aguirre y Palacios, en las cuales se afirmó el pabellón nacional el 3 de noviembre del presente año, ha resultado ser una acertada decisión, no sólo por que estarán destinadas a reemplazar unidades retiradas del servicio durante la década pasada, sino por que permitirán mantener el control y vigilancia en contra de las actividades ilícitas en el Mar de Grau.

No queremos terminar estas líneas sin retomar el tema de las "nuevas amenazas" o "nuevos retos", que desgraciadamente son una realidad imposible de soslayar. Claro está que cada Estado les hace frente en el ejercicio de su plena soberanía, pero creemos que hoy más que nunca muchos de estos problemas pueden solucionarse de un modo más rápido y con menos coste gracias a acciones mancomunadas con otras instituciones navales de la región. Debemos, por ello, intensificar la cooperación internacional en el Pacífico, pues elementos pertenecientes a grandes potencias vienen planteando desafíos que ameritan una firme respuesta multilateral.

Finalmente, cerramos el año con hechos de trascendencia para nuestra institución como lo ha sido, el haber llevado a cabo durante el mes de octubre, el "Mes del Mar de Grau", denominación otorgada a las tradicionales celebraciones institucionales que año tras año se realizan en conmemoración a la creación de la Marina de Guerra del Perú, y del glorioso Combate Naval de Angamos. Por la importancia histórica que encierran ambos acontecimientos, la Institución halló oportunidad propicia para difundir el importante rol de la Marina en el campo de la defensa y del desarrollo nacional, permitiendo a la vez, contribuir con estas actividades al fomento de la conciencia marítima y el conocimiento de la importancia del poder naval como elemento disuasivo en el mar.

EL DIRECTOR

Cincuenta años después: la captura de los balleneros de *Onassis*

Héctor López Martínez

BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINA BIBMTEMAR



Buque factoría Olimpic Challenger, *perteneciente al armador griego Aristóteles Onassis. Este buque con otros cuatro fueron capturados por unidades de la Armada Peruana en noviembre de 1954 en circunstancias que se hallaban pescando ilegalmente en aguas peruanas.*

En el editorial del presente número se relata la exitosa operación cumplida por unidades de superficie, submarinas y aéreas de la Marina de Guerra del Perú que tripuladas por elementos altamente calificados y luego de haberse trazado un minucioso plan de operaciones, lograron capturar en noviembre último a nueve unidades chinas que pescaban en forma ilícita dentro de nuestras 200 millas marítimas, mientras un gigantesco buque-factoría, muy próximo al límite legal, esperaba con sus bodegas listas para llenarlas de pota y otros productos hidrobiológicos.

Por singular coincidencia fue también en noviembre, pero hace cincuenta años, que fuerzas combinadas de la Marina y la Aviación de nuestra patria apresaron a cinco buques balleneros, entre ellos el inmenso *Olympic Challenger*, una factoría dotada de los mayores adelantos de esa época, y los obligaron a dirigirse primero a Paita y luego a venir al Callao, custodiados por unidades de la Marina de Guerra. Los barcos infractores, que lucían bandera panameña, eran propiedad del empresario y armador griego Aristóteles Onassis (1906-1975), que había alcanzado una fabulosa fortuna gracias a sus inmensos buques petroleros, incursionando, además, en los más variados negocios que acrecentaban su incalculable peculio. Onassis, por otra parte, alcanzó popularidad mundial gracias a su relación sentimental con la cantante María Callas y por su matrimonio con la viuda

del asesinado Presidente norteamericano John F. Kennedy, la bella e inteligente Jacqueline.

Los hombres y los hechos

El 27 de octubre de 1948 una revolución que estalló en Arequipa, encabezada por el general Manuel A. Odría, depuso al Presidente de la República, doctor José Luis Bustamante y Rivero, quien, con su Canciller, doctor Enrique García Sayán –nieto del héroe Aurelio García y García– habían rubricado y refrendado, el 1° de agosto de 1947, el Decreto Supremo mediante el cual el Perú establecía la soberanía y jurisdicción sobre las 200 millas de nuestro mar.

Onassis no tomó en serio los derechos de nuestra patria, que también habían adoptado Chile y Ecuador, y dispuso que zarpara de Kiel (Alemania) una flota de 16 barcos balleneros de reciente construcción, con un buque factoría, el ya mencionado *Olympic Challenger*. Su destino: el mar peruano. Parece que un personaje alemán, Ferdinand Kruegel, por motivaciones que no hemos podido conocer, se puso en contacto con el consulado peruano en Hamburgo e informó sobre los planes de Onassis. Nuestra Cancillería, al frente de la cual se encontraba el destacado abogado penalista David Aguilar Cornejo, informó al Jefe del Estado y de inmediato se tomaron las acciones pertinentes que debían estar a cargo de los ministerios de Marina y Aeronáutica.

El operativo aeronaval se puso en práctica el 15 de noviembre de 1954. Se pudo capturar a cinco naves, pues las otras consiguieron fugar. Onassis, con increíble cinismo, negó que sus buques estaban cazando ballenas dentro de nuestras 200 millas. Según él sus buques estaban a 380 millas de la costa peruana. Los cancilleres de Chile y Ecuador respaldaron al Perú.

Para reconstruir este episodio, hemos consultado el relato del mayor general FAP (r) Jorge Barbosa Falconí, aparecido en su libro Entre la espada y el corazón, publicado a principios del 2004, así como los diarios de bitácora de los destructores *Aguirre* y *Rodríguez*. En aquella época "una de las grandes compañías pesqueras que estaba dedicada específicamente a la caza de ballenas era la "Flota Ballenera del Armador griego Aristóteles Onassis". Esta flota estaba constituida por 4 ó 5 barcos balleneros cuyos nombres eran *Olympic* Victor, Olimpic Lightning, Olimpic Conqueror y Olimpic Fighter, los cuales cazaban a las ballenas y luego de ello las llevaban al "buque factoría" y madrina, cuyo nombre era el *Olympic Challenger*, donde recibían a las ballenas, las sacrificaban y procedían a extraer de ellas los diversos productos como sus carnes, huesos, aceite, etc.

Los barcos balleneros no eran muy grandes, calculándose que tendrían unos 30 a 40 metros de eslora, pero el buque-factoría era inmenso, con aproximadamente 300 metros de eslora; estaban mayormente tripulados por personal de marinería alemán baqueano de la II Guerra Mundial.

Había transcurrido un poco más de siete años de nuestra declaración de las 200 millas, y por el mes de octubre de 1954, por informaciones de nuestra Marina de Guerra se tuvo conocimiento de que una flo-



AHM

Destructor escolta B.A.P Aguirre, buque que tuvo un rol protagónico en la captura de los buques balleneros del armador griego Onassis en noviembre de 1954.

ta ballenera del armador griego Aristóteles Onassis, constituida por 4 ó 5 barcos balleneros y un barco-factoría se encontraban en nuestro mar cazando las ballenas, sin el permiso respectivo.

Es en estas circunstancias que el Gobierno Peruano imparte las órdenes correspondientes a la Marina de Guerra y a la Fuerza Aérea para proceder a la búsqueda y captura de los mencionados barcos.

La Marina, dispuso el envío de dos destructores escolta, el B.A.P *Aguirre*, y el B.A.P *Rodríguez*, con órdenes de interceptar y capturar a las naves balleneras. Dos de ellos, el *Olympic Victor* y *el Olympic Lightning,* al mando de capitanes noruegos, fueron conminados a rendirse, lo que hicieron sin ninguna resistencia, siendo abordados por una dotación de presa conformada por oficiales y personal de la armada. Los buques capturados, fueron llevados a Paita, en donde se les inició el proceso respectivo.

Posteriormente, otro destructor escolta adicional, el B.A.P *Castilla*, con las fragatas B.A.P *Gálvez*, B.A.P *Ferré* y B.A.P *Palacios*, se aunaron a la operación, contribuyendo a la captura de otros dos buques balleneros con apoyo de aeronaves de la Fuerza Aérea.

La aviación peruana, efectuó la búsqueda, localización y apoyó en la captura de la flota ballenera, misión que estuvo a cargo del Grupo Aéreo N° 21, por intermedio del 23 Escuadrón de Bombardeo con base en Chiclayo.

Los aviones con que estaba dotado este Escuadrón eran los *PV-2* Vega Ventura, aeronaves de reconocimiento marítimo y de bombardeo, armadas con seis ametralladoras Cal. 0.50 y con seis bombas de 100 lbs. c/u.

Dando cumplimiento a las órdenes superiores, el Comando del 23 Escuadrón dispuso la búsqueda y localización de los barcos desde Chimbote hasta Talara, con un alejamiento de 200 millas de la costa. Varios de los aviones *PV-2* salieron desde el día 13 de noviembre, asignándoseles distintas áreas del mar. Algunas de las tripulaciones vieron coronados sus esfuerzos contribuyendo en la captura de hasta 2 o 3 barcos balleneros, los cuales tuvieron que entregarse a las autoridades peruanas.

Especial intervención tuvo la tripulación del avión *PV-2* N° 419, piloteado por el Capitán F.A.P Jorge Barbosa, quien en el libro recientemente publicado, al que se ha aludido anteriormente narra la actuación que le tocó cumplir en la búsqueda, localización, ataque y rendición del buque-factoría *Olympic Challenger*. Dicha aeronave, localizó, y en una acción combinada con el destructor B.A.P *Aguirre*, después de haber conminado al gigantesco buque para que se entregue, y no obteniendo respuesta inmediata, se empezó a bombardearlo. Luego, vista la firme decisión de las fuerzas peruanas, a bordo del *Olympic Challenger* se izó una bandera blanca, en señal de rendición.



Aristóteles Onassis (1906-1975), multimillonario empresario griego cuya fortuna se forjó a través de sus variados negocios.

Finalmente el buque factoría, fue apresado para ser escoltado por buques de la Armada Peruana al puerto de Paita. El Gobierno Peruano le impuso a la compañía una multa de tres millones de dolares americanos, equivalente a cincuentisiete millones de soles de aquella época.

Como señala el entonces Teniente Primero Carlos Schiaffino Cherre, en un artículo publicado en esta revista el año 1995, bajo el título de "La Marina de Guerra del Perú y el "caso Onassis", la autoridad marítima en Paita la ejercía el Capitán de Fragata Ramiro Ramírez de Piérola, quien tuvo la responsabilidad de iniciar y resolver el proceso marítimo-administrativo expidiendo una histórica Resolución de Capitanía, un verdadero hito en la historia del Derecho nacional e internacional.

"Como se desprende del texto de la Resolución del Capitán de Puerto de Paita, fechada el 26 de noviembre de 1954, señala Schiaffino Cherre, la sumaria se inició el 17 del mismo mes por infracción a los artículos 731°, 740°, 742°, 743° y 744° del Reglamento de Capitanías y la Marina Mercante. De la parte considerativa de la Resolución, se destacan los siguientes argumentos:

- No se solicitó permiso para dedicarse a la caza de ballenas.
- No se exhibió el Diario de Navegación, Diario de Máquinas y Carta de Navegación, ni el Registro de Caza de ballenas.
- La Armada Peruana detectó a la flota ballenera a 110 millas de la costa peruana.
- Los barcos balleneros fueron conminados a detenerse previo uso de elementos de coacción que no ocasionaron daños.
- El número aproximado de ballenas capturadas indebidamente osciló entre 2.500 y 3.000 encontrándose en los depósitos del *Olympic Challenger*, 6.800 toneladas de aceite de ballena. Como fundamento jurídico se citó al Decreto Supremo,

del 1° de agosto de 1947, armonizándolo con la declaración sobre Zona Marítima, del 18 de agosto de 1952, así como el referido Reglamento de Capitanías de 1951.

- El Capitán es el comandante del buque, teniendo bajo su responsabilidad personal la navegación del buque, a la tripulación y la carga, así como la representación del propietario.
- Hubo advertencia del Perú sobre la prohibición de ingresar en sus aguas.

La sanción de los tres millones de dólares que se impuso a los capitanes de los buques infractores en forma solidaria y mancomunada, junto con los navieros o propietarios de las naves apresadas, se aplicó en base al artículo 34° del Reglamento de Capitanías, que facultaba a imponer sanciones de acuerdo a la gravedad de la falta cuando éstas no están expresamente señaladas en el Reglamento.

Esta Resolución no fue impugnada por los armadores de los buques infractores y por el contrario fue aceptada plenamente cuando se efectuó el pago íntegro de la multa, por parte del representante en Lima del Lloyd's de Londres".

El gobierno de Panamá, hacia donde fugaron los balleneros que no pudieron ser capturados, protestó ante nuestra Cancillería pidiendo una investigación. Estados Unidos se abstuvo de toda intervención. Chile y Ecuador ratificaron su respaldo al Perú ante las Naciones Unidas. Gran Bretaña desconoció nuestra soberanía sobre las 200 millas de mar. Como fruto de las investigaciones efectuadas por la autoridad naval se llegó a la conclusión que la flota de Onassis, a lo largo de un mes, sólo en aceite de ballena, había obtenido trece millones de soles. El "caso Onassis" había tomado repercusiones en todo el mundo. El gobierno argentino expresó su solidaridad con el Perú. El 25 de noviembre una nota de Torre Tagle rechazó la injerencia de Inglaterra en el asunto de las balleneras capturadas. Onassis anunció entonces que llevaría su reclamo a la Corte Internacional de Justicia, de La Haya. El 2 de diciembre se supo que si Onassis no pagaba la multa de tres millones de dólares antes del día 7, sus naves serían subastadas públicamente.

Llegó el día 7 y Onassis seguía empeñado en no pagar. El 9 de diciembre nuestro Gobierno dispuso que los balleneros, que aún estaban en Paita, vinieran al Callao, debidamente escoltados por unidades de la Marina de Guerra, para ser rematados. El 13 de diciembre los representantes legales de Onassis, exactamente a las 11 de la mañana y un minuto, acudieron a la entonces existentes Caja de Depósitos y Consignaciones y pagaron la multa. Ese mismo día las naves de Onassis zarparon con rumbo a La Antártida. Las autoridades peruanas actuaron con firmeza dentro del marco del ordenamiento legal vigente. Nuestros marinos y aviadores habían hecho respetar los fueros del Perú. Esto ocurrió hace cincuenta años y ahora se vuelve a repetir. Hombres y buques son otros, pero el espíritu, la mística y el patriotismo son y siempre serán los mismos. ⚓

GUARDACOSTAS



...Combatiendo las actividades ilícitas en el medio acuático...

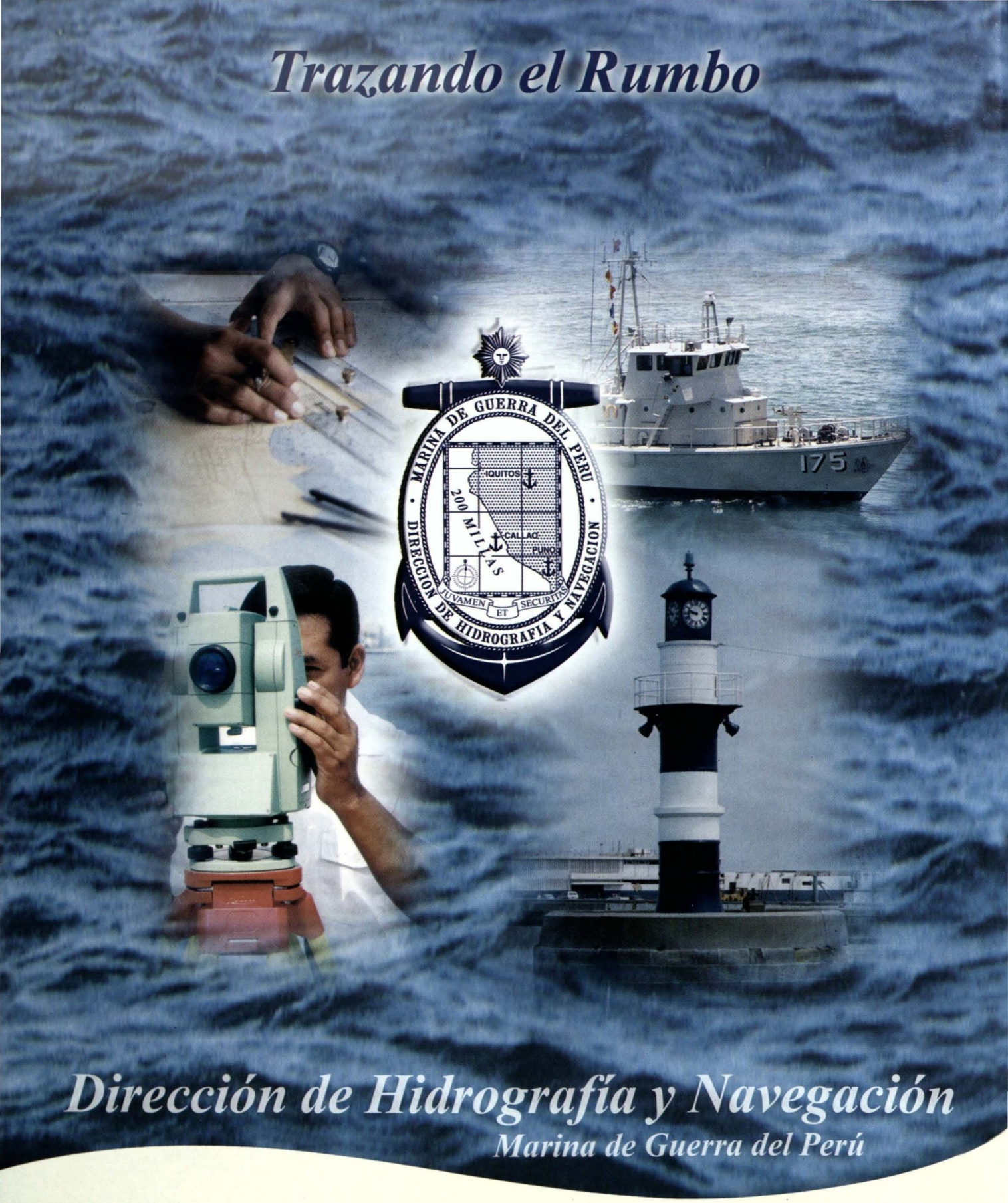


Autoridad Marítima Nacional

Teléfono: 429-7278
Página Web: www.dicapi.mil.pe

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Trazando el Rumbo



Dirección de Hidrografía y Navegación

Marina de Guerra del Perú

La Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú continúa trazando el rumbo de los navegantes brindando las ayudas necesarias para una navegación segura.

Av. Gamarra 500 Chucuito - Callao Telf.: 429-6019 Fax: 465-2995 Pág. Web: www.dhn.mil.pe E-mail: dihidronav@dhn.mil.pe

SIMULADORES SUBMARINOS

Wladimiro Giovannini y Freire

A través de los tiempos los seres humanos, especialmente aquellos dedicados a realizar actividades de riesgo, han tratado de simular situaciones que podrían encontrar en el desarrollo de las mismas, con el claro propósito de minimizar la posibilidad de ocurrencia de consecuencias negativas, incrementándose con el desarrollo tecnológico las aplicaciones de Simulación en todos los campos y actividades del quehacer humano.

El campo militar es sin duda, el área por excelencia para el desarrollo de estos sistemas de simulación, y generalmente los resultados obtenidos en este campo han sido transferidos hacia aplicaciones civiles al igual que los principales avances militares.

La Fuerza de Submarinos de la Marina de Guerra del Perú ha incorporado, a través de sus 93 años de historia, una serie de innovaciones y avances tecnológicos que la han ubicado a la vanguardia de las fuerzas de submarinos de esta parte del continente.

En este orden de cosas, la adquisición de los submarinos *Sierra* o *Salsa,* que fueron expresamente construidos para la Marina de Guerra del Perú por la Empresa Electric Boat de los Estados Unidos de América, incluyó el suministro de un simulador de ataque, sistema con el que contó la Escuela de Submarinos desde el arribo de nuestras unidades Sierra, hasta 1984 en que la inundación de la Base Naval del Callao, la obsolescencia tecnológica y falta de repuestos y el traslado de la Escuela de Submarinos a sus actuales instalaciones, motivaron la puesta fuera de servicio y posterior baja del simulador.

Gracias a la acertada decisión del entonces Comandante de la Fuerza de Submarinos, en 1990, nuestro viejo simulador, en lugar de convertirse en un montón de chatarra y vendido como tal, fue recuperado e instalado en un lugar muy querido y apreciado por los submarinistas de todos los tiempos: el Snorkel Bar (SS-47) de la Estación Naval de Submarinos, constituyéndose en un preciado recuerdo y en un silencioso testigo de la tradicional camaradería submarinista, donde los "errores" se "pagan" tomándose un buen trago al ritmo del "vira, vira, vira".

Quienes tuvimos la suerte de operar con este equipo esencialmente electro-mecánico, podemos dar fe de sus enormes ventajas para la instrucción y entrenamiento, ya que uno podía "actuar" con la tranquilidad de saber que cualquier error no traería más consecuencias que una llamada de atención o una nota de demérito –era parte del proceso de aprendizaje–. Las tensiones no salían del aula y quedaban en las anécdotas de aquella instalación.

El gran valor de este simulador de ataque, que semejaba con gran precisión el puesto central de nuestros submarinos tipo Sierra, fue mostrar las ventajas de su uso y sembrar la semilla de su necesidad en aquellos que alguna vez lo operamos.

La llegada de los submarinos *209*, tanto los de la clase *Islay*, y posteriormente los de la clase *Angamos,* marca una pauta tecnológica y un cambio conceptualmente revolucionario y sustantivo en el uso del arma submarina incorporando, entre otros, sistemas de control de tiro avanzados para la época, que podían lanzar torpedos cuyas prestaciones eran inimaginables años atrás.

Cada unidad submarina de este tipo incorpora un simulador a bordo, que permite entrenar a las dotaciones en puerto, programándose eventos continuos en el uso de estos equipos e incluso con dotaciones diferentes, constituyendo estos equipos un valioso aporte al entrenamiento de las dotaciones de submarinistas, pero aun así su uso implica restricciones en el desempeño de las funciones de abordo, especial-

mente de carácter administrativo y de mantenimiento, ya que al realizarse en el Puesto Central, se limitaba el tránsito y desempeño del personal, especialmente de aquel que no estaba involucrado directamente. Requeríamos, entonces, un simulador que fuera un elemento fundamental de entrenamiento en la Escuela de Submarinos, en un ambiente exclusivo para tal fin, con todas las facilidades y flexibilidad que ello conllevaría.

La creatividad del personal submarinista ha estado siempre activa incrementándose conforme se han ido agudizando las situaciones de estrechez presupuestal, ya que si se hubiera contado con mayores recursos presupuestales, tal vez hoy contaríamos con una serie de simuladores adquiridos en el extranjero por varios millones de dólares.

Pero las circunstancias han sido otras y ello nos ha llevado a buscar soluciones alternativas y las hemos ido encontrando en el tiempo. Así, diferentes miembros de la dotación de la Fuerza de Submarinos, con el invalorable apoyo de personal de otras dependencias de Marina, aunando esfuerzos, conocimientos y entusiasmo, empezaron a crear simuladores tanto de ataque como de trimado, entre otros, dando continuidad a ese anhelo del que he venido hablando.

En esta trayectoria del desarrollo de simuladores propios, los dos últimos años marcan un hito, pues lo que se ha logrado significa un gran salto hacia adelante, ya que contamos con dos simuladores, uno de trimado y uno de ataque que a continuación paso a describir:

Simulador de Trimado:

Descripción

Simula la Estación de trimado de un submarino tipo 209 y específicamente, los efectos dinámicos en la situación de inmersión de un submarino que se derivan del uso del timón de gobierno, de los planos de proa, de los planos de popa y del movimiento de aguas entre los diferentes tanques de compensación y equilibrio con que cuenta un submarino.

Simula parte de la sección de controles de un submarino *tipo 209*, construida sobre una estructura de aluminio, revestida con láminas de fierro galvanizado y, en su interior, se ha tratado de reproducir los detalles más relevantes relativos al uso del simulador, como la forma de las consolas, manómetros, inclinómetros, manifolds de aire, de agua, etc.

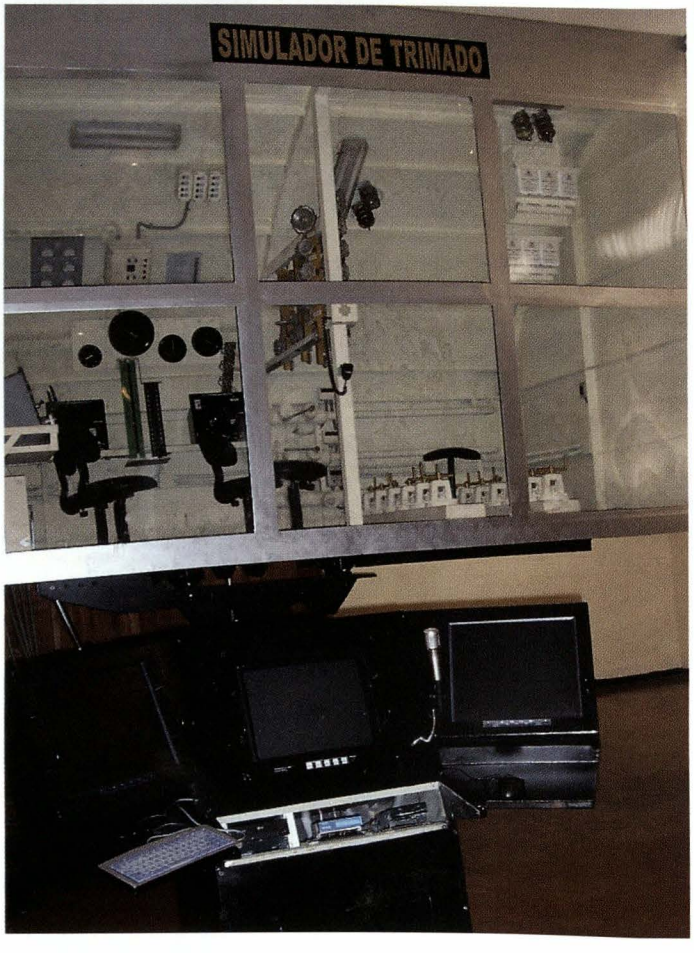
El conjunto, a su vez, está soportado por una base de acero, y esta, a su vez, es parte componente de un sistema hidráulico constituido por dos pistones, uno para el movimiento longitudinal y otro para el movimiento transversal, así como por una planta hidráulica.

El software ha sido enteramente desarrollado por personal de ingenieros del SIMA y personal naval del Servicio de Armas y Electrónica. Para ello ha requerido la adquisición de componentes informáticos y electrónicos de última generación y la aplicación de potentes programas de desarrollo que logran simular la complicada dinámica de un submarino en inmersión, aspecto que tiene muchas variables, lo cual representa un gran reto por el grado de dificultad.

La simulación requirió, asimismo, muchas horas de navegación a bordo de unidades submarinas, cuyo propósito era poder modelar virtualmente lo que sucede en la realidad usando técnicas de identificación de sistemas como Redes Neuronales.

Este proyecto ha estado a cargo del Servicio de Armas y Electrónica (SAE) y del área de Investigación y Desarrollo, y nació de la misma inquietud que nos ha motivado siempre, contar con simuladores en nuestra Alma Mater.

Inicialmente, durante el 2003, el SAE desarrolló con material "reciclado", un prototipo de simulador de trimado, el cual presentó el 19 de agosto, durante



el 92 aniversario de la Fuerza de Submarinos, demostrando prácticamente su potencialidad, lo cual conllevó que durante el 2004, se le asignara, a través del Plan de Metas, los fondos requeridos, convirtiéndose en un proyecto de Investigación y Desarrollo de la Institución que fue presentado coincidentemente el 19 de agosto, durante el 93 aniversario de la creación de la Fuerza de Submarinos, mereciendo comentarios elogiosos y positivos.

Actualmente, se encuentra en su fase final de ajustes y será entregado oficialmente a la Escuela de Submarinos en el 2004.

Para todos aquellos que trabajaron arduamente: Personal Superior, Subalterno y Civil de la Marina y empleados del SIMA, un reconocimiento a su profesionalismo y determinación por lograr hacer realidad el simulador de trimado, que estoy seguro no tiene nada que envidiar a equipos cuyos precios de adquisición superan ampliamente lo que se invirtió en el mismo.

Simulador de Ataque

Este desarrollo representa un largo anhelo de los Oficiales submarinistas, y se materializó en el presente año, gracias a la decisión del Comando de Submarinos, quien en la práctica, asumió la Jefatura del Proyecto dándole un considerable impulso pese a que en determinados momentos las dificultades en la obtención de componentes y en el desarrollo de software parecían dilatar su realización y conclusión en el 2004. El equipo a cargo del desarrollo, llevó a cabo un extraordinario trabajo técnico, pero por sobre todo una sinergia de entusiasmo, que autoimpulsó a todos sus miembros, por ello el simulador, que paso a describir a continuación, es el resultado concreto de lo que significa trabajar en equipo, con un solo objetivo, respetando las ideas y aportes de cada uno de sus miembros. Pues todas devienen en valiosas, a la hora del resultado final.

Descripción

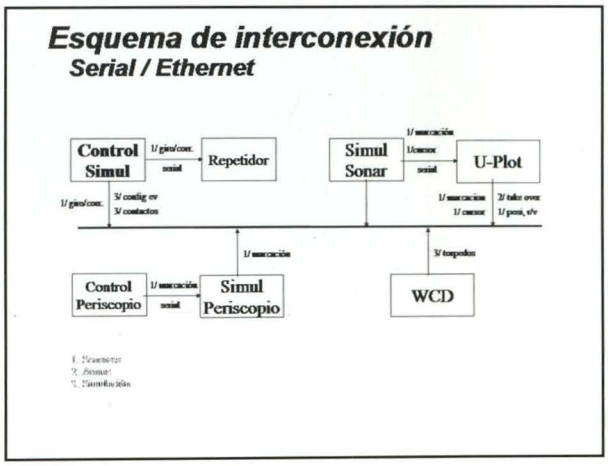
El Simulador de Ataque, desarrollado para la Escuela de Submarinos, está instalado en un ambiente que recrea en la forma más real posible el Puesto Central de un submarino *Clase 209,* contando con los principales equipos existentes y simulando su interacción. De esta manera, se pueden efectuar ejercicios de Ploteo y Aproximación y Ataque pudiendo simular además la preparación de los torpedos.

Este Simulador fue diseñado incorporando la Consola de Ploteo, denominada U-PLOT desarrollada en el 2003, por personal de submarinos y de la Oficina de Proyectos de la Comandancia de Operaciones del Pacífico.

El Simulador cuenta con cuatro consolas, una que simula el sonar, una consola de ploteos (UPLOT) para traqueo de blancos, una consola de control de Armas, denominada UTORP, y una consola de Control para posicionamiento de contactos y control del buque propio. Adicionalmente, se construyó un periscopio el cual cuenta con una computadora personal y una pantalla plana.

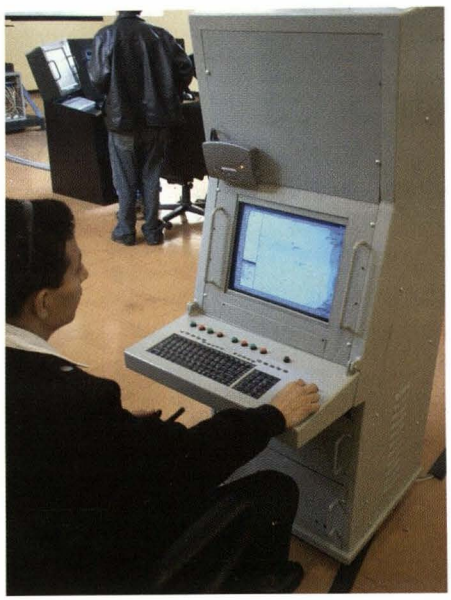
Diagrama de Bloques

Como se puede apreciar en el gráfico, el simulador cuenta con 5 computadoras en Ethernet.



Consola de Control:

La Consola de Control genera los datos propios (Rumbo, Velocidad y Profundidad), así como los datos de los contactos (Marcación, Distancia, Velocidad y Tipo). Cuenta con bloques de dinámica de blancos logrando movimiento y cambios de rumbo progresivos. Los datos propios son recibidos por todas las estaciones para ser presentados en cada una de las pantallas correspondientes. El periscopio presenta de esta forma la marcación relativa, adicionalmente.





Consola de Sonar:



La consola de sonar recibe datos propios, así como marcación y distancia al blanco, de esta manera se presenta un contacto en audio cuya amplitud depende de la distancia y en velocidad. Para lograr buen realismo, se añade ruido a las marcaciones como ocurre en la realidad. El sonido es generado sintéticamente y se mezcla con sonidos reales, como de sonoboyas y sonares activos resultando un audio muy parecido a la realidad.

Consola de Ploteo:

La consola de Ploteo Uplot es básicamente igual a la que se encuentra abordo únicamente el cálculo de trayectoria de los torpedos ha sido eliminado ya que la Consola de Control de Armas se encarga de todos esos cálculos. La consola recibe los datos propios y adicionalmente recibe marcaciones de la Consola de Sonar y marcaciones del Periscopio. Esta Consola permite el cálculo de distancia al blanco y Rumbo de este mediante métodos gráficos. Una vez obtenida una buena solución se presiona un botón pasando el contacto ploteado hacia la consola de Control de Armas y a su vez regresa la información hacia la consola de Control logrando de esta manera evaluar el contacto ploteado con el generado desde control.

Consola de Control de Armas:

La consola de Control de Armas recibe los datos propios y, adicionalmente el contacto ploteado, siendo posible de esta manera efectuar Navegación Táctica con cálculos de interceptación y PMA. Se cuenta con una pantalla de selección de tubos lanzatorpedos y de parámetros de lanzamiento con el fin de calcular el ángulo de adelanto, rumbo del torpedo y preparar el torpedo hasta el lanzamiento del mismo.



Periscopio:

El Periscopio consiste en una carcaza giratoria dentro de la cual se encuentra una pantalla plana y una computadora la cual genera la imagen en tercera dimensión superponiendo una imagen de retículo. Se generan olas en la presentación pudiéndose izar y arriar el periscopio en forma virtual. Los contactos cambian de marcación de acuerdo con la dinámica generada y se aprecian cambios en distancia. El Periscopio cuenta con sensor de rotación permitiendo la observación y giro dando realismo al permitir la ronza que coincide con las imágenes generadas.



De esta manera las computadoras en red crean un ambiente virtual que permitirá ejercitar a las dotaciones de las unidades submarinas, así como a los Oficiales Alumnos de la Escuela de Submarinos.

La Marina de Guerra del Perú, en general, y la Fuerza de Submarinos, en particular, cuentan hoy con dos equipos de simulación propios en todo lo que significa esta palabra y responden a ese anhelo de poder instruir y entrenar eficientemente a nuestras dotaciones minimizando los riesgos y los costes. Esto fue posible gracias a un grupo de profesionales que aceptaron el desafío: para ellos un reconocimiento y felicitación por la labor bien hecha.

Lo avanzado hasta hoy nos debe retar a seguir mejorando, a continuar promoviendo e incentivando la creatividad de nuestro personal, cuyo límite está dado únicamente por la voluntad de sus hombres y mujeres, y espero sinceramente que ésta sea tan extensa como lo es nuestro dominio marítimo, y tan férrea, como la de tantos peruanos que, a través de nuestra historia supieron dar muestras de una voluntad inquebrantable donde destaca nítidamente el ejemplo de nuestro insigne Almirante, don Miguel Grau Seminario. ⚓

WLADIMIRO GIOVANNINI Y FREYRE (Huanuco , 1957)



Capitán de Navío en actividad. Se graduó como alférez de fragata de la Marina de Guerra del Perú en Diciembre de 1978. Por Actividad es calificado en Submarinos (1981), calificado en Electrónica-Comunicaciones. Ha seguido curso Básico de Estado Mayor (1986). Curso en Ingeniería Nuclear en España (1988), curso Superior de Defensa Nacional en Argentina (1999) y curso de Alta Gerencia (2003). Durante su servicio a bordo de unidades de Submarinos ha sido Segundo Comandante del B.A.P "ISLAY" y Comandante en los B.A.P "ARICA" y B.A.P "CHIPANA". Actualmente se desempeña como Jefe de estado Mayor de la Comandancia de Submarinos.



48 años orgullosos de ser Peruanos

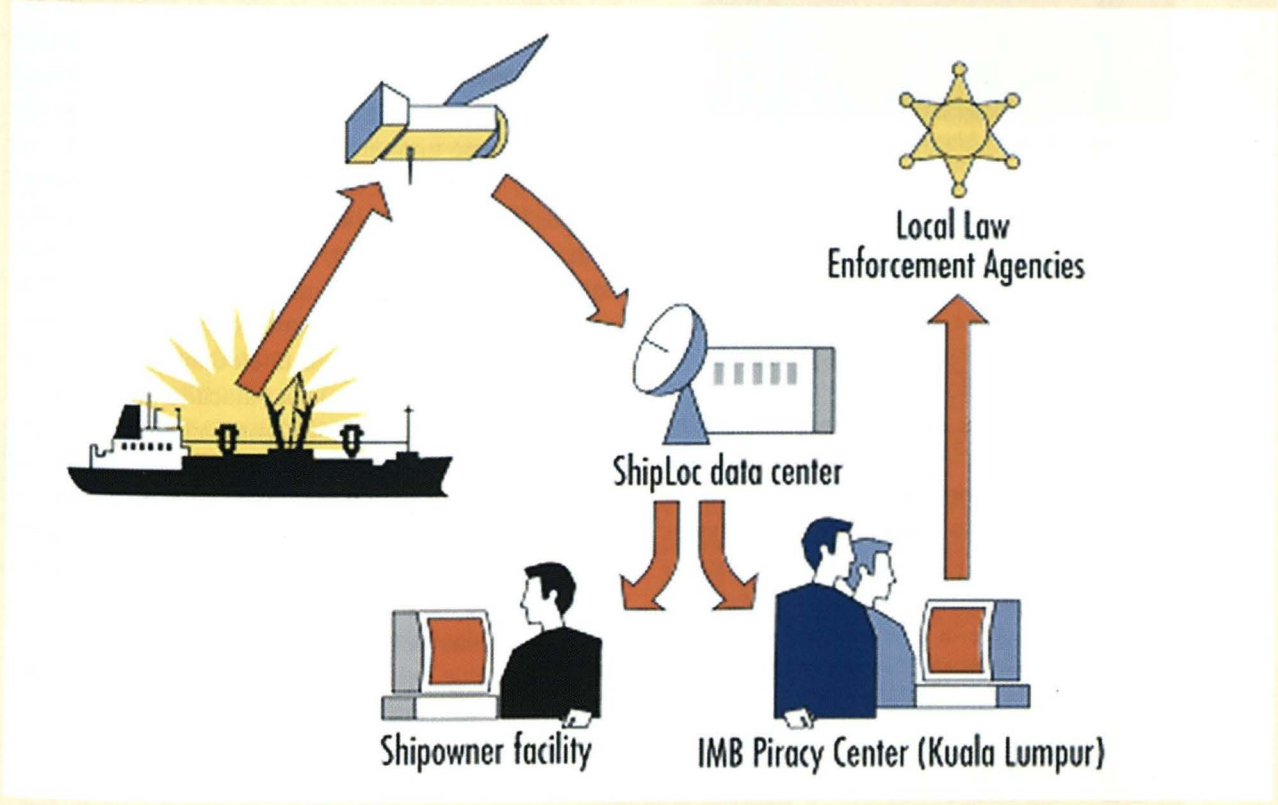
48 años brindando a nuestros clientes eficiencia, seriedad y confianza. Maquinarias mas de 300 peruanos comprometidos con Usted.

Siempre le damos más

Maquinarias

LA PELIGROSA ACTIVIDAD DE LA PIRATERÍA

Santiago Hernández Maura



Shiploc. Sistema de monitoreo por satélite para la seguridad de la navegación mercante.

Contrariamente a lo que muchos piensan, la piratería no es una actividad delictiva del pasado, que nos hace evocar grandes velas blancas, teniendo al tope la fatídica bandera con las tibias cruzadas, océanos agitados por poderosas tempestades y fabulosos tesoros enterrados en islas desiertas, según la leyenda literaria creada por escritores como el italiano Emilio Salgari (1863-1911) y el británico Robert Louis Stevenson (1850-1894), sino que constituye una grave amenaza para la navegación comercial de nuestros días y debería ser tratada como tal.[1] Y es que los actos de piratería y asaltos marítimos son cada vez más frecuentes en Asia, América del Sur y África Occidental, según el Bureau Marítimo Internacional (BMI), una dependencia de la Cámara Internacional de Comercio, creada en 1981 con el fin de prevenir el fraude en el comercio internacional y el transporte marítimo, combatir a la piratería, asistir a las víctimas de ésta y colaborar con las autoridades nacionales para su represión. Desde 1992 en su Centro de Reporte de Actividad Piratíca en Kuala Lumpur, Malasia, el BMI lleva un registro de estos crímenes. Hasta octubre del presente año ya había registrado 182 incidentes, entre asaltos a embarcacio-

1 Piracy poses a threat to world trade as maritime attack hit world record. *The Independent, 09 de marzo del 2004.*



Moneda conmemorativa de la Islas Bahamas sobre la piratería (1866).

nes pesqueras hasta el secuestro de buques mercantes, durante los cuales muchos de sus tripulantes han sido asesinados salvajemente.[2] Por ello no debe sorprendernos que la peligrosa actualidad que ha tomado la piratería preocupe a los estados mayores de las grandes marinas del mundo, como es el caso de la Marina Nacional Francesa (MNF), cuyas unidades participantes en la operación "Libertad Duradera" –la fuerza naval multinacional que, bajo la dirección de la Marina de los Estados Unidos, tiene como misión combatir al terrorismo– también tenga como tarea la lucha contra la piratería en el Océano Índico y en el Mar Rojo[3]. Y es que la represión de la piratería es una tarea que importa y afecta a todos los Estados de la comunidad internacional, pues el 80% de todos los bienes producidos a nivel mundial son transportados por vía marítima y el estado actual de la industria naviera mundial es caótico y sumamente vulnerable a todo tipo de amenazas[4]. Un reciente reporte sobre actividad pirática de la Oficina de Crímenes contra el Comercio Marítimo de la Cámara Internacional de Comercio[5], que cubre el periodo del día 15 al 22 noviembre del 2004, nos brinda una idea de la gravedad de la situación:

- Trece incidentes han sido registrados seis semanas atrás de la fecha indicada en las proximidades de Banjarmasin, Balikpapan y Bontang, en el Estrecho de Masakar, en Indonesia;

- El 20 de noviembre último, en Puerto Esquivel, Jamaica, cuatro ladrones abordaron un buque tanque surto en ese puerto y se llevaron todo el contenido de la caja de seguridad de la nave;

- El 17 de noviembre en Georgetown, Guyana, se produjo un incidente similar contra un carguero. Los ladrones lograron tomar todo el contenido de la caja de seguridad del buque y escapar antes de la llegada de un bote patrulla de la guardia costera;

- Se advierte a los capitanes de barco proceder con mucha precaución en los proximidades del puerto de Chittagong (Bangladesh), Chennai (India), las islas de Bintan y Aceh (Indonesia), Sandankan (Malasia), Belen (Brasil), Mamonal (Colombia), Puerto Príncipe (Haiti) y Guanta (Venezuela).

¿A qué se debe el renacimiento de la piratería como amenaza para el tráfico marítimo internacional? Para el BMI son cinco los factores que explican que la actividad pirata este tomando una estatura muy parecida a la que tuvo entre los siglos XVI y XIX:

1) Los buques son tecnológicamente muy eficientes, por lo que se necesita un menor número de tripulantes para servirlos. Así, pues, un grupo de 11 marinos puede operar un gigantesco super-petrolero sin mayores inconvenientes. No obstante, este reducido número de tripulantes no está en condiciones de defender su barco en caso de ser atacado por piratas;

2) El tráfico marítimo internacional está más desprotegido que nunca pues la presencia naval en las rutas comerciales es escasa o nula. El patrullaje de las rutas marítimas más importantes para el comercio fue, desde siglo XVII hasta las primeras décadas del siglo pasado, una de las misiones más importantes de las marinas del mundo. Hoy esta tarea ha sido abandonada y ni siquiera las grandes armadas mundiales podrían cumplir con la tarea a cabalidad. Así, la otrora poderosa Marina rusa ya no es ni la sombra de lo que fue durante la Guerra Fría y las Marinas británica y norteamericana son las fuerzas que con más dureza han sufrido los recortes presupuestales en los gastos de defensa en los años noventa del siglo pasado;

3) A pesar del esfuerzo iniciado para la unificación de la legislación marítima internacional y de los criterios de acción para el combate contra la piratería desde la década de los años cincuenta del siglo XX, estos no se han podido traducir en resultados tangibles por la negativa de colaborar de muchos países, en especial del continente africano, que las consideran como formas encubiertas de control político por parte de sus antiguas metrópolis coloniales;

4) La opinión pública ya no es conciente sobre el

---

2 Murder of four sailors marks violent start to shipping year 2004. http://www.iccwbo.org/ccs/news_archives/2004/aceh.asp
3 La flotte francaise dans l'Océan Indien, anti-terroriste, anti-pirate. Le Monde, 06 de octubre del 2004.
4 Troubling Tales on the High Seas. L.A. Times, 28 de enero del 2004.
5 http://www.iccwbo.org/ccs/imb_piracy/weekly_piracy_report.asp

peligro que representa la piratería para el comercio mundial. Esto se debe principalmente a que, si se debe hablar de una industria donde los efectos de la globalización se han hecho sentir con más fuerza, esta es la naviera. La mayor parte de las naves mercantes del mundo se encuentran hoy bajo bandera de conveniencia, es decir, de países que han encontrado en el alquiler de su bandera una fuente de divisas, pero su presencia en el escenario marítimo es mínima;

5) Los piratas se ven estimulados a ser más osados por el altísimo valor de los bienes que se transportan por vía marítima. El Foreign Office británico estima que la industria naviera mundial tiene pérdidas diarias por incidentes de piratería cercanas a los 300 millones de libras esterlinas.

Pero, ¿Qué es la piratería? ¿Qué tipo de incidentes en el mar califican como tal? ¿Dónde ocurren estos? ¿Qué medidas se han estado tomando para combatirla?

Según el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, constituyen piratería:

a) Todo acto ilegal de violencia o detención o todo acto de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos: i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos; ii) Contra un buque o aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de los hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.

El artículo 103 de la mencionada Convención precisa cuando debe considerarse un buque o aeronave como piratas, cayendo en esta categoría los buques o aeronaves que se utilicen para dichos actos al mando de personas culpables de estos.

El Bureau Marítimo Internacional[6] tiene su propia definición de la piratería, con fines netamente estadísticos, en la que es irrelevante el criterio jurisdiccional que subyace en la definición de este crimen de la UNCLOS. Así, el BMI considera que piratería es "el abordaje o el intento de éste contra una nave para asaltarla o cometer otro tipo de delito usando la fuerza o amenazando con el uso de ésta para cumplir con este cometido"[7]. Por lo contrario, la Organización Marítima Internacional[8] (OMI), la institución creada por las Naciones Unidas para promover la seguridad marítima tras la Conferencia de Ginebra de 1952, dentro del marco normativo de la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, de 1958, toma la definición que se da en la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 y la combina con los criterios señalados en la Convención para la Supresión de Actos Ilícitos contra la Seguridad del Tráfico Marítimo (SUA) y sus respectivos protocolos de 1988. Esta Convención fue discutida y posteriormente adoptada por muchos en razón de los ataques terroristas en el mar ocurridos en la década de los años ochenta del siglo pasado, de los cuales el más espectacular fue el secuestro del crucero italiano *Achille Lauro* en 1985[9]. Así, la Convención SUA autoriza a los Estados a perseguir a un buque pirata sospechoso en las aguas territoriales de otro Estado, capturar a los piratas y juzgarlos ante sus tribunales. El derecho de persecución lo gozan las unidades guardacostas, pero están excluidos los buques de guerra. Este es un detalle que impide una lucha frontal contra la piratería, pues si bien hay disposición positiva de la Marina Nacional Francesa, la Royal Navy, la Marina de los Estados Unidos y la Marina de la India, entre



Aunque los piratas enarbolaron muchos tipos de banderas, este diseño es el más conocido.

6 *Para mayor información sobre el BMI consultar a: http:// www.iccwbo.org/ccs/menu_imb_bureau.asp*

7 *Piracy on the High Seas Can you afford it? Discurso del Capitán Pottengal Mukundan, director del Bureau Marítimo Internacional, en el Instituto de Seguros de Londres, Reino Unido, 7 de noviembre del 2000. Ver: http:// www.iilondon.co.uk/pdf/ pmukundan071100.pdf*

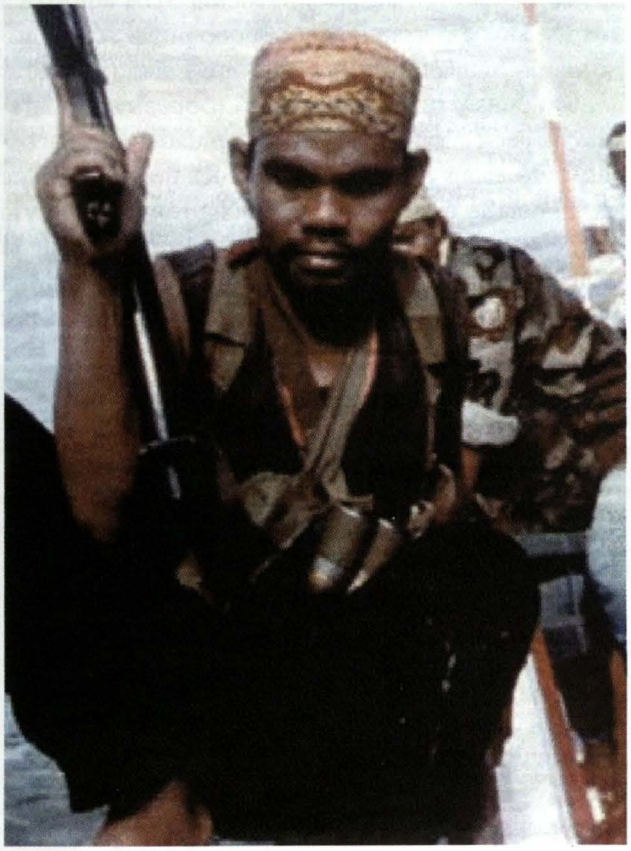
8 *Para mayor información sobre la IMO consultar a: http:// www.imo.org/home.asp*

9 *H. Parrit.* Terrorismo marítimo y el terrorismo. *Traducción: Teniente Primero CJ Julio E. Pacheco Gaige. Revista de Marina Setiembre – Octubre 1987. p.177-181*

otras, para ejercerlo, también existe el temor de generar incidentes internacionales muy serios. Resumiendo todo lo señalado hasta el momento, podemos decir que los elementos constitutivos del delito de piratería son:

- El delito debe ocurrir en aguas o espacio aéreo internacionales, fuera de la jurisdicción territorial de cualquier Estado;
- Para la comisión del delito debe utilizarse naves o aeronaves privadas. No se puede considerar pirata a una nave o aeronave sino está operada por piratas según lo dispuesto en el artículo 102 de la UNCLOS (Piratería perpetrada por un buque de guerra, un buque o aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado);
- La finalidad del hecho delictivo debe ser el lucro personal. Actos similares que se cometan por fines políticos, como insurgentes no reconocidos como beligerantes, no califican como incidentes de piratería[10].

El combate a la piratería es de suma importancia porque afecta a muchos países e intereses, y eso queda muy claro en todas las convenciones existentes hasta la fecha. La Convención SUA, por ejemplo, señala que es deber de todos los Estados cooperar para la erradicación de la piratería[11] que afecta a: i) Al Estado cuya bandera enarbola la nave víctima del delito; ii) Al Estado en cuyas aguas ocurre el crimen; iii) Al Estado cuyos nacionales son víctimas del hecho; iv) Al Estado cuyos nacionales lo perpetran; v) Al Estado donde se planeó y se dirigió el delito. Esta no es una lista de agraviados sino las partes que están en la obligación y el derecho de participar en los procesos criminales contra los delincuentes piratas, tal y como lo estableció la Corte de Apelaciones de Tokio, Japón, en abril del año 2000.



La piratería en el mar ha renacido, convirtiéndose en una seria amenaza para las rutas de navegación.

El BMI ha clasificado los incidentes de piratería en tres tipos básicos:

1) Asalto Marítimo: Los piratas abordan una nave silenciosa y sigilosamente con el fin de robar en ella todo lo que sea de su interés, dándole prioridad al equipo de cubierta, provisiones e instrumentos de navegación de todo tipo. Para lograr su propósito no dudan en utilizar la fuerza y cometer otros delitos conexos. Un ejemplo ilustrativo es lo sucedido con el buque tanque de bandera de Bahamas MT *Kilchen Oceanía*, que fue tomado por piratas mientras se alejaba de los campos petroleros de Pennington, Nigeria, África Occidental, el 20 de julio de 1999. Los piratas redujeron a los 17 marinos que tripulaban la nave y ordenaron al capitán dirigirse a un punto que ellos señalaron a 2,5 millas de la costa. Al llegar ahí comenzó el saqueo sistemático de la nave, cuyo equipo de navegación, seguridad y provisiones fueron llevados a un barco que atracó al lado del MT *Kilchen Oceanía*. Tres marinos, un oficial y dos tripulantes fueron tomados como rehenes. Dos de ellos fueron retenidos durante 38 días hasta que el armador pagó un cuantioso rescate por sus vidas;

2) El buque fantasma: Esta es la peor forma de piratería, pues en ella hay alevosía. El crimen se planea con mucho tiempo de anticipación siguiendo el criterio del valor del buque víctima y su carga. Para hacer este examen previo se cuenta con la complicidad de agentes de aduana y autoridades portuarias corruptas. Los piratas reducen a la tripulación y toman el control total de la nave y, a menudo, asesinan a la tripulación o la abandonan en medio del mar. Esto fue lo que le ocurrió a la tripulación del MV *Tenyu*, un buque mercante de bandera japonesa, que par-

---

10 *Un antecedente que explica muy bien esta diferenciación es el caso del crucero de bandera portuguesa* Santa María. *Al respecto consultar Proceedings. Mayo 1965. Piracy- A Conspectus. Capt. Burdick H. Brittin. P.71-81*

11 Waterway patrolled in for terrorists. *The Daily Telegraph. 21 de julio del 2004.*

tió de Kuala Tanjung, Indonesia, con una carga de 3.000 lingotes de aluminio, con destino a Corea. Aparentemente el MV *Tenyu* fue abordado por piratas indonesios que asesinaron a la tripulación, 13 ciudadanos chinos y 2 coreanos, y llevaron el buque al puerto de Zhangjigang, en el sur de China, donde repintaron la nave y la rebautizaron *Sanei –1* y registraron como panameña. La desaparición del MV *Tenyu* no fue denunciada hasta noviembre de 1998, siendo recuperada a inicios de 1999, cuando la nave fue inspeccionada por autoridades chinas y el abogado del armador la reconoció porque los piratas no pudieron borrar el número de serie de la nave del motor. Toda la tripulación indonesia fue detenida bajo el cargo de piratería, entre los que figuraban tres individuos sospechosos de haber participado en un incidente similar en 1995. Luego fueron liberados porque el armador desistió de las investigaciones y los sospechosos fueron repatriados. Nunca se supo cual fue la suerte de la tripulación del MV *Tenyu*;

3) La piratería semi –oficial, militar: Estos casos suelen presentarse en las aguas del Cuerno de África, el sur de China e Indonesia. Piratas coludidos con autoridades corruptas detienen un buque mercante en aguas internacionales, lo llevan a un puerto previamente escogido donde sus cómplices detienen a la tripulación bajo cargos falsos de contrabando. Esto ocurrió con el M/V *Hye Mieko* en 1998, tras ser detenido por una unidad de la guardia costera china durante su trayecto a un puerto camboyano. Después de esto no se supo nada del buque hasta que su armador, William Tay, supo que su buque se había desviado al puerto de Shanwei, donde la carga, consistente en dos millones de dólares en cigarros, fue vendida y el señor Tay acusado de contrabandearlos en territorio chino. Irónicamente lo mismo ocurrió con la nave gemela del *Hye Mieko*, el *Prosperity*, un año después.

Los casos mencionados para ilustrar los tipos de incidentes de piratería nos ayudan a ver dónde se presentan con mayor frecuencia. Empero hay que tener en cuenta la naturaleza móvil del delito de piratería, pues los puntos críticos cambian cada vez que se dan las advertencias del BMI y de la OMI. No obstante, las áreas críticas siguen siendo el Estrecho de Malaca, entre Malasia continental y la isla de Sumatra, por donde pasan más de 50.000 naves al año, las costas de la India, Bangladesh, Venezuela, Colombia, Brasil, Nigeria, etc. Incluso en el Mar Mediterráneo, donde la piratería ya debiera haber pasado a la historia, suceden estos incidentes, aunque de menor magnitud que en el resto del mundo[12].

Como antaño, los piratas están muy bien organizados en bandas, muchas de las cuales tienen relación directa con las tríadas chinas y grupos terroristas que han encontrado en la piratería una forma lucrativa de ingresos, como sucede con los terroristas islámicos de la isla de Aceh, en Indonesia, y de Mindanao, en Filipinas. Como hemos señalado anteriormente, los piratas cuentan con cómplices en tierra, que les sirven de espías y encubridores de sus actividades.

Hasta el momento las iniciativas para el combate contra la piratería han sido variadas. Tanto el BMI como la IMO están en permanente campaña para advertir sobre la peligrosidad de esta actividad delictiva, pero su esfuerzo es limitado porque ambas instituciones no tienen capacidad de acción armada. La inacción de los Estados es la respuesta más común, pues carecen de los medios económicos y logísticos para concretar los dispositivos de cooperación que se proponen en los seminarios y talleres de investigación de ambas instituciones. La voluntad política puede hacer mucho en el combate anti-pirático, como lo prueba los esfuerzos acometidos por la Guardia Costera de la India, la Guardia Costera de Filipinas y la Real Policía de Malasia[13], donde no ocurrieron incidentes en los cuatro primeros meses del 2004. No obstante, en los lugares donde falta esta voluntad, el sector privado ha tomado este combate como suyo. Así, pues, mercenarios británicos del Grupo Hart, con sede en las islas Bermudas, tienen a su cargo una "Fuerza de Seguridad Marítima", en Somalia. Del mismo modo, mercenarios norteamericanos operan como un escuadrón anti-piratas en el sur de la India, con la autorización del gobierno de ese país. Otros que también participan en el combate privado contra los piratas son los legendarios Gurkhas, al servicio de la "Gurkha International Manpower Service", que sirven como guardias de seguridad en muchas líneas de crucero. Este trabajo no les es extraño en lo absoluto, pues en los años veinte del siglo pasado Gurkhas eran los encargados de proveer seguridad a la navegación comercial británica contra los piratas del sur de China[14] .

Sin embargo, muchos armadores son renuentes a combatir la piratería con sus mismas armas. Por esta razón afirman que la mejor forma de defender una

---

12 High Seas: A Plague of Pirates. *Time Magazine. Vol 150, N° 7 August 1997.*

13 Piracy attacks staved off in areas of committed law enforcement. *http://www.iccwbo.org/ccs/news_archives/2004/Piracy_report_May_04.asp*

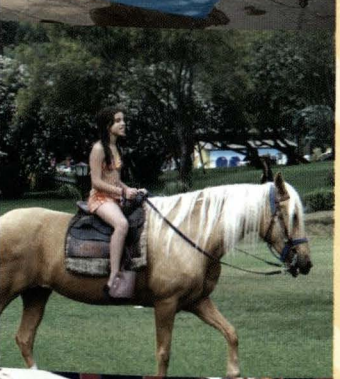
14 *Un interesante relato sobre el particular se puede encontrar en el libro* Piratas del Oeste, Piratas de Oriente, *de Philip Gose. Espasa Calpe. S.A Cuarta Edición. Madrid, 1971.*

nave contra los piratas es instruir a la tripulación en la forma como debe actuar cuando es atacada, utilizando las mangueras contra incendios, la pistola de señales y la sirena de la nave. Ellos afirman que la diligencia en las practicas básicas de seguridad aún pueden hacer la diferencia. A estas les añaden su fe en el aporte tecnológico de las últimas décadas como el SHIPLOC, un satélite de bajo presupuesto que rastrea los buque durante su trayecto, pudiendo seguirse su señal desde una computadora personal. En las naves hay una pequeña unidad a prueba de agua que contiene un transmisor ARGOS, un receptor de señales GPS, un paquete de baterías que suplen de energía a la unidad durante todo el viaje. El alquiler de este equipo cuesta 250 dólares mensuales.

El tema del combate contra la piratería es muy amplio. En estas pocas páginas hemos tratado de resumirlo en la mejor forma posible. Lo que debe quedar en claro es que la piratería afecta a todas los Estados, por lo que el combate a ésta es una obligación de la comunidad internacional. Para ello debe darse a este asunto la importancia que merece. Finalmente, conviene recordar al insigne Marco Tulio Cicerón (106 AJC- 48AJC), quién en su obra "De Officiis", escribió: "Pirata communis hostis omnium", es decir: El pirata es enemigo común de todos. ⚓











El Placer de Vivir en un Paraíso

Venga y disfrute de todas las maravillas que le ofrece El Pueblo a usted y su familia: piscinas, toboganes, juegos infantiles, restaurantes, paseos a caballos, canchas de voley y tenis, discoteca, karaoke, bowling y un maravilloso sol serrano todo el año, a sólo 20 min. de la ciudad.

Oferta Especial

Todas las comodidades a sólo:

US$.115.00

paquete para 2 personas*

incluye impuestos

sólo para:

- FF.AA. y Policía Nacional (aportantes y pensionistas de la Caja de Pensiones Militar Policial) - Extensivo al cónyuge e hijos - También para los Servidores de La Caja , del Banco del Comercio - Alpeco y de la Cadena de Hoteles Las Américas.

INCLUYE

- **3 días, 2 noches.**
- **Alojamiento. Habitación.**
- **4 Desayunos (continental o americano).**
- **4 Almuerzos.**
- **4 Cenas.**

*Paquete mínimo para 2 adultos. $. 35.00 adicional por cada niño en la misma habitación doble.

No válido para feriados largos

Carretera Central Km. 10

Sta. Clara - Telfs.: 3560042 - 4441599

Fax: 3560024

Email: elpueblo@hoteleslasamericas.com

A
*****

RESORT & CENTRO DE CONVENCIONES

EL PUEBLO

LAS AMÉRICAS

LIMA - PERU


PILSEN CALLAO, CALIDAD DESDE 1863
CERVEZA
Pilsen
Calidad
Pilsen
www.pilsencallao.com

EUSEBIO GRAU Y SU PARENTESCO CON EL CABALLERO DE LOS MARES

José Antonio Bustillos Arias

Introducción

La historia de la odontología en el Perú es un tema aún no investigado y que merece especial atención por cuanto se puede considerar una especialidad de la historia de la medicina. El estudio de la evolución histórica de la profesión odontológica permite hacer una reflexión y una suerte de homenaje a nuestros predecesores, así como a sus obras.

Asimismo, la genealogía de la familia Grau es un tema apasionante que no puede considerarse completamente investigado, ya que algunos parientes del Gran Almirante tan solo figuran nominalmente en el árbol genealógico y no se sabe nada acerca de sus vidas. El objetivo del presente artículo es dar a conocer a un nuevo y desconocido miembro de esta familia y que termina por ser primo en primer grado del Gran Almirante Miguel Grau. Para llegar a esa conclusión, se expondrá primero sobre la situación de Lima en el siglo XIX, centrándose en la vida del médico colombiano Rafael Grau, quien fue uno de los catedráticos fundadores de la Facultad de Medicina de San Fernando en Lima.

La Lima decimonónica

La ciudad de Lima se había expandido desde 1821 hasta 1857, en el que contaba con cerca de 94.195 habitantes. A mitad del siglo XIX, los limeños habían sido testigos de golpes de estado y revoluciones sucesivas, como muestra de la inestabilidad política del Estado.

La transformación de Lima en una verdadera urbe del siglo XIX ocurrió durante los dos gobiernos del Mariscal Ramón Castilla (1797-1867). Durante el primero (1845-1851) ya se vivía la llamada "prosperidad falaz", producto de la explotación del guano y, como prueba de ello, se tendieron nuevas vías de comunicación, como la primera línea telegráfica en 1847 y el primer ferrocarril que unió a Lima con el Callao en 1851. También mejoró la situación de la ciudad al instalar tuberías de agua y al colocar losas en las aceras.

Castilla se preocupó, en este primer período, por reorganizar y repotenciar la Armada peruana. Así en 1848 llegó al Callao el *Rímac*, primer buque de guerra a vapor del Perú. También se adquirió la fragata mixta –a vapor y vela– *Amazonas* así como los bergantines a vela *Guise* y *Gamarra*, entre otras naves. También se creó la Escuela Naval bajo las órdenes de Ramón Azcárate.



Plano de Lima de 1858.
Fuente: Gálvez, José; Calles de Lima y meses del año. Lima Imprenta San Martí & Compañía, 1943.

Ambos períodos de gobierno se encuentran separados por cuatro años en los que Castilla asumió una actitud opositora frente al presidente José Rufino Echenique, al que había apoyado en un inicio. Esta oposición terminó por producir un levantamiento por todo el sur peruano bajo la dirección de Castilla. Entre las medidas adoptadas por él en esa época figuran la abolición del tributo indígena y la libertad de los esclavos.

Durante su segundo gobierno (1855-1862), se estableció la vía férrea entre Lima y Chorrillos en 1858. Pero sin duda alguna la obra más importante de este período fue la fundación de la Facultad de Medicina de San Fernando.

La Universidad de San Marcos había terminado por degenerar, después de arrastrar tras de sí una serie de problemas adquiridos desde el siglo XVIII. La apertura de la enseñanza hacia otras castas –incluso aquellas con "notas de infamia"[1]–, la aparición de los colegios teológicos con el Convictorio de San Carlos a la cabeza y las guerras de independencia terminaron por afectar a la Universidad y a su Colegio de Medicina de San Fernando.

Gracias al presidente Castilla y al esfuerzo del médico Cayetano Heredia, el 9 de setiembre de 1856 se aprobó el "Reglamento Orgánico para la Facultad de Medicina de la Universidad de Lima". Un mes después, en octubre de 1856, se fundó la Facultad de Medicina de San Fernando en el mismo local que ocupara antes el Colegio de la Independencia en la plaza de Santa Ana (hoy Plaza Italia). Entre los docentes fundadores figuraban los llamados "hijos" de Heredia –Casimiro Ulloa entre ellos– quienes estudiaron en Europa por cuenta del ilustre médico. También figuraban otros médicos peruanos como el cirujano José Bustillos Concha, naturalistas como el sabio Antonio Raimondi y el médico colombiano Rafael Grau.

Rafael Grau, cirujano de Lima

Rafael Grau y Tejada nació en Tunja –una población cercana a Bogotá (Colombia)– el 24 de octubre de 1827. Sus padres fueron José María Grau y Berrío –financista y hombre de confianza del gobierno colombiano[2]– y doña Cecilia Tejada. Fue en Bogotá donde comenzó sus estudios de medicina, graduándose de médico-cirujano el 30 de noviembre de 1844. En 1846, viajó a Europa y se matriculó en la Escuela de Medicina de París, donde volvió a estudiar la carrera. Después de ocho años de esfuerzos se le otorgó la plaza de interno en los hospitales de París siendo el primer sudamericano que ocupaba dicho cargo. El 27 de diciembre de 1854 sustentó su tesis y se recibió de médico, obteniendo su diploma un mes después. En 1855, se encontró en París con Cayetano Heredia, quien le convenció de viajar a Perú y ayudarle en su proyecto de reforma universitaria.

Una vez en Lima, en enero de 1856, tras una corta estadía en Bogotá, fue profesor interino de fisiología hasta que el proyecto de la nueva Facultad se concluyó. Desde su llegada a la ciudad, ocupó diversos cargos: jefe de la sala de cirugía del Hospital de San Andrés, cirujano de primera clase, miembro de la Sociedad Médica de Lima y Cirujano Mayor del Ejército. Además, trabajó para la entonces joven Sanidad Naval como cirujano de la Escuela Naval desde el 11 de noviembre de 1856 y sirvió en el Combate del 2 de Mayo de 1866. En 1862 se retiró de la docencia y sólo se dedicó a la práctica privada. Falleció en la madrugada del 1 de octubre de 1876 en París, a los 49 años.

Existen, además de sus datos biográficos –dados a conocer por algunos historiadores– dos hechos relacionados con la odontología y hasta ahora inéditos: el primero de ellos trata sobre un niño a quien operó de labio leporino y paladar hendido. En setiembre de 1868, el padre del paciente, llamado Francisco V. Rivas, escribió una carta de agradecimiento a Grau y a sus compañeros "Dres. Alarco, Rosas y Odriosola". En dicha carta, el señor Rivas describió el defecto de su hijo. Aunque no usó el término "labio leporino", la descripción resulta bastante explícita:

"...presentaba el notable defecto de tener partido el labio, en dirección a los huecos de la nariz, cuyas partiduras se internaban al paladar, uniendo los conductos nasales con el interior de la boca; de estas partiduras la encilla que se hallaba en igual caso le formaba un hueso sobresaliente, que se unía a la nariz; y que desarrollándose gradualmente, iba con la edad, adquiriendo una forma prominente que hace más insegura la esperanza de hacer desaparecer tan visible imperfección".

En la carta, Rivas también describió la cirugía practicada por Grau: "Después de haber conseguido

1. *El término "nota de infamia" era una forma bastante despectiva de discriminación racial, que se aplicaba sobre todo a los mulatos. Estos, junto con los negros y los indios tenían vedada en un principio la educación universitaria.*
2. *La nobleza del apellido Grau tambien se manifiesta en el padre del médico Rafael Grau. Por su honradez como alto funcionario del Estado era conocido como el "Catón colombiano". Así, por decreto emitido en Bogotá el 28 de marzo de 1866, el gobierno Colombiano decidió colocar el retrato de José María Grau y Berrío en la Sala de Monumentos Patrios con la inscripción: "El Congreso de los Estados Unidos de Colombia en honor de las virtudes públicas del Sr. José María Grau".*

extraer el hueso que causaba la deformidad, con admirable delicadeza a la corta edad del niño, ha juntado las dos partes del labio dividido, haciendo desaparecer el defecto que parecía impracticable, por medio de una operación tan precisa que con el tiempo no podrán verse vestijios de ella". Aparentemente no existe una descripción previa de este defecto en los siglos posteriores a la conquista, y mucho menos de su tratamiento quirúrgico.

El segundo hecho reviste mayor importancia, ya que fue uno de los pocos médicos que defendió al dentista americano Richard Barnes, quien introdujo al protóxido de azoe u óxido nitroso como agente anestésico en 1860. La mayor parte del gremio médico –con el doctor Leonardo Villar a la cabeza– atacó casi sin motivos al dentista, pero el 12 de julio de 1870 el doctor Grau escribió una carta que salió publicada en "El Comercio" refiriendo que él se había sometido a los efectos del gas en Nueva York: "Yo mismo, teniendo que hacerme practicar una operación dental, hice uso de dicho gas, quedando completamente satisfecho".

Eusebio Grau, dentista

El estado de la salud bucal de la población limeña no era muy halagador a decir de Manuel Atanasio Fuentes, que afirmó lo siguiente en 1860:

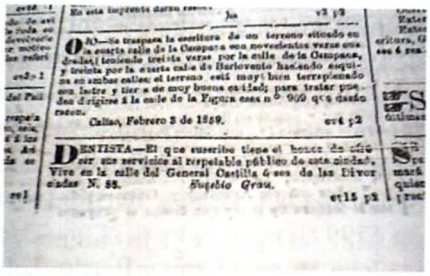
"La dentadura en las personas de ambos sexos no es de las mejores, lo cual se debe, en algunas mujeres, al abuso de las pinturas; en los hombres al uso continuado del tabaco, y en ambos, a la grande afición de sustancias azucaradas en la juventud".

Justamente un año antes de publicar estas declaraciones, apareció un aviso en la primera página del diario El Comercio:

"Dentista. El que suscribe tiene el honor de ofrecer sus servicios al respetable público de esta ciudad. Vive en la calle del General Castilla, o sea de las Divorciadas Nº 88.

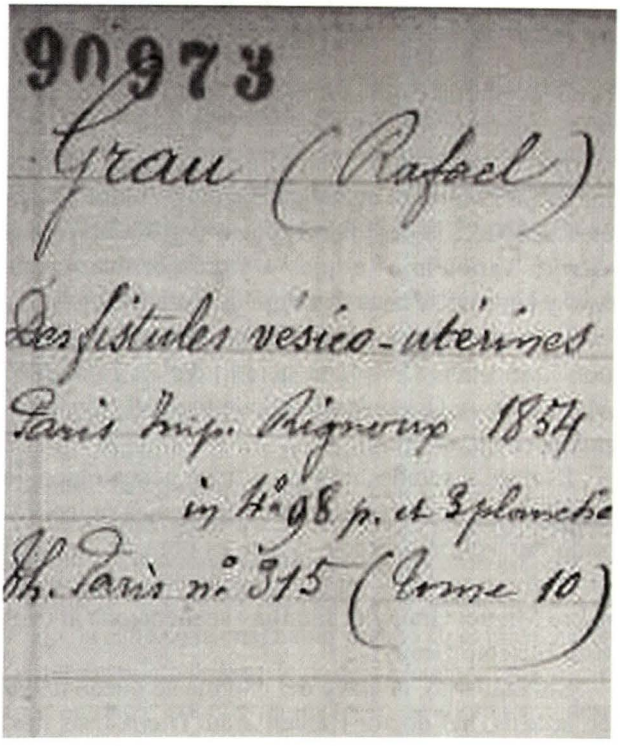
Eusebio Grau"

Dicho aviso salió publicado sólo unas cuantas veces más, y luego nunca más se volvió a saber sobre el dentista Eusebio Grau. La calle a la que hace alusión el aviso –de Divorciadas– corresponde a la sexta cuadra del actual Jirón Carabaya. Recibió durante el virreinato el nombre de Divorciadas porque allí quedaba el hospital u hospicio para las mujeres de dicho estado civil al cual también se le conocía como la "casa del diborcio". Curiosamente, también se le llamó calle del General Castilla, aunque en realidad no debería ser tan sorprendente ya que en la Lima decimonónica algunas calles cambiaban de nombre de acuerdo con el momento político que vivía la



DENTISTA—El que suscribe tiene el honor de ofrecer sus servicios al respetable público de esta ciudad. Vive en la calle del General Castilla ó sea de las Divorciadas N. 88. *Eusebio Grau.*

Aviso del dentista Eusebio Grau.
Fuente: El Comercio, Jueves 3 de marzo de 1859 Año XXI Nº 5962 p 1.



Carátula de la Tesis del doctor Rafael Grau (París, 1854).
Fuente: Bibliotheque Interuniversitaire de Medecine de Paris 2004 http://www.bium.univ-paris5.fr.

ciudad. Como prueba de ello a su vez se podría mencionar que la calle de la Merced –actual sexta cuadra del Jirón de la Unión– recibió el nombre de calle del Dos de Mayo por algunas semanas después del histórico combate de 1866.

El árbol genealógico y la tesis del doctor Grau

Pero, cabe preguntarse ¿quién es Eusebio Grau? Dicho nombre no figura en ningún trabajo sobre el Almirante Grau y su familia. Para responder a esta interrogante, se deben examinar el origen y el árbol genealógico de los Grau.

El apellido Grau es de origen catalán y significa "peldaños" o "tramos". Justamente en su escudo de armas figura una escalera de cuatro tramos con fondo de oro. Sin embargo, existe una varia-

ción: inicialmente estos tramos se dirigían hacia la derecha, pero con los años se pusieron a la izquierda. La mayor parte de la familia se asentó en Colombia por lo menos a inicios del siglo XVIII. Justamente, el padre del Almirante Miguel Grau –Juan Manuel Grau y Berrío– nació en Cartagena en 1799.

Juan Manuel Grau y Berrío y el padre del médico Rafael Grau –José María Grau y Berrío– eran producto de la unión de Juan Franco Anton Grau y Girona, y Maria Casiana Berrío y Pérez. Juan Manuel (1799-1865) era el segundo y José María (1803-????) el menor de un total de nueve hermanos. Mientras que Juan Manuel Grau y Berrío viajó con el libertador Simón Bolívar hasta el Callao en 1823 para tomar parte de los "Húsares de Colombia" y posteriormente asentarse en San Miguel de Piura. Su hermano José María se quedó en Bogotá y contrajo nupcias con Cecilia Tejada. Producto de esta unión tuvieron "varios hijos e hijas" –sin especificar cuantos– y tan solo se hace mención de Rafael Grau y Tejada que a su vez se casó con Ana Quesada, en Lima por el año de 1857 y con quien tuvo un hijo -José María Grau y Quesada- de donde parte el tronco familiar Grau y Wiesse.

Éste es, a grandes rasgos, el trazo genealógico de los Grau; en ninguna parte del árbol genealógico trazado por Felipe Barreda –y que es obra de consulta obligatoria para los que han hecho investigaciones sobre Miguel Grau y su familia– se menciona al dentista Eusebio Grau.

Sin embargo, la clave del enigma se puede hallar en la tesis, del doctor Rafael Grau. Dicha tesis titulada "Dos fístulas vesico-uterinas" (Imprenta Bijnoux de la Facultad de Medicina de París, 1854) fue sustentada el 27 de diciembre de 1854. En la dedicatoria de la tesis, en la cual menciona a sus maestros tanto colombianos como franceses, también agradece a sus padres, a sus "queridos hermanos y hermanas" y haciendo hincapié a su hermano, Eusebio. La tesis aún existe, y su portada se encuentra digitalizada y a disposición de todo el mundo a través de la Biblioteca Interuniversitaria de Medicina de París, en Internet.

Discusión

Con las evidencias obtenidas, se puede deducir que Eusebio Grau, el hermano del doctor Rafael Grau, sea el mismo que publicó el aviso de dentista en el diario El Comercio de 1859. Ello se puede sustentar en los siguientes argumentos:

En ningún trabajo genealógico sobre la familia Grau figura el nombre de Eusebio: tan sólo es mencionado en la tesis de grado del doctor Grau.

No existían escuelas de odontología en América del Sur antes de 1860. En Lima se creó una Sección de Odontología bajo el control de la Facultad de Medicina de San Fernando a partir de 1870. En otros países del continente se establecieron escuelas a finales del siglo XIX. En América sólo existían escuelas en los Estados Unidos, siendo la Escuela Dental de Baltimore la primera en abrir sus puertas en 1848. Sin embargo el apogeo de la profesión odontológica se encontraba entonces en Europa. La escuela dental francesa imperaba sobre las demás y dictaba las pautas sobre los avances y la técnica de la odontología. No sería extraño que Eusebio Grau viajase a Francia a seguir estudios de odontología mientras que su hermano Rafael cursaba los de medicina. Además no sería la única pareja de hermanos, uno médico y el otro dentista, conocida. Ello era casi una costumbre a finales del siglo XIX y a inicios del XX. Es por ello que Rafael Grau pudo ser explícito en su dedicatoria poniendo a Eusebio por separado de sus otros hermanos y hermanas. ¿Por qué no hacerlo si era su pariente más cercano en la lejana París?

La llegada de Eusebio Grau a Lima también es significativa. El hermano dentista se quiso instalar en la misma ciudad donde su hermano ejercía con relativo éxito. Sin embargo, Eusebio no se quedó por mucho tiempo ya que dejó de anunciarse en el diario El Comercio y su nombre no salió en la lista de patentes de dentistas en los años posteriores.

La relación consanguínea entre el dentista Eusebio Grau y el médico Rafael Grau podría explicar la defensa de este último a favor del dentista Barnes, cuando



José Antonio Bustillos Arias

Cirujano Dentista egresado de la Facultad de Estomatología de la Universidad Inca Garcilaso de la Vega; stage en el Servicio de Cirugía Oral y Maxilofacial del Departamento de Odontoestomatología - Centro Médico Naval "Cirujano Mayor Santiago Távara".

casi todo el gremio médico se expresaba en forma nefasta de los dentistas. El médico tan solo apoyó a alguien de la misma profesión que su hermano.

Ahora bien, ¿en qué situación se encontraba la odontología en Lima cuando llegó Eusebio Grau? Su aviso no dice gran cosa ni especifica técnicas o procedimientos, tal como hacían sus otros colegas.

En ese mismo año de 1859, en Lima, ejercían por lo menos tres dentistas además de Eusebio Grau. Uno de ellos era el dentista Duniers, "recién llegado del Brasil" y que atendía en su habitación del Hotel de Europa Nº 30. Asimismo, figuraba Carlos Lebihan dit Petit, quien decía haber estudiado en París. Fue el que introdujo los "dientes Osanores"[3] al Perú y ejercía en la esquina de Mercaderes (cuarta cuadra del Jirón de la Unión) y Plateros de San Pedro. Finalmente también ejercía el dentista Martin Schumacher, "dentista de camara de S.M. la Emperatriz de Austria, habiendo estudiado en las primeras Universidades y Capitales de Europa y Norte América". Su gabinete u oficina se encontraba en la calle de Espaderos (quinta cuadra del Jirón de la Unión) Nº 17. Sin embargo estos dentistas habían sido antecedidos por lo menos por una decena de odontólogos, aunque lo más probable era que no todos ellos hubieran estudiado en alguna escuela dental.

El ejercicio de la profesión odontológica durante el siglo XIX estuvo legislado en dos períodos claramente diferenciados. El primero corresponde al Tribunal del Protomedicato. Esta institución traída de España se encargaba de regular a la medicina y profesiones afines. Si bien existieron protomédicos en Lima, casi desde su año de fundación, algunos consideraban que el Protomedicato recién entró en funciones en 1579 por cédula de Felipe II. Pero el verdadero fin del Tribunal nunca se cumplió del todo. Por atender a intereses personales, su autoridad se vio mermada, y a inicios del siglo XIX ya era una institución no grata para los peruanos, ya que en plena guerra de la independencia el Tribunal era considerado como una dependencia más del dominio español. Dicho Tribunal había dejado de entrar en funciones en España desde 1804, por lo que en 1848 el presidente Castilla anuló por decreto las funciones del Tribunal peruano y estableció una Junta Directiva de Medicina. El último protomédico del Perú fue Cayetano Heredia, y en la nueva Junta figuraba como vocal.

El segundo período corresponde a los decretos emitidos para regular la profesión médica y afines. Como los dentistas de esta época no habían estudiado la odontología en el Perú eran por fuerza extranjeros y por ello se les solicitaban documentos que acreditasen sus estudios. El primero de estos decretos fue el Nº 569, emitido el 13 de abril de 1850. En el artículo 43 señalaba que los dentistas "que vengan de fuera de la República, presentaran examen ante la junta según ella lo pida". Posteriormente, se aprobó el ya mencionado Reglamento Orgánico para la Facultad de Medicina de la Universidad de Lima por medio del decreto Nº 587. Los artículos 19 a 22 de esta disposición legislaban sobre los flebotómicos o sangradores y los dentistas. De acuerdo con éstos, los dentistas debían rendir un examen teórico ante un jurado y para obtener el diploma correspondiente de la Facultad de San Fernando, debían de pagar la suma de cincuenta pesos.

Aún así, los dentistas extranjeros no presentaban sus documentos aduciendo que "se habían perdido" y se les expedían licencias provisionales o en otros casos se les permitía laborar con la anuencia de alguna autoridad local. La profusión de títulos resultaba, en todo caso, sospechosa.

Probablemente, Eusebio Grau no prolongó su estadía en Lima porque carecía de los documentos que daban fe de que había estudiado para dentista. Por otro lado, la calle en la cual había situado su gabinete se encontraba relativamente lejos del Jirón de la Unión, que por entonces era el principal polo de atracción y desarrollo de Lima. Casi todos los dentistas en el siglo XIX ejercieron en esa calle o en las aledañas, lo que da una idea del tipo de clientela que atendían.

En aquella época los dentistas tampoco podían pertenecer a la Sanidad Naval, y por ende no podían ostentar grado a diferencia de los médicos. Esto sólo cambiaría en la segunda década del siglo XX cuando ingresaron los primeros odontólogos en la Marina de Guerra del Perú.

La pregunta final es ¿trató alguna vez el dentista Eusebio Grau con el Almirante Miguel Grau? Lo más probable es que no. En aquellos años Miguel Grau servía como Alférez de Fragata a bordo de la fragata *Apurímac*. El 16 de noviembre de 1856 ocurrió un levantamiento a bordo de la nave, dirigido por el entonces Teniente Segundo Lizardo Monte-

3. *Se llamaban "dientes Osanores" a aquellos confeccionados a partir del colmillo de hipopótamo. Se tallaba un trozo de marfil o dentina del animal hasta adoptar la forma de un diente humano y se sujetaba con resortes o ganchos a las piezas vecinas. Debido a la naturaleza porosa de la dentina, absorbían líquidos y cambiaban de color rapidamente.*

ro y secundado por la tripulación a favor del General Manuel Ignacio de Vivanco y en contra del presidente Ramón Castilla. Sin embargo, la revolución fracasó y la fragata *Apurímac* se rindió al fondear en el Callao el 25 de marzo de 1858. Grau y los otros oficiales fueron separados del servicio y en los dos años siguientes Grau sirvió en la Marina Mercante, viajando entre América y Asia. Tan solo en 1861 por la ley de reparación aprobada por el Congreso Nacional del 11 de abril se restituyó a Miguel Grau como "oficial en retiro" y en 1863 recién regresó al servicio activo, ascendiendo a Teniente Primero en diciembre de 1863. Cuando Eusebio Grau llegó a Lima –en 1859– el entonces Alférez Miguel Grau se encontraba viajando con la Marina Mercante. Por ello es que sea poco probable que hayan entablado algún tipo de vínculo.

La relación del Almirante Grau con Rafael Grau sí se hizo patente en más de una forma. No resulta coincidencia que Rafael Grau haya servido como cirujano de la Escuela Naval. Además, a la muerte de Rafael Grau en París en 1876 se ofició una misa por el reposo de su alma en la Iglesia de Santo Domingo de Lima el 10 noviembre de ese año. En la invitación figuran sus amigos y colegas médicos, como Casimiro Ulloa, Aurelio Alarco, Luis Alarco, Emilio Mola, Miguel de los Ríos, Jose I. Bravo, José Mariano Macedo y Manuel Odriozola. Pero como pariente, sólo figura su primo el Almirante Miguel Grau.

En vista de todas las evidencias encontradas se puede concluir que Miguel Grau tuvo un primo en primer grado llamado Eusebio, de profesión dentista, que ejerció en Lima en 1859 y que no figura en los trabajos genealógicos de la familia Grau. ⚓

BIBLIOGRAFÍA:

- *Alayza Escardó, Francisco.* Historia de la cirugía en el Perú. *1era. Edición. Editorial Monterrico, Lima 1992.*
- *Arias-Schereiber Pezet, Jorge.* La Escuela Médica Peruana. *Lima Editorial Universitaria 1972.*
- *Arosemena Garland, Geraldo;* El Almirante Miguel Grau, *7ma. Edición. Banco de Crédito del Perú. Lima, 1979.*
- *Barreda, Felipe A.* El Caballero de los Mares: Almirante Miguel Grau. *Edición privada de 200 ejms. Editorial Lumen. Lima, 1959.*
- *Carrasco, Eduardo.* Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año de 1852. *Imprenta de Instrucción Primaria Lima,1851.*
- *Doering, Juan Gunther; Lohmann Villena, Guillermo.* Lima. *1era. Edición Madrid Editorial Mapfre 1997.*
- *Fuentes, Manuel Atanasio.* Guía histórico-descriptiva, administrativa, judicial y de domicilio de Lima. *1era. Edición. Imprenta Amen. Lima,1860.*
- *Gálvez, José.* Calles de Lima y meses del año. *Imprenta San Marti & Compañía. Lima, 1943.*
- *López Martínez, Héctor.* Los 150 años de El Comercio. *Empresa Editora El Comercio. Lima, 1989.*
- *Oviedo, Juan.* Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde el año de 1821 hasta el 31 de diciembre de 1859. *15 t. Manuel Atanasio Fuentes (editor). Lima, 1861.*
- *Paz Soldán, Carlos E.* La vida ejemplar de Heredia. *3era. Edición. Imprenta de la UNMSM. Lima, 1961.*
- *Valcárcel, Carlos D.* Historia General de los Peruanos. *3 t. 11ava Edición. PEISA. Lima, 1988.*

PERIÓDICOS

- *El Comercio, lunes 10 de enero de 1859. Año XXI Nº 5901 p 1.*
- *El Comercio, martes 11 de enero de 1859. Año XXI Nº 5902 p1.*
- *El Comercio, viernes 28 de enero de 1859. Año XXI Nº 5923 p 1.*
- *El Comercio, jueves 3 de marzo de 1859. Año XXI Nº 5962 p 1.*
- *El Comercio, martes 15 de setiembre de 1868. Año XXX Nº 9890 p 4.*
- *El Comercio, sábado 6 de agosto de 1870. Año XXXII Nº 10658 p 4.*
- *El Comercio, jueves 2 de noviembre de 1876. Año XXXVIII Nº 13186 p 2.*
- *El Comercio, jueves 9 de noviembre de 1876. Año XXXVIII Nº 13197 p 3.*

TESIS

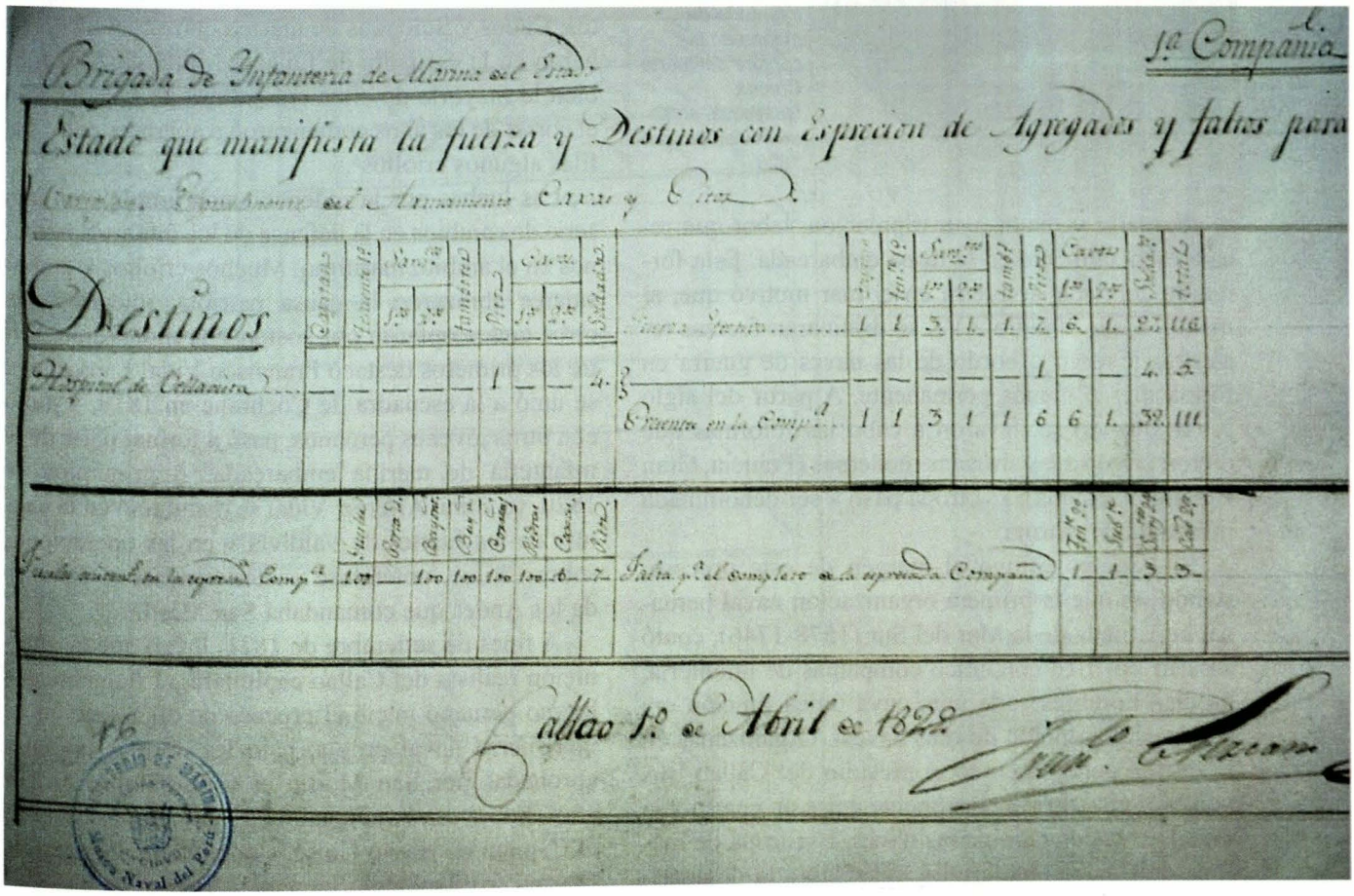
- *Bustillos Arias, José Antonio.* Evolución histórica de la Odontología desde la época prehispánica hasta la primera mitad del siglo XX. *(Tesis para optar el título de Cirujano Dentista) Lima Facultad de Estomatología de la Universidad Inca Garcilaso de la Vega 2004.*

INTERNET

- *Bibliotheque Interuniversitaire de Medecine de Paris 2004 http://www.bium.univ-paris5.fr.*

NOTAS SOBRE LA HISTORIA DE LA INFANTERÍA DE MARINA[1]

Jorge Ortiz Sotelo


Brigada de Infantería de Marina del Sur

1ª Compañía

Estado que manifiesta la fuerza y Destinos con Espresion de Agregados y faltos para

Destinos

Hospital de Callao

Fuerza Efectiva

Callao 1º de Abril de 1822

Estado de fuerza de la 1ª Compañía de la Brigada de Infantería de Marina, fechada el 1° de abril de 1822.

Desde los inicios de la actividad naval, hace unos cuatro milenios, la guerra en el mar tuvo como elementos esenciales a la batalla naval y a las operaciones en tierra a partir de una fuerza embarcada. En uno y otro caso las naves contaban con tripulantes que se encargaban de su operación (a remo, vela o vapor) y con un conjunto de hombres armados que tenían a su cargo el combate propiamente dicho. En estos casos, al menos hasta la segunda mitad del siglo XIX, el combate implicaba tomar una posición ventajosa frente al enemigo, causarle la mayor cantidad de bajas con armas de largo alcance y finalmen-

1. *Discurso de orden en la ceremonia de homenaje de la Asociación de Oficiales de Infantería de Marina a la Fuerza de Infantería de Marina con ocasión de su 183 aniversario, llevada a cabo el 8 de noviembre del 2004.*



AHM

Capitán de Navío Manuel Villar. Siendo guardiamarina, se distinguió al mando de la tropa de Infantería de marina en la captura del fuerte Cruces, Guayaquil, el 22 de noviembre de 1828.

te abordarlo y rendir a su tripulación, labor que recaía esencialmente en la tropa embarcada. Esta forma de conducir la guerra en el mar motivó que, al menos desde el siglo XVI, se destinaran fuerzas terrestres a servir a bordo de las naves de guerra en forma más o menos permanente. A partir del siglo XVII, cuando se llevaron a cabo las reformas que dieron origen a las armadas modernas (Francia, Gran Bretaña y España), esa tropa pasó a ser denominada infantería de marina.

El Perú no estuvo al margen de este proceso, siendo así que la primera organización naval peruana, la Armada de la Mar del Sur (1578-1746), contó a partir de 1616 con cinco compañías de infantería, de cien hombres cada una, cuya única función era servir de guarnición de esas naves[2]. Organizadas en lo que se conoció como el presidio del Callao, sus hombres constituían usualmente entre un cuarto y la mitad de la dotación de las naves. Esa tropa de marina, crecientemente criolla, subsistió a la desaparición de la Armada de la Mar del Sur, siendo finalmente disuelta por las reformas militares del Virrey Teodoro de Croix entre 1784 y 1790[3] . Un destacado miembro de esa fuerza fue el soldado limeño Máximo Rodríguez, a quien le cupo un papel importante en las expediciones llevadas a cabo por el virreinato peruano a la isla de Tahití, escribiendo un diccionario de esa lengua y conviviendo con los nativos por casi un año[4].

La defensa naval del virreinato peruano fue asumida plenamente por la Real Armada española a mediados del siglo XVIII, actuando en conjunto con la mencionada tropa de marina criolla, la que llegó a operar no sólo en nuestro litoral sino también en España. En 1796, poco después de la disolución de dicha compañía, se estableció un depósito de tropa de los batallones de marina, en base a algunos Sargentos, Cabos y Soldados de marina que aquel año arribaron en la escuadra de Ignacio María de Álava. Si bien la mayoría de ellos era natural de España, con el correr de los años comenzaron a aparecer entre sus filas algunos criollos[5].

Las luchas por la independencia implicaron una serie de cambios en la defensa de los intereses peruanos en el ámbito marítimo. Muchos criollos y peninsulares abrazaron la causa patriota, mientras que otros tantos optaron por sostener la monarquía. Entre los primeros destacó Francisco Vidal Laos, quien se unió a la escuadra de Cochrane en 1819, y junto con otros jóvenes peruanos, pasó a formar parte de la infantería de marina embarcada. A principios de 1820, ya como Alférez, Vidal se distinguió en la captura de los fuertes de Valdivia y en las operaciones sobre Chiloé, uniéndose posteriormente al Ejército de los Andes que comandaba San Martín.

A fines de setiembre de 1821, luego que la guarnición realista del Callao capitulara, el flamante gobierno peruano inició el proceso de organización de una fuerza naval propia, bajo las normas iniciales aprobadas por San Martín el 6 de octubre de ese año[6]. Sobre esa base legal, el 23 de octubre de 1821 el Capitán de Navío Guise, Comandante General de Marina, solicitó dos Sargentos, cuatro Cabos, dos Tambores y treinta Soldados escogidos para que constituyeran la guarnición de los bergantines *Balcarce* y *Belgrano*[7]. Aquellos hombres fueron puestos

2. *Por ejemplo, el galeón* San Diego *(1640), tenía 64 Soldados de un total de 165 tripulantes, mientras que el Nuestra Señora de Guadalupe (1691) contaba con 137 Soldados de un total de 295 hombres a bordo [Pablo E. Pérez-Mallaína y Bibiano Torres, La Armada del Mar del Sur, p. 46, y 68-71].*
3. *Teodoro de Croix.* Memoria de gobierno. *En Manuel A. Fuentes, Memorias de los virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del Coloniaje español (Lima, 1859), V, pp. 252-254.*
4. *Hay una bibliografía relativamente abundante sobre Máximo Rodríguez, tanto en español como en francés e inglés. Su diario fue publicado por Francisco Mellén, Máximo Rodríguez, españoles en Tahití (Madrid, Historia 16, 1992). Un resumen de su actividad puede ser encontrado en mi ponencia en el III Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval, "Nuevos datos sobre las expediciones peruanas a Tahití (1772-1776)".*
5. *Entre ellos, los Soldados Francisco Rivas, de Piura, y Francisco Gallardo, de la entonces peruana isla de Chiloé, ambos revistando en 1800 [Archivo don Álvaro de Bazán, Expediciones a Indias, Apostaderos en América, legajo 480, Depósito de la Tropa de los Batallones de Marina del Apostadero del Callao. Año de 1797].*
6. *Gaceta del Gobierno (Lima 13/10/1821), p. 122.*
7. *Julio J. Elías.* Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú *(Callao, Ministerio de Marina, 1958--1960). II, pp. 191, 193.*



Batallon Guarnicion de Marina

Estado que manifiesta la fuerza embarcada en los buques de la Escuadra

Buques.	Capitanes	Tenientes	Sub Tenientes	Sargentos 1°	Sargentos 2°	Cornetas	Cabos 1°	Cabos 2°	Soldados	Total
Corbeta "Union"	1.	..	..	1	1	1	2	2	22	29
Monitor "Atahualpa"	..	1.	..	..	1	..	1.	3.	11	15.
Trasporte "Chalaco"	..	1	..	..	1	..	2	2	20	25
" "Rimac"	..	1	..	1	1	..	2.	2.	22	28
" "Oroya"	..	1	..	..	1	..	2	2	20	25
" "Talisman"	..	..	1	..	1	..	2.	2.	11	15
Pontón "Adelaida Rojas"	..	1	..	..	2	..	2.	..	11	14
Total	1	5	1	2.	8.	1	13.	13	114	151.

Callao Julio 1° de 1880.

El T. Edel D.

(firmado) Jose Antonio Sanz

V°B°

(firmado) Sanning

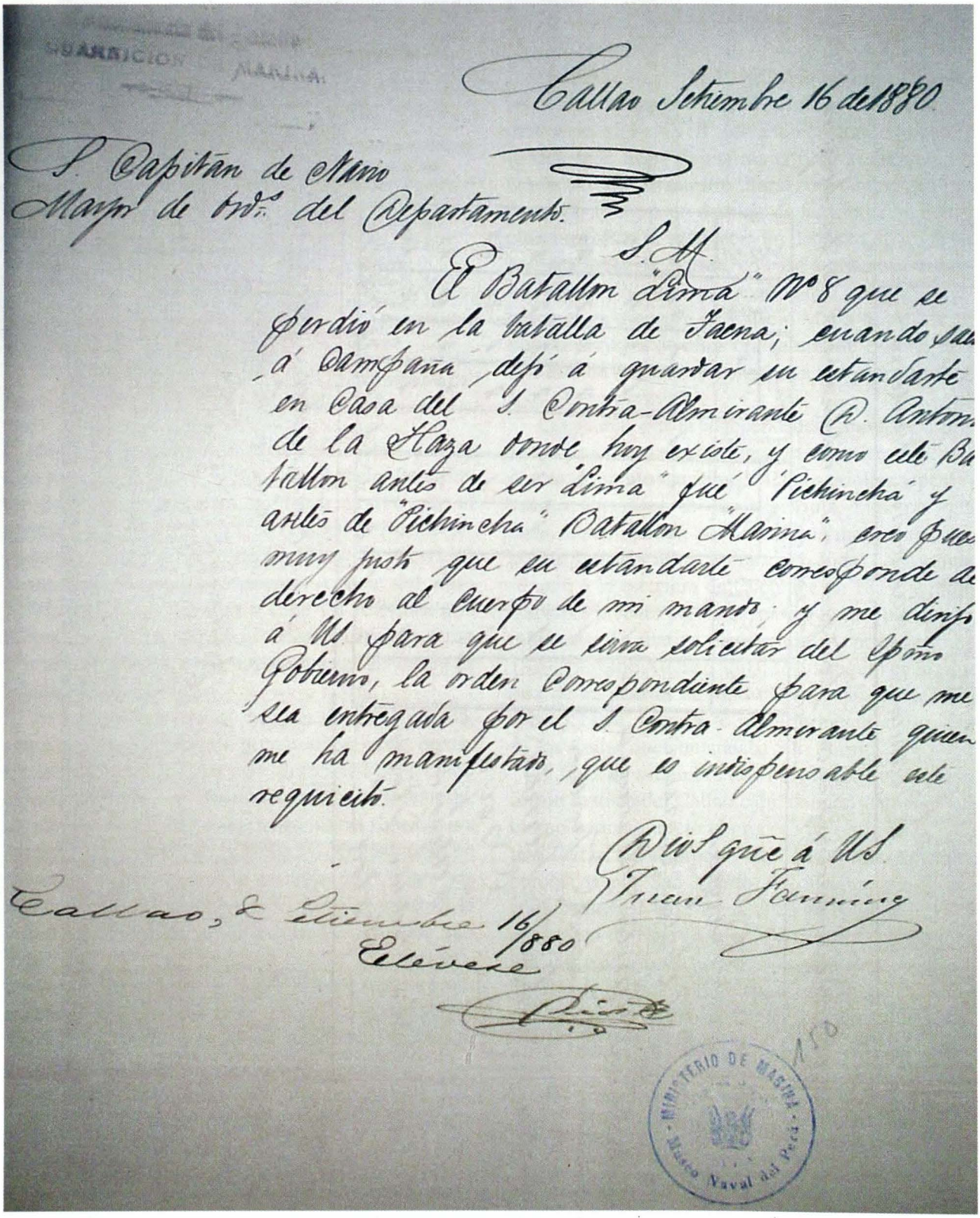
MAYORIA DE ORDENES DEL DEPARTAMENTO

Es copia conforme con el que queda archivado en esta Mayoria.

Alberto [illegible]

MINISTERIO DE MARINA Museo Naval del Perú 52

Efectivos del Batallón Guarnición de Marina embarcados, 1° de julio de 1880.



Callao Setiembre 16 de 1880

S. Capitan de Navio
Mayor de Brds. del Departamento.

S. M.

El Batallon "Lima" Nº 8 que se perdió en la batalla de Tacna; cuando salió á campaña, dejó á guardar su estandarte en casa del S. Contra-Almirante D. Antonio de la Haza donde hoy existe, y como este Batallon antes de ser "Lima" fué "Pichincha" y antes de "Pichincha" Batallon "Marina", creo que muy justo que su estandarte corresponde de derecho al cuerpo de mi mando; y me dirijo á Ud para que se sirva solicitar del Supremo Gobierno, la orden correspondiente para que me sea entregada por el S. Contra-Almirante quien me ha manifestado, que es indispensable este requisito.

Dios guarde á Ud.
Juan Fanning

Callao, 16 Setiembre 16/880
Elévese

MINISTERIO DE MARINA
Museo Naval del Perú



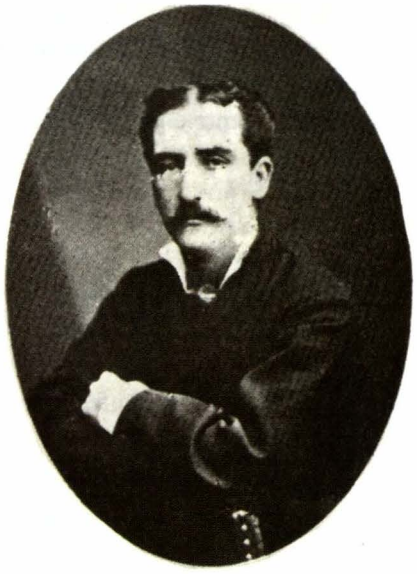
Capitán de Navío Juan Fanning, Comandante del Batallón Guarnición de Marina. Dibujo de Evaristo San Cristóval.

a órdenes del Sargento Mayor Marcelino Carreño, a cuya instancia el 6 de noviembre de 1821 el Comandante General de Marina planteó al ministro del ramo la formación del Batallón de Marina. En las siguientes semanas, la tropa de ese batallón fue incrementada[8] y el 24 de noviembre de ese año, al decretarse la clasificación de la oficialidad de la marina, se señaló el uniforme de los que estaban a cargo de la tropa de marina, así como del personal que la conformaba[9].

Lo cierto es que el Batallón de Marina ya existía a finales de 1821 y al año siguiente dicha unidad había sido aumentada a dos batallones, conformando la Brigada de Marina. Provenientes de diversas unidades de ejército, sus efectivos eran embarcados usualmente a cargo de Sargentos, por lo que su actuación en tierra o en los abordajes era dirigida por oficiales navales. Esto variaba cuando se trataba de naves de mayor porte, como la fragata *Presidente*, en la que sí se embarcaba un oficial de la brigada. Estos oficiales, así como la tropa a su mando, fueron seleccionados para que pudieran brindar un servicio adecuado a bordo de las naves, y en muchas ocasiones hacían toda o buena parte de su carrera en dicha unidad[10].

En la segunda mitad de 1822, cuando se conformó la fuerza destinada a la Primera Expedición a Puertos Intermedios, la tropa de la Brigada de Marina fue trasferida casi en su totalidad al 2° Batallón de la Legión Peruana[11]. En marzo siguiente, luego del fracaso de esa expedición, Guise asumió el mando de la escuadra, siendo una de sus primeras preocupaciones el reconstituir las compañías de infantería de marina[12]. El bautizo de fuego de esa fuerza tuvo lugar el 2 de junio de 1823, cuando la escuadra se presentó en Arica y, como señala Guise, tomó la ciudad "a la fuerza ayudado del corto número de soldados y tripulación de mi fragata, tremolando nuevamente la bandera de la patria". El mando de esas fuerzas recayó en el Capitán de Navío Tomás Carter, comandante de la fragata *Protector*, combatiendo durante varios días hasta posesionarse de la ciudad[13].

El 9 de julio de 1824 los integrantes de la Brigada de Marina volvieron a distinguirse en el ataque nocturno a los buques que se encontraban en la ba-



Subteniente Francisco Retes, oficial de la 1ª Compañía del Guarnición de Marina. Hizo la campaña naval a bordo del Huáscar *y falleció en la batalla de Miraflores.(AHM)*

8. *Ídem, II, pp. 206, 216 y 269.*
9. *Ibídem, I, p. 161.*
10. *Al revisar las listas de oficiales de esta unidad hemos encontrado varios que sirvieron largos años en sus filas. Uno de ellos fue Ramón Herrera, quien en octubre de 1852 fue dado de alta como soldado distinguido en la quinta compañía, ascendiendo rápidamente hasta ser oficial. Diez años más tarde pasó a servir en la Columna de Marina destinada a Loreto, donde permaneció hasta 1872, llegando a ser Sargento Mayor.*
11. *Archivo Histórico de Marina (A.H. de M. en adelante).* Brigada de Marina 1822.
12. *A.H. de M. libro 428, 11/3/1823, ff. 88v-89.*
13. *Se distinguieron en la acción el ya mencionado Capitán de Navío Carter, el Teniente de la Brigada de Marina Juan Espinosa y el Alférez de Fragata graduado José Morales [A.H. de M. libro 839, 6/6/1823].*

hía del Callao. En esa ocasión los atacantes tuvieron cinco muertos y once heridos, uno de los primeros y dos de los segundos pertenecían a la Brigada[14]. La guerra de la independencia peruana concluyó en enero de 1826 con la rendición del Callao. Una de las últimas acciones de esa campaña fue la captura del Castillo San Rafael (posteriormente Santa Rosa), llevada a cabo el 8 de enero de ese año por una compañía de granaderos del batallón Caracas y por una compañía de marina, "cuyo personal no solamente prestaba importantes servicios en el mar sino que compartía los esfuerzos de tierra"[15].

Durante la Guerra con Colombia la Brigada de Marina se distinguió en varias acciones, siendo la primera el combate de Malpelo, el 31 de agosto de 1828, cuando la corbeta peruana *Libertad* derrotó a la corbeta *Pichincha* y a la goleta *Guayaquileña*. Cinco de los diez muertos peruanos fueron infantes de marina, y hubo varios de ellos entre los treinta y cuatro heridos y quemados de la dotación de nuestra corbeta[16].

Posteriormente, cuando se iniciaron las operaciones sobre Guayaquil, la tropa de marina participó en varias acciones sobre las defensas enemigas[17], entre ellas la captura del Castillo de Cruces el 22 de noviembre de 1828. Esa acción, comandada por el Guardiamarina Manuel Villar, fue llevada a cabo por la guarnición de la goleta *Peruviana* y por las lanchas cañoneras de la escuadra[18]. Esa misma noche tuvo lugar un enfrentamiento entre una lancha peruana al mando del Alférez de Fragata Pérez Oblitas y las fuerzas colombianas en el puerto, resultando de ello la muerte de su joven Comandante y de un cabo de infantería de marina[19]. La noche del 23 de noviembre, una nueva incursión de lanchas sobre el puerto concluyó con la muerte de varios tripulantes e infantes de marina[20].

Al estallar la guerra entre la Confederación Perú-



Capitán Mariano Bustamante, Comandante de la 3ª Compañía del Guarnición de Marina.(AHM)

Boliviana y Chile, la Brigada de Marina tenía casi un centenar de hombres embarcados y en el Arsenal[21]. Varios de ellos participaron en la incursión sobre Talcahuano del 23 de noviembre de 1837, en la que fallecieron dos de sus miembros: el Teniente Primero José María Loayza y el Cabo Primero José de la Cruz[22]. Al año siguiente, habiendo prácticamente desaparecido la marina nacional, la Brigada de Marina fue disuelta y sus miembros fueron incorporados al Batallón Pichincha[23]. Pero en noviembre de 1840, tras la derrota de la Confederación, encontramos un decreto supremo estableciendo uniformes para la Armada, entre los cuales se especifica el de la "infantería de marina"[24].

Durante la guerra civil, que se inició en 1843 en-

---

14. *A.H. de M. libro 839, 6/6/1823. Salvin: 7.*
15. *José Valdizán Gamio.* Nuestra Infantería de Marina (tres episodios para su historia). *Revista de Marina, 1982, p. 421-422. Elezar López Contreras.* El Callao Histórico *(Caracas, Litografía de El Comercio, 1926), p. 144.*
16. *A.H. de M., corbeta* Libertad, *Vivero al Ministro de Guerra y Marina, 21/9/1828. Incluye la lista de los muertos, heridos y contusos en la acción.*
17. *La guarnición de la Presidente, al mando del Capitán Manuel Higinio Matis, constaba de tres oficiales, cuatro Sargentos y 76 Cabos y Soldados. La de la corbeta* Libertad *estaba al mando del Teniente Manuel Arnaiz y estaba formada por un Sargento y 35 cabos y Soldados. No tenemos datos de la guarnición de la goleta* Peruviana *ni de las lanchas cañoneras [Jorge Ortiz Sotelo, El vicealmirante Martín Jorge Guise (1780-1828) (Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 1983), pp. 184-186].*
18. *Ortiz.* El Vicealmirante Martín Jorge Guise*..., pp. 161-162.*
19. *A.H. de M., expediente personal del Alférez de Fragata Juan Manuel Pérez Oblitas, f. 33. Fernando Romero Pintado.* El aspecto naval de la Guerra contra la Gran Colombia: 1828-1829. *Revista de Marina, año XXV, Nº 4 (Callao, 1940), p. 21.*
20. *Romero.* El aspecto naval*..., p. 21.*
21. *Treinta y nueve hombres en el bergantín* Congreso, *treinta y uno en el Flor del Mar, trece en el Yanacocha y veinticinco en la corbeta Confederación, además de seis oficiales y doce individuos en el Arsenal*
22. *Denegri Luna, Félix .* La República 1826 a 1851. *En Historia Marítima del Perú, (Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1976), t. VI , vol. 1, p. 550.*
23. *Romero Pintado, Fernando.* La República 1850-1870. *En Historia Marítima del Perú (Lima, Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú, 1984), t. VIII, vol. 2, p. 353.*
24. *Elías, Fuentes..., II, p. 523.*

tre el General Castilla y el Presidente Vivanco, la Marina apoyó a este último y en consecuencia efectivos del Batallón de Marina participaron en la batalla que se libró el 28 de octubre de ese año en San Antonio. Pocos días después, el Capitán de Corbeta José Ortiz de Zevallos, Comandante de la barca *Limeña*, derrotó a las fuerzas vivanquistas el 16 de noviembre en el Alto de Iquerari, cerca de Arica. Entre los que se destacaron en esa acción figuran los Tenientes Manuel Pacheco y Esparza, así como los Pilotines Fanning y Sotomayor[25].

Con la reorganización de la Armada llevada a cabo por el Presidente Castilla en 1847, la fuerza de Infantería de Marina fue fijada en seis compañías de cien hombres cada una[26]. A partir de ese mismo año se inició el esfuerzo de penetración en la Amazonía, disponiéndose el envió de veintiséis hombres del batallón para establecer el fuerte San Ramón, en Chanchamayo[27]. Posteriormente esa fuerza fue elevada hasta alcanzar el nivel de una compañía en 1854[28]. El 2 de diciembre de 1863, cuando se preparaba la expedición naval que debía establecer de forma permanente la presencia estatal peruana en la baja amazonía, primero en Nauta y luego en Iquitos, se creó la Columna de Marina de Loreto sobre la base del Batallón Marina.

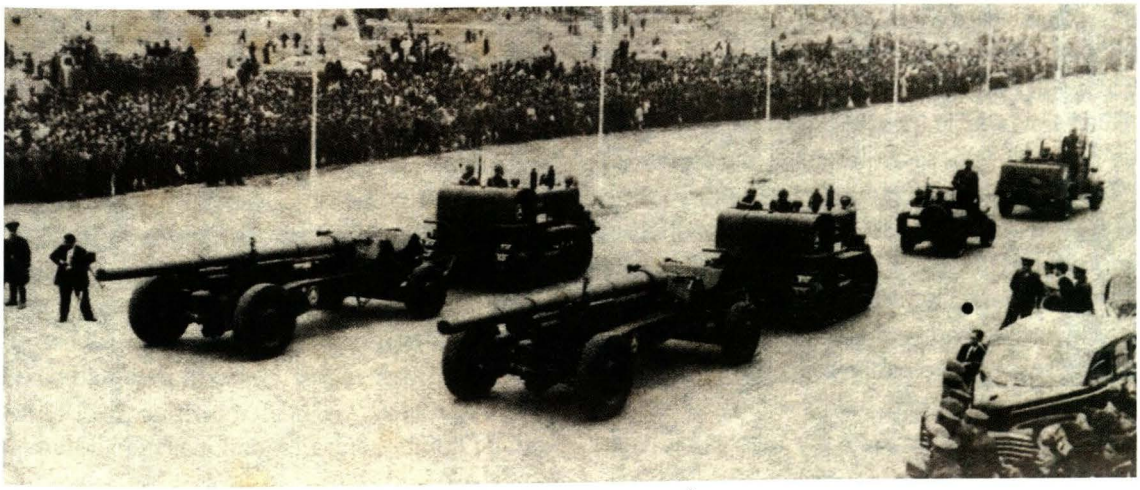
Mientras tanto, en la costa la Brigada de Marina fue incrementada en 1855 para pasar a tener dos batallones, uno de los cuales serviría en la Marina y el otro en el Ejército. Esta fórmula estuvo vigente durante algunos años, pero en la década de 1870 dichos batallones dejaron de figurar en el estado de fuerza de la Armada. Al parecer, en el proceso de reforma militar emprendido por el Presidente Pardo, luego de la revolución de los Coroneles Gutiérrez (1872), dichas unidades fueron refundidas en el Batallón Pichincha.

Al iniciarse la Guerra del Pacífico la unidad de ejército que había estado destinada a prestar servicios en la Armada era el Batallón Lima N° 8, el mismo que fue desplazado al sur con las otras unidades del ejército de línea, siendo reemplazado por el Batallón Pichincha y por la Columna Constitución. Esta última, inicialmente al mando del Capitán de Fragata José Sánchez Lagomarsino, dotó a las unidades de la escuadra y también a las baterías del puerto de Arica, falleciendo varios de sus miembros en las acciones que tuvieron lugar durante la campaña naval.

Cabe destacar que en la Batalla de Arica, la dotación de la *Independencia* sirvió no sólo en las referidas baterías sino también en la defensa del fuerte Ciudadela, último punto de la resistencia peruana, donde fallecieron varios de sus miembros al lado del Capitán de Navío Juan Guillermo More.

La Marina también estuvo presente en otras acciones de la campaña terrestre, siendo así que los matriculados de los puertos del sur conformaron la Columna Navales, que tomó parte en la batalla de Tarapacá, mientras que la Columna de Artillería de Costa, constituida en el Callao al estallar la guerra, también destacó parte de sus fuerzas a la defensa de los puertos del sur.

La Columna Constitución fue extinguida en 1880, pues el 10 de enero de ese año se dispuso la



Grupo de Artillería Móvil de Defensa de Costas en el desfile de Fiestas Patrias de 1949 (Revista de Marina 1949, p. 600).

25. *Denegri.* La República 1826 a 1851. *Vol. 2, p. 122-123.*
26. *García Calderón, Francisco.* Diccionario de la Legislación Peruana *(Lima, Imprenta del Estado, 1862), II, p. 300.*
27. *A.H. de M., 1847, Batallón de Marina.*
28. *A.H. de M., 1854, Batallón de Marina.*

creación del batallón Guarnición de Marina, con 600 efectivos, "bajo exclusiva inspección y dependencia del Comandante General de Marina". Su función primaria sería servir de guarnición a los buques de la escuadra y debía ser instruido en "las diversas clases de artillería y en la táctica de las fuerzas de desembarco"[29]. El Capitán de Navío Juan Manuel Fanning fue su primer jefe, y el 14 de febrero fueron nombrados treinta y siete oficiales de marina y ejército para cubrir los cargos del Estado Mayor y de las seis compañías que tenía. Entre ellos figuraban tres que habían hecho la campaña naval a bordo del *Huáscar*, los Capitanes Mariano Bustamante y Manuel Arellano, así como el cirujano Felipe Rotalde.

El Batallón fue formado sobre la base de la desaparecida Columna Constitución, con varios de los prisioneros de los buques peruanos que habían sido canjeados por los Soldados chilenos del Escuadrón de Caballería Carabineros de Yungay y con algunos voluntarios. Entre ellos figuraba el cabo segundo Agustín Salas, tambor de órdenes, quien había asistido a la jornada de Angamos con escasos 13 años.

El Batallón dotó las lanchas que defendieron la bahía del Callao durante el bloqueo chileno, establecido el 10 de abril de 1880, siendo así que el 23 de ese mes, cuando la Urcos rechazó el ataque de la lanchas chilenas *Janequeo* y la *Guacolda*, quedaron heridos cinco hombres del Guarnición de Marina[30]. Las noches del 15 y del 16 de setiembre, casi cien de sus hombres tomaron parte en una fallida incursión a la Isla San Lorenzo. La noche del 6 de diciembre se trabó un combate generalizado entre las lanchas peruanas y chilenas. En dicha acción, la *Arno*, que iba al mando del Teniente Primero Antonio Jimeno, sufrió un impacto que hirió a varios de los quince hombres del Guarnición de Marina que la dotaban[31].

El Guarnición de Marina llegó a la batalla de Miraflores con una valiosa experiencia de combate y con 524 hombres, siendo la unidad peruana más numerosa que participó en dicha acción, encuadrada en la división que mandaba el Coronel Andrés A. Cáceres. La actuación del Guarnición de Marina en Miraflores fue destacada por propios y extraños, no sólo repeliendo dos veces los ataque enemigos sino llevando a cabo sendos contraataques con el Batallón Jauja que hicieron retroceder a las fuerzas chilenas. Las bajas en el Guarnición de Marina fueron elevadísimas, y si bien no contamos con cifras precisas, las fuentes consultadas señalan que superaron los cuatrocientos hombres, entre ellos sus tres primeros jefes: el Capitán de Navío Juan Manuel Fanning, el Coronel graduado Andrés Suárez y el Sargento Mayor José Antonio Sarrio[32].

El otro batallón chalaco que participó en la Batalla de Miraflores fue el Guardia Chalaca. Había sido constituido como batallón de reserva en setiembre de 1880, pero sólo el 27 de noviembre se le asignó los oficiales de marina y ejército que debían dotarlo. El mando le fue otorgado al Capitán de Fragata graduado de Coronel provisional Carlos L. Arrieta, quien marchó a la línea de Miraflores con tres de sus compañías, pues dos de ellas debieron permanecer en Lima y al parecer la sexta en el Callao. En esa acción falleció Arrieta y muchos de sus hombres, quedando al mando de los restos de la unidad el Alférez de Fragata Ramón Valle Riestra[33].

El lento resurgimiento nacional después de la Guerra del Pacífico llevó a que se restableciera el sistema de asignar oficiales y tropa del ejército para la guarnición de los buques de la escuadra. Esta situación se mantuvo hasta el 2 de febrero de 1919, cuando fue creado el Batallón de Marina, con dos compañías de fusileros, una sección de ametralladoras y una sección de servicios. El mando le fue otorgado al Capitán de Corbeta Héctor Mercado, quien sería reemplazado en noviembre de 1920 por el Capitán de Fragata Moisés Pinto Bazurco[34]. Lamentablemente, por razones presupuestales, dicho batallón fue suprimido en marzo de 1922.

Veinte años más tarde, iniciada la Segunda Guerra Mundial y producido el ataque japonés a Pearl Harbor, Estados Unidos logró organizar un sistema defensivo continental que entre sus puntos críticos consideraba al Canal de Panamá y al puerto de Talara. La protección de este puerto fue asumida por la Armada Peruana a fines de febrero de 1942, asignando para ello diversos medios que pasaron a denominarse Servicio Naval de Defensa de Costas, el mismo que fue reforzado en marzo de ese año con una unidad de defensa de costas norteamericana procedente de California[35]. En diciembre de 1942 se cambió de nombre a esa unidad, pasando a llamarse De-

---

29. *Decreto supremo del 10/1/1880.*
30. *Como resultado de esta acción quedaron heridos el Alférez de Fragata Domingo Valle Riestra, comandante de la lancha, así como el Teniente José María Delgado y otros cuatro Soldados de la cuarta compañía del Guarnición de Marina [A.H. de M., Guarnición de Marina. Rosendo Melo.* Historia de la Marina del Perú *(Callao, Museo Naval, 1980), I, 399].*
31. *El Peruano, 20/12/1880.* Oficio de Fanning sobre la actuación de su gente en este encuentro.
32. *Ortiz Sotelo, Jorge.* Apuntes sobre la batalla de Miraflores *(15 de enero de 1881) (Lima, Municipalidad de Santiago de Surco, 1996).*
33. *Ídem.*
34. *A.H. de M. libros copiadores E5 a1-a4.*

fensa Naval de Costa de Talara[36]. A mediados del año siguiente, el 9 de junio de 1943, se creó la Fuerza de Comandos Navales, asignándole como tarea la defensa de costas, las operaciones anfibias y la protección de los establecimientos navales[37]. Su organización constaría de una compañía de comando, una de ametralladoras, tres de fusileros y una banda de músicos, asignándosele además la batería Alfonso Ugarte y una batería antiaérea de 90 milímetros[38]. El mando fue asumido por el Capitán de Fragata Pedro de la Torre Ugarte.

En atención a la importancia que tenían los medios asignados a la defensa de costas, en abril de 1946 se creó el Comando General de la Defensa de Costas, del cual dependía la Fuerza de Comandos Navales. En marzo de 1948 se dispuso que esta última pasara a denominarse Infantería de Marina, cuya fuerza fue elevada a dos batallones en julio de aquel mismo año. El Comando General de Defensa de Costas comprendía, además, un Grupo de Artillería Móvil, una Batería Fija de Defensa de Costas y una Flotilla de Barcazas.

Al parecer, la revolución de octubre de 1948, en la que participó activamente el personal de Defensa de Costas, especialmente en la defensa de la Base Naval del Callao contra el ataque de las fuerzas gubernamentales, llevó a la disminución de la Infantería de Marina. En los años siguientes vemos que los miembros de dicha fuerza dotaron el Grupo de Artillería Móvil de Defensa de Costas, el mismo que aumentó su capacidad de fuego con piezas de 155 milímetros[39].

En 1952, la Armada recibió su primera nave de desembarco, el B.A.P *Chimbote*, motivando un creciente interés en organizar los medios navales para conducir operaciones anfibias. Fue por ello que a principios de 1957 se transfirió al Ejército una batería del Grupo de Artillería Móvil a cambio de armamento ligero para organizar un Batallón de Infantería de Marina. Realizado dicho canje, y contando la Marina con un nuevo buque de desembarco, el B.A.P *Paita*, el 22 de abril de 1959 se dispuso la creación del Batallón de Infantería de Marina N° 1, el mismo que formaría parte de la Fuerza Naval de Defensa de Costas[40]. El 12 de agosto de 1960, dicho batallón pasó a denominarse Guarnición de Marina, en homenaje a la unidad naval de ese nombre que combatió en la batalla de Miraflores.

Pocas semanas después de la creación de la Infantería de Marina, arribaron al Callao otros dos buques de desembarco, los B.A.P *Lomas* y *Atico*, a los que se uniría el transporte de ataque *Independencia*. Asimismo, a partir de 1963 se envió oficiales a Estados Unidos y Argentina para capacitarse en infantería de marina.

Con algunas de esas unidades navales, la Infantería de Marina comenzó su entrenamiento anfibio, el mismo que fue debidamente apreciado por propios y extraños en la Operación Ayacucho, en la que tuvo lugar un ejercicio de asalto anfibio en Chilca, el 7 de diciembre de 1964. El destacamento de infantería de marina contó con una unidad de reconocimiento anfibio, una de artillería móvil y la participación de infantes de marina venezolanos.

Poco antes, en noviembre de ese año, había sido creada la especialidad de Infantería de Marina, y en diciembre de 1965 se estableció la Escuela Básica de Infantería de Marina, la misma que inició sus actividades en febrero del siguiente año con treinta y dos alumnos. En la medida en que las unidades de infantería de marina fueron creciendo, en setiembre de 1966 se creó la Fuerza de Infantería de Marina.

La necesidad de contar con un espacio adecuado para el entrenamiento y actividades propias de la infantería de marina llevaron a que se hiciera necesario buscarle otra sede fuera de la Base Naval del Callao. Fue así que se seleccionó la Estación Naval de Ancón y en 1970 se iniciaron los trabajos para construir el cuartel de la Fuerza de Infantería de Marina. Las obras concluyeron en julio de 1971 y el 8 de octubre de aquel año se llevó a cabo su inauguración, con asistencia del Presidente de la República del Perú[41].

Ese mismo año inició sus actividades la Escuela de Calificación de Oficiales de Infantería de Marina, que hasta entonces había desarrollado sus labores enviando a los oficiales alumnos a calificarse en el exterior. También en 1971 se creó la Compañía de Comandos Anfibios y tres años después se hizo lo propio con el Batallón de Vehículos Anfibios, en base a

35. *http://www.army.mil/cmh-pg/books/wwii/Guard-US. Caretas 1437 (octubre 1996).*
36. *Resolución suprema del 19/12/1942*
37. *Perú – Obra de Gobierno del presidente de la República Dr. Manuel Prado 1939-1945 (Buenos Aires, Talleres Gráficos de Guillermo Kraft, Ltda., 1945), p. 141.*
38. *Garaycochea León.* Legislación Naval año 1943 *(Lima, Imprenta Segrestan, 1944), XVI, pp. 203-206. León Garaycochea, Legislación Naval año 1944 (Lima, Imprenta Segrestan, 1945), XVII, p. 267.*
39. *Revista de Marina (enero febrero 1952), p. 106.*
40. *Decreto Supremo N° 27 del 22 de abril de 1959.*
41. *El Monitor (noviembre 1971).*

los vehículos de reconocimiento Chaimite y con la Brigada de Infantería de Marina. A mediados de los años setenta, se establecieron destacamentos de infantería de marina en Mollendo, Iquitos y Tumbes.

En los años siguientes, la Fuerza participó en todas las actividades inherentes a su función primaria, y algunos de sus integrantes tomaron parte en misiones paz en el exterior (Namibia y el Sahara). Pero la década de los años ochenta marcó un cambio significativo en su vida institucional al verse involucrada en la lucha contra la subversión terrorista que se había iniciado en las serranías ayacuchanas en 1980[42].

El primer destacamento de Infantería de Marina (Caimán) arribó a Ayacucho en enero de 1983, siendo destinado a vigilar y defender diversos puntos, entre ellos la ruta hacia San Francisco, en el valle del río Apurímac, así como algunas instalaciones claves para las comunicaciones. Poco después se le asignó un área de responsabilidad que comprendía la provincia de Huanta y algunos distritos de la provincia de La Mar. El jefe del destacamento, un Capitán de Corbeta, asumió las funciones de jefe político y militar de ese ámbito, estableciendo seis bases contraterroristas en las localidades de Huanta, Huamanguilla, San José de Secce, Luricocha, Tambo y San Miguel.

Durante dos años los sucesivos destacamentos de infantería de marina actuaron en esa zona sosteniendo varios enfrentamientos con los terroristas y sufriendo la baja de varios de sus integrantes. Controlada la zona, en abril de 1985 el destacamento de Infantería de Marina fue trasladado al valle del río Apurímac, estableciendo su puesto de mando en el aeródromo de Luisiana y distribuyendo sus patrullas en cinco bases contraterroristas ubicadas a lo largo del río. Inicialmente, en las localidades de Llochegua, Sivia, San Francisco y Santa Rosa; posteriormente, en la medida en que comenzaron a producirse deserciones entre los terroristas, muchos de los arrepentidos fueron ubicados en el caserío de Corazón Pata, cercano a Llochegua, asignándose dos patrullas para su protección.

Durante cinco años, se operó en esa zona, llegando a cerrar el paso al accionar terrorista proveniente del río Ene y a controlar la estratégica ruta entre Ayacucho y Cusco. Pero a finales de la década de los ochenta la actividad terrorista se había expandido por diversos puntos del país, siendo uno de los ámbitos donde actuaban con mayor intensidad el departamento de Ucayali, una provincia del departamento de Huánuco y otra del departamento de Loreto, con casi ciento cincuenta mil kilómetros cuadrados y un cuarto de millón de habitantes. La pacificación en aquella zona fue encomendado a la Marina de Guerra, pero, a diferencia de lo sucedido en Ayacucho, tan vasta extensión resultaba imposible de ser cubierta con los medios disponibles por la Infantería de Marina. La solución implicó crear los Batallones Ligeros de Combate (Balico) que incorporaban a sus filas a la totalidad del personal naval mediante un sistema rotativo. El primero de estos batallones se activó en mayo de 1990, siendo desplegado en la zona de Ucayali luego de un año de organización y entrenamiento[43]. Mientras dicho entrenamiento se llevó a cabo, la Infantería de Marina organizó el Destacamento Tiburón, formado con las unidades de Infantería de Marina de la I y la V Zona Naval, que asumió el control de la zona. Posteriormente los Batallones Ligeros de Combate fueron reemplazados por los Batallones Ligeros de Infantería de Marina (Balim).

Con esas unidades, reforzadas con elementos de la Fuerza Naval de la Amazonía y de la Fuerza de Aviación Naval, en julio de 1991 se constituyó la Fuerza de Tarea 100, al mando de un Contralmirante, con su puesto de mando en la ciudad de Pucallpa. El Frente Ucayali concentró sus esfuerzos a lo largo de la carretera Federico Basadre, que une Pucallpa con Lima, y el río Ucayali, que cumple similar función hacia Iquitos. En ambos ejes se establecieron sendas bases contraterroristas[44], cada una de las cuales tenía un ámbito de responsabilidad sobre el cual debía conducir operaciones de patrullaje para liquidar la actividad terrorista.

La lucha contra el terrorismo también se llevó a cabo en Lima y Callao, siendo así que la infantería de marina tuvo a su cargo el esfuerzo principal para debelar el motín terrorista en el penal de El Frontón, iniciado el 19 de junio de 1986. La lucha fue cruenta y si bien se logró dominar la situación, capturando a un significativo número de reclusos, las unidades involucradas debieron lamentar varias bajas.

Ese mismo año se creó la Unidad Especial de Combate para atender situaciones como la que se presentó en diciembre de 1996 cuando un comando del Movimiento Revolucionario Túpac Amaru capturó numerosos rehenes en la residencia del embajador japonés. Al momento de producirse esa crisis, la

---

42. *Ortiz Sotelo,Jorge.* La Marina de Guerra del Perú en la lucha contra el terrorismo (1980-1997). *Revista de Marina año 95, n° 1 (enero-marzo 2002), pp. 11-23.*
43. *Ríos Chávez, Max.* Reseña del Batallón Ligero de Combate n° 1. *Anfibio (Órgano informativo de la Fuerza de Infantería de Marina), n° 1 (setiembre octubre 1994), p. 27.*
44. *Atalaya, Pucallpa, Puerto Inca, Nueva Requena*

Unidad Especial de Combate era la única unidad en las fuerzas armadas peruanas en condiciones de actuar, y fue en torno a ella que se conformó un equipo conjunto de oficiales del ejército y de la aviación que llevó a cabo la operación Chavín de Huántar, mediante la cual se logró liberar a los rehenes.

Sin temor a equivocarnos podemos señalar que hoy la Fuerza de Infantería de Marina es una de las unidades de combate de mayor alistamiento en las fuerzas armadas peruanas. Su actuación en las recientes operaciones Unitas y en varios otros ejercicios dan claro testimonio de ello.

A lo largo de estos 183 años nuestros infantes de marina han combatido no sólo en Lima, El Frontón, Ayacucho y Ucayali, sino que también lo han hecho en Guayaquil, Cobija, Arica, Talcahuano. Y hoy, en cumplimiento a los compromisos asumidos por nuestro país, se preparan para intervenir en misiones de paz en Haití y Chipre.

Los hombres que hoy sirven en la Fuerza de Infantería de Marina son, pues, herederos de una larga y honrosa tradición de servicio a la nación, y con certeza sabrán mantener en alto su lema: ¡Acción y Valor! ⚓

Bajas en los combates de Guayaquil (22 al 24 de noviembre de 1828)

Infantería de Marina

Sargento Segundo José Cruz	contuso	Cabo Primero Manuel Córdova	fallecido
Sargento Segundo Manuel Baiva	contuso	Cabo Segundo José López	herido
Cabo Primero Juan Gonzales	contuso		

Soldados

Laureano Flores	herido	Cipriano Rivera	herido
Pedro Luna	herido	Rafael Reyes	herido
Bernabé Rojas	contuso	Pedro León	contuso
Domingo Capetillo	contuso	Luis Cirilo	contuso
Francisco Sandoval	contuso	José Mercedes	contuso
Pedro Cutapani	herido	Sabiniano Chávez	herido
José Lumbreras	contuso	José Córdova	fallecido
Ventura Sánchez	contuso		

Guarnición de Marina
Dotación en 1880
Primer Jefe, Capitán de Navío graduado Juan Manuel Fanning
Segundo Jefe, Coronel graduado, Teniente Coronel Andrés Suárez
tercer jefe, Sargento Mayor José Antonio Sarrio
Cuarto Jefe, Sargento Mayor Miguel Hernández
Ayudante, Capitán Graduado, Teniente Manuel Pino
Sub-ayudante, Subteniente José María Valle Riestra, remplazado por Enrique Noriega
Abanderado, Subteniente José L. Eslava
Cirujano de 1ª clase Felipe Rotalde
Capellán ....

Primera Compañía
Capitán, Sargento Mayor graduado Agustín Ugarte
Teniente Federico Effio, fallece tras el combate del 6 de diciembre de 1880
Teniente de la Guardia Nacional Aurelio Hurtado y Haza
Subteniente Manuel Marcos
Subteniente Francisco Retes

Segunda Compañía
Capitán, Sargento Mayor graduado Miguel Avilez
Teniente José Silva
Teniente de la Guardia Nacional Nicanor Barrios
Subteniente Manuel Villavicencio
Subteniente de la Guardia Nacional Heriberto Elías Pastor

Tercera Compañía
Capitán Mariano Bustamante
Teniente Arturo Carbajal
Teniente de la Guardia Nacional Federico Valega
Subteniente Salvador Castilla
Subteniente Emilio Cavero

Cuarta Compañía
Capitán Hilario Mansilla
Teniente José María Delgado
Teniente de la Guardia Nacional Moisés Patrón
Subteniente Leopoldo Oyague Soyer
Subteniente Manuel Layseca

Quinta Compañía
Capitán de la Guardia Nacional Manuel Arellano
Teniente López Hurtado
Teniente Nicanor Tellería
Subteniente Francisco Tebe
Subteniente de la Guardia Nacional Guillermo Henrice y Arancibia

Sexta Compañía
Capitán Augusto Gómez Lira
Teniente José Manuel Mar
Teniente Pablo Eslava
Subteniente Guillermo Higginson
Subteniente José C. Blanco

NOTAS SOBRE EL AUTOR: En Revista de Marina. Nº 1, Abril, 2003.

立合約人 中華廣州府新安縣人姓李名有 秘魯國現住廣東商人士加利 爲 訂明僱工章程合約事

今有秘魯國商人士加利 應承各款列左

一 允送華人李有 搭船名已年 馬九利 現泊澳門 洋面將欲揚帆駛往南亞美理駕各埠

一 允先交華人李有 置衣服銀兩十元 俟在工銀內酌議扣還

一 該船到南亞美理駕該埠允許 請定工夫處所 與該華人共工銀每月四大元

兼載其人衣食使用 俾工之後除允許各樣外所有一切別事均與本國人無異

一 允在東家處住宿日給食用每餐食飯以一點鐘爲度

一 允該華人李有 倘 疾病東家延醫調治無得扣減工銀 工人亦不得妄爲

不法致生穢疾

一 允每年新正例准該華人開暇三日不減工銀

今有華人姓李名有 應上六款自愿應允各款列左

一 允我必搭該船船主名麻剌 依期揚帆駛往南亞美理駕各埠

一 在埠上我願謹遵船主吩咐不敢亂做亂爲

一 到該埠我必勤力耕田開礦工匠並各項雜事東家吩咐我所曉者亦必肯做但

不用掘崔糞肥料限期八年爲滿每日開工謹依該國規矩

一 允限期內只專心服事東家不得私事別人及私做已事未奉東家之字不得私

往別處亦無出外住宿

一 允自開工之日爲始期內或有疾病不得藉扣工銀

一 現收定銀壹元及衣服等項每月攤還銀一元 俟還清之日照原議工銀交足

右批各六款係各人情愿親筆花押永無反悔兩相共立合同各執爲照

咸豐五年十月十三日立合同 第 九十九 號 府 縣 司

中華人 姓 名 開船 月 日

中保人 現年 歲 到埠 月 日

工作 開工 月 日

李有 的筆 花押

佛順記

Contrato de trabajo perteneciente a Li You, ciudadano chino con 20 años de edad a la firma del contrato, oriundo del distrito de Xinhui (cercano a Cantón). Contrato firmado el año de 1855 siendo emperador de China Hsien-Feng. Se hace referencia que trabajará para el hacendado Domingo Elías.

EVIDENCIAS DE LA INMIGRACIÓN CHINA EN LA ISLA DE SAN LORENZO

José A. Hudtwalcker Morán
José F. Pinilla Blenke

Introducción

Los motivos socio-económicos y políticos que propiciaron la significativa inmigración de mano de obra no calificada de China al Perú, en un régimen que Rodríguez Pastor no duda en denominar como semiesclavitud a contrato, han sido ampliamente discutidos en artículos y publicaciones relacionadas con el tema. Sólo mencionaremos que esta inmigración se produjo básicamente entre 1849 y 1874, que fue causada por la terrible situación económica en China producto de las numerosas revueltas y conflictos militares que caracterizaron la época y que este fenómeno involucró el importante número de 100.000 colonos orientales, conocidos como culíes, solamente en nuestro país.

Esta inmigración no sólo incluyó al Perú como destino, sino que se realizó por todo el sur del continente asiático, Oceanía, Hawai, Estados Unidos, Panamá y principalmente a Cuba. Este último país es uno de los pocos que tuvo mayor importación de culíes que el Perú.

En un primer momento estos trabajadores llegaron para apoyar temporalmente la agricultura de orientación industrial (caña de azúcar y algodón básicamente), reemplazando de alguna manera la mano de obra perdida tras el levantamiento del régimen esclavista que tenía como eje a los africanos y la retracción de la población indígena con motivo de la abolición del tributo. Los contratos de trabajos, que en un comienzo se firmaron por cinco años ampliaron pronto su tiempo de prestación a ocho años. Las labores, motivo del contrato, incluían en un primer momento, la explotación del guano de islas.

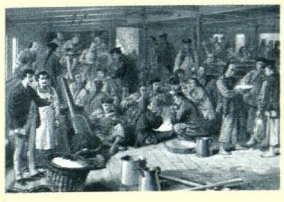
Precisamente, el próspero empresario y político iqueño don Domingo Elías, dueño del contrato de Li You como veremos más adelante, fue quién importó en octubre de 1849 el primer lote de 75 asiáticos. Pese a las prohibiciones estatales, su principal empleo fue en la extracción de guano. Posteriormente, debido a las inhumanas condiciones de trabajo, muchos casos acabaron en revueltas, con el suicidio de los colonos o con graves afecciones médicas entre los trabajadores, razón por la cual se incorporó un párrafo especial en los contratos para no incluir el trabajo en las islas entre las labores que eventualmente efectuarían los inmigrantes en nuestro país.

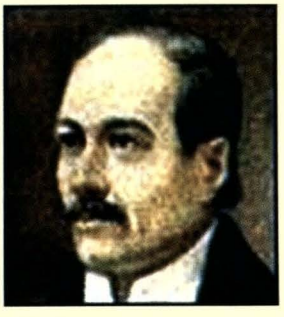
El principal destino de la inmigración china a partir de 1855 fue la agricultura. Como mencionamos anteriormente, básicamente para el cultivo de la caña de azúcar y del algodón en toda la costa. Esto se da dentro de una coyuntura histórica donde se presenta un sostenido crecimiento de la demanda de materias primas en el contexto de la segunda revolución industrial de occidente. Un porcentaje menor de los orientales se dedicó a la construcción de vías para ferrocarril (desde mediados del siglo XIX) y al servicio doméstico.

Antecedentes

Las evidencias culturales presentadas en el presente artículo son el resultado de la segunda temporada de investigación y exploración arqueológica realizada en la isla San Lorenzo entre fines del 2003 y los primeros meses del 2004. Estos trabajos, financiados por particulares a través de la Fundación Miguel Grau, se realizaron con la Dirección de Intere-

Domingo Elías .Agricultor y político iqueño. Principal importador de pobladores chinos al Perú. Abajo: migrantes chinos en barco rumbo a América.





ses Marítimos e Información de la Marina de Guerra del Perú y por acuerdo del hoy denominado Comité de Investigación de Historia y Arqueología Marítima. Contamos con la autorización del Estado para realizar las excavaciones arqueológicas comprendidas en esta investigación mediante las Resolución Directoral Nº 00361/INC-DREPH del 30 de diciembre del 2003.

Descripción de contextos

Disturbados

Entierro de Li You (1855)

Este entierro se encontró totalmente disturbado en el extremo NO del corte 2 del Panteón. Las asociaciones de este contexto funerario, recuperadas por un funcionario del Museo Naval, se encuentran depositadas en dicho Museo y formaba parte, hasta hace poco tiempo, del contenido de una vitrina en la desactivada sala del museo dedicada a la Isla San Lorenzo.

Diversos utensilios se encontraron al interior de una bolsa azul de lino que aparentemente acompañaba al cadáver. A continuación, presentamos un listado de los objetos de este contexto que se encuentran depositados en el Museo Naval:

1. Bolsa de lino (?) de color azul oscuro (39 cm. de alto x 28 cm. de ancho), la misma que contiene los siguientes objetos.
2. Papel doblado que al practicar conservación preventiva resultó corresponder con un contrato negociado en el año de 1855 entre el ciudadano chino Li You y el Sr. Domingo Elías.
3. Botín de tela de algodón (47 cm. de alto) con unos 150 gramos de frutos secos de Canarium album. Planta medicinal cuyo fruto es actualmente conocido como olivo blanco chino.
4. Un Wen de bronce (moneda china). Procedencia Pekín, asociada al emperador Tao-Kuang (1821-1850). Diámetro 2,2 cm.
5. Un Wen de bronce (moneda china). Procedencia Pekín, asociada al emperador Ch'ien-Lung (1736-1795). Diámetro 2,5 cm.
6. Un Wen de cobre (moneda china). Procedencia Pekín, asociada al emperador Ch'ien Lung (?) (1736-1795). Diámetro 2,3 cm.
7. Cepillo trabajado en hueso pulido (largo 14,7 cm x 0,8 cm. de ancho).
8. Una ficha de dominó trabajada en madera marcada con los números 6 y 5 en sus extremos (largo 4,8 cm. x 1,7 cm. de ancho x 0,3 cm. de espesor).
9. Un atado de 12 palitos cortados de bambú (cada uno largo 9,5 cm. x 0,02 cm. de diámetro).
10. Fai Chi o "palos chinos" (dos palos de comer). Bambú. Largo 23 cm. x 0,5 cm de diámetro.
11. Un soporte de bambú para los palitos de comer (largo 11,5 cm. x 0,9 cm. de diámetro).
12. Peine doble usado tradicionalmente para sacar piojos y liendres, conocido como "asentador". Contiene lo que parece ser un poema pirograbado en letra cursiva china. Bambú. (largo 13,1 cm. x 5,8 cm. de ancho x 1,5 cm de espesor. Las púas son de bambú y tienen un largo de 5.8 cm.).
13. Peineta de madera (largo 14,5 cm. x 5,5 cm de ancho).
14. Ovillo de hilo oscuro envuelto en torno a un trozo de mazorca de maíz.

Li You, oriundo del distrito de Xinhui, cercano del distrito de Cantón (Guanzhou), en el momento de fallecer tenía alrededor de 20 años de edad, según se especifica en su contrato de trabajo. Éste fue firmado el quinto año del emperador Hsien-Feng en la décima luna (noviembre o diciembre de 1855) y según la Dra. Isabelle Lausent, corresponde a un contrato clásico de 8 años donde se precisa que el culíe debe realizar todos los trabajos que se le pida, salvo colectar guano. Se especifica que trabajará para su empleador el hacendado y político iqueño don Domingo Elías y que su sueldo será de 13 yuan (4 pesos), de los que tendría que rembolsar 1 yuan mensualmente. Aunque sabemos que en la práctica nunca se respetó esta cláusula, una de ellas menciona que su sueldo no puede ser reducido por razones de enfermedad.

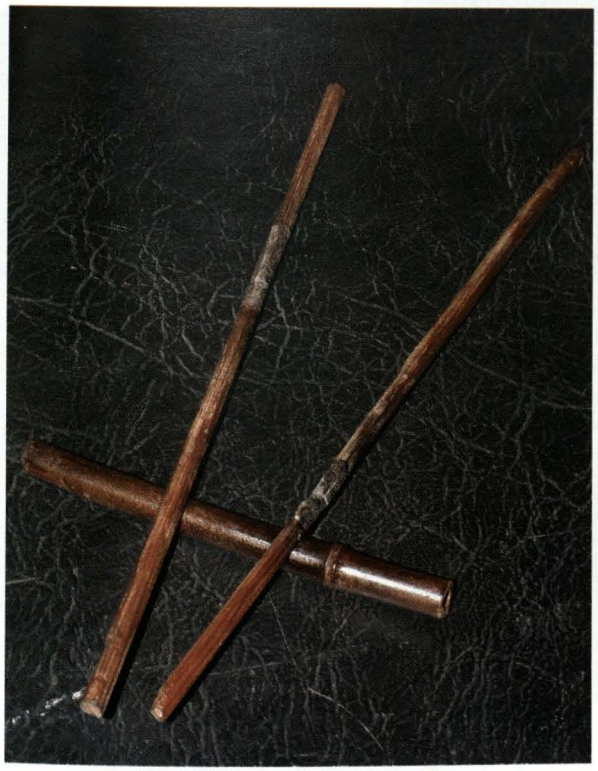
Entierros excavados in situ

Entierro XVII del Panteón

Corte 5, Unidades: 10,12, 25 y 26

Corresponde a un entierro superficial sin ataúd, dispuesto en una fosa simple de 1,90 m. de largo, 0,75 m. de ancho por 0,30 m de profundidad. El cuerpo se encontró a apenas a unos 0,15 cm. de profundidad.

El cadáver corresponde a un individuo adulto de entre 25 y 30 años de edad. Sexo masculino y 1,52 m. de estatura. Fue enterrado extendido, de cubito dorsal, con los brazos extendidos a los lados del cuerpo y con las manos en puño a la altura de la cadera. Este individuo presenta rasgos orientales y se encuentra vestido con dos camisas de manga larga con botones y pantalón corto, a la altura de la rodilla. Todas estas prendas son confeccionadas en algodón blanco. Sobre esta vestimenta lleva puesto un



Fai Chi o "palos chinos" (palos de comer). Material Bambú. Asociados a un soporte de bambú para los palitos de comer.



Detalle del "asentador" o peine doble usado tradicionalmente para sacar piojos y liendres. Contiene lo que parece un poema escrito en letra cursiva china, bajo la técnica del pirograbado. Material Bambú.



Atado de 12 palitos de bambú. Ficha de dominó trabajada en madera de Bambú, marcada con los números 6 y 5 en sus extremos. Es conocida la afición de los orientales por los juegos de apuestas, de igual manera, sabemos que estas fichas eran usadas con fines adivinatorios.



Emperador Hsien-Feng (1851-1861). Como consecuencia de la segunda guerra del opio, firmó dos tratados que lo obligaron a abrir 11 nuevos puertos al comercio británico y francés y a aceptar el amarre de un barco de guerra en cada uno de ellos. También autorizó la libre navegación por el Yangtse, concedieron a los ciudadanos británicos y franceses libertad de residencia en China, aceptaron la inviolabilidad de sus propiedades y su extraterritorialidad, admitieron la actividad misionera y legalizaron el comercio de Opio. El contrato de Li You fue firmado en el quinto año del gobierno del emperador Hsien Feng.



Wen chinos. Monedas de bronce y cobre asociadas al entierro de Li You. Las monedas eran fundidas y formalmente son muy conservadoras a través del tiempo. A diferencia de las monedas occidentales, imposible establecer el año preciso de emisión. Fueron utilizados como ofrendas funerarias, amuletos, como botones, como decoración; asimismo, fueron usadas para los juegos y la adivinación. Dos de ellas (bronce y cobre) corresponden a tiempos del emperador Ch'ien-Lung (1736-1795) y la tercera (bronce) a tiempos del emperador Tao-Kuang (1821-1850).





Anverso y reverso de wen de la era del emperador Ch'ien-Lung. (fuente internet)





Anverso y reverso de wen de la era del emperador Tao-Kuang (fuente internet)



Dentro de un botín de tela de algodón se encontró 150 gramos de frutos secos conocidos como Olivo blanco chino (Canarium album). Semillas utilizadas en la medicina tradicional china. La semilla tiene forma fusiforme y es muy rica en calorías, usada como digestivo, lubricante, antinflamatorio, antídoto contra venenos, antiviral y astringente.



Detalle de vestimenta china correspondiente a una chaqueta o saco elaborado con una mezcla de fibras animales (lana) y vegetales (lino). Se observa con claridad la manufactura de los botones y ojales, en el estilo clásico chino. Asociado al Entierro XVII.

sacón de color verde finamente rayado y con ojales de cuerda transversales de color azul estilo oriental. En la parte interna del sacón hay un bolsillo que contenía tres cigarrillos. Éstos parece que son liados industrialmente con un papel grueso sobre un tabaco de color bien oscuro.

El cuerpo se encuentra en extraordinario estado de conservación, al igual que su indumentaria.

Sobre el cuerpo, durante el proceso de excavación, se encontró dos pequeños envoltorios de papel de envolver conteniendo una sustancia negra en polvo semejante a pólvora (Sp. 101 y 103). Probablemente correspondan con algún tipo de récipe médico.

Un aspecto interesante que se puede observar en la cabeza del cadáver es que no tiene coleta, presentando más bien el cabello corto. Probablemente éste sea un aspecto a considerar, pues puede indicar que ha sido bautizado cristiano.

En la actualidad se viene practicando conservación y estudio del cadáver obteniendo valiosa información para ayudarnos a comprender mejor los penosos acontecimientos relacionados con la importación de inmigrantes orientales, así como de conocer algunos aspectos interesantes sobre salubridad pública y medicina popular durante la segunda mitad del siglo XIX.

Los doctores Uriel García y Güido Lombardi se encuentran actualmente a cargo de los estudios de paleopatología del proyecto arqueológico San Lorenzo. En el caso específico del Entierro XVII contamos con la participación del investigador Marvin Allison. De un manuscrito que se encuentra en prensa sobre las investigaciones de los especialistas mencionados, hemos tomado algunos datos para incluir en este artículo que son sumamente interesantes.

El estudio radiológico-tomográfico reveló un individuo sin evidencias de fracturas ni signos de estrés crónico durante su infancia.

El diagnóstico médico demuestra que el individuo al momento de fallecer se encontraba con su sistema inmunológico sumamente deprimido, con un cuadro de deshidratación severa, desnutrición e insuficiencia respiratoria.

Entre las patologías detectadas tenemos:

1. Clonorquiasis: Enfermedad identificada por la presencia del parásito Clonorchis sinensis. Éste causa patología crónica del pulmón (García y Lombardi).

2. Esquistosomiasis Asiática: Identificada por la presencia del parásito Schistosoma japonicum. Éste causa patología crónica del hígado y de los intestinos (García, Lombardi y Marvin Allison).

3. Balantidiasis: Identificada por la presencia del parásito Balantidium coli. Éste ocasiona un cuadro agudo de disentería, la cual, según los



Uno de los dos pequeños envoltorios de papel conteniendo una sustancia negra semejante a pólvora. Probablemente correspondan a un uso medicinal. Asociado al Entierro XVII.

especialistas, terminó por acabar con la vida de este individuo (Marvin Allison).

Todos estos parásitos son endémicos de zonas tropicales y subtropicales, especialmente del sudeste asiático (Sur de China, zona de Cantón) siendo ajenas al Perú del siglo XIX.

Estamos a la espera de los resultados del análisis de una muestra de cabello tomada del cadáver para determinar la eventual presencia de metabolitos de opio (opiodies), debido a que históricamente se sabe que a lo largo del siglo XIX en China y en América el consumo de opio por parte de los ciudadanos orientales fue muy común.

Lo resaltante del estudio paleopatológico es que se ha documentado por primera vez, a nivel de evidencia arqueológica, la presencia de parásitos en momias de pobladores chinos fuera de su territorio. Según el Dr. Lombardi, se trataría del primer caso registrado en el continente americano.

Caleta de los Presos (contexto múltiple)

Frente a Caleta de los Presos, cerca de unas instalaciones militares (TADEMU), en las inmediaciones de la Estación Naval, a inicios del 2003 se reencontraron evidencias de restos humanos, los que aparentemente se encontraban ya disturbados desde hace muchos años, probablemente durante la implementación física de la unidad militar. Éstos restos expuestos a la intemperie por el viento y la erosión habrían sido nuevamente cubiertos, y en esta ocasión, señalizados con una pequeña e improvisada cruz de madera.

Cuando intervinimos en el lugar, constatamos la presencia de algunos restos humanos desarticulados e incompletos bajo la marca. Estos aparentaban proceder de otro sitio en las inmediaciones, pues se encontraban incompletos y no había evidencia de la excavación que se debió practicar originalmente para enterrar los cuerpos.

Se documentaron algunos fragmentos de tejido verde grueso, similar al empleado en el sacón del Entierro XVII hallado en el Corte 5 del Panteón, una pierna parcialmente momificada y huesos blancos de costillas y vértebras. Esto último nos indica que estos restos estuvieron expuestos en alguna oportunidad y por algún tiempo a la intemperie.

Posteriormente a este hallazgo, recorrimos la zona y en un lugar inmediato, algunos metros más arriba, en la misma loma, encontramos aparentemente el lugar de procedencia de los restos descritos. A este entierro, que durante la excavación resultó ser doble, lo registramos como E: XXXII de Caleta de los Presos.

Entierro XXXII (Contexto doble)

Corte 1, Unidades: 1,2,3 y 4

Corresponden a los restos de dos individuos adultos enterrados juntos en la misma matriz y a muy poca profundidad (no más de treinta centímetros). Ambos a juzgar por la vestimenta son ciudadanos chinos.

Entierro XXXII a

Individuo adulto de sexo masculino enterrado orientado hacia el sur, en posición opuesta al E: XXXII b. Se encuentra extendido de cubito dorsal, con los brazos colocados a lo largo del cuerpo.

La cabeza se halla fuera de su posición anatómica. Esta fue colocada sobre su pecho con los restos in situ de un sombrero hecho de fibra vegetal que desgraciadamente se encontró con la parte superior muy destruida.

Amarrado con un trozo de pabilo al primer ojal de su saco se encontró una medalla rectangular tallada en una gruesa corteza de bambú con el número 96 escrito en la parte interna o porosa del tallo.



Medalla rectangular tallada en gruesa corteza de bambú con el número 96 escrito en la parte interna o porosa del tallo. Se encontró amarrada con un trozo de pabilo al primer ojal del saco asociado al Entierro XXXIIa.

Entierro XXXII b

Individuo adulto de género masculino enterrado, orientado hacia el norte, junto pero en posición opuesta al E: XXXII a. Se encuentra extendido de cúbito dorsal y con los brazos colocados a ambos lados del cuerpo.

La cabeza se halla casi totalmente destruida debido a la poca profundidad de su deposición, conservándose solo parte del occipital in situ. Su pierna izquierda, a partir de la rodilla, ha sido casi totalmente removida de su posición anatómica y colocada sobre su cadera unida al cuerpo únicamente por un trozo de piel momificada. Ambos cadáveres (XXXII a

y b) al momento de ser enterrados debieron de estar vestidos. En la actualidad aparentan estar desnudos, pues toda su ropa se encuentra echa jirones, producto de las múltiples remociones de que han sido objeto los cuerpos. Entre estos restos que cubren parcialmente los cuerpos, se puede reconocer varios fragmentos de tejido correspondientes a por lo menos dos sacos de paño grueso de color verdoso con los típicos ojales de cuerda azul estilo oriental.

De los restos humanos recuperados del contexto más disturbado, se desprende que por lo menos existe un individuo más con las mismas características que, probablemente, se encuentre enterrado superficialmente en las inmediaciones.



Detalle de cepillo trabajado en hueso pulido.

Discusión

Debido a que la isla San Lorenzo es un relicto histórico donde se han conservado en forma extraordinaria algunas evidencias de nuestro pasado, se encuentran los basamentos de importantes estructuras sanitarias asociadas a la intensa actividad portuaria que caracteriza el siglo XIX.

Bajo las estructuras de tabiquería de una desactivada prisión militar, en la que hasta hoy se conoce como Caleta Sanitaria, se encuentran los restos de lo que fue una cuarentenaria o lazareto establecido en la isla en la primera mitad el siglo XIX para aislar del puerto los brotes epidémicos que pudieran darse a bordo de cualquier navío en tránsito.

Asociado a estas estructuras sanitarias que incluyen una residencia para médicos y enfermeros, salas de cuarentena, depósitos para carga, caseta de guardia, capilla, hospital y muelle, se encuentra un cementerio conocido como el Panteón.

El cementerio del Panteón existe oficialmente desde la creación de la Estación Sanitaria, alrededor de 1833. Hemos tenido la oportunidad de revisar este decreto gracias a la gentileza del Dr. Uriel García. Este hecho no quiere decir que no se hallan efectuado, en las inmediaciones, entierros en épocas anteriores. Es más, es muy probable que los restos de por lo menos 60 miembros de la expedición militar nassauense se encuentren enterrados en este cementerio.

Esta expedición como sabemos fue comandada por el Almirante Jacques Clerk, conocido como el Ermitaño quién a nombre de Mauricio de Nassau príncipe de Orange, en 1624 atacó intereses españoles en nuestras costas llegando a bloquear por varios meses el Callao. Lo extenso del bloqueo y una pobable epidemia de disentería, ante la cual llegó a sucumbir el mismo Almirante y 60 de sus hombres, dio por concluida la aventura militar. Futuras exploraciones en este cementerio nos darán luces al respecto.

Lamentablemente, las evidencias más importantes de ciudadanos chinos hallados en la isla San Lorenzo corresponden a los recuperados sumariamente hace algunos años de este cementerio y que fueron conservados en un par de vitrinas del Museo Naval. Los objetos recuperados en esa oportunidad se encontraron, por la información que hemos obtenido, formando parte del ajuar del entierro de un culíe cuyo cuerpo aún se encuentra enterrado en un lugar inmediato a la esquina NO de nuestro Corte 2 del Panteón.

Al interior de una bolsa azul de lino que acompañaba al cadáver, se encontraron varios objetos descritos oportunamente. Dentro de este grupo de objetos, destaca una hoja de papel cuidadosamente plegado que al practicarle una conservación preventiva, debido a que se estaba deteriorando, se descubrió que se trataba de un contrato de trabajo perteneciente al ciudadano chino de veinte años de edad, Li You. Este documento, según nos informó la Dra. Isabelle Lausent-Herrera, es similar a los que se estilaban en este tipo de transacciones y que incluyen prestación de servicio por 8 años. Este papel corresponde a una forma impresa de contrato completada a pluma con los datos personales del colono.

Entre los datos consignados en la ficha tenemos el de su provincia de origen, Xinhui, cercana esta última a la de Cantón (Guanzhou), corroborando los datos históricos que ponen a esta última provincia como cuna de la mayoría de los ciudadanos chinos que migraron como colonos. Como herencia de este hecho tenemos que la comida de origen cantonés con su toque criollo es de suma importancia en algunas ciudades del Perú, donde se llega a consumir hasta una vez por semana generalmente en reuniones familiares.

Junto con el documento anterior se encontró una ficha de dominó trabajada en bambú. Esta ficha se encuentra marcada por una sola de sus caras con los



Peineta de madera.

números 5 en un extremo y con el número 6 en el otro. Es conocida la afición de los orientales por los juegos de azar y se sabe que no perdían oportunidad para realizar apuestas, que en muchas ocasiones acabaron con cuantiosas pérdidas de patrimonio por parte de algún desafortunado. Igualmente sabemos que estas fichas también eran usadas con fines adivinatorios, otra de las actividades a que los hijos del celeste imperio eran muy proclives. Desconocemos, debido a las circunstancias de la incorporación de este material a la colección del Museo Naval, si se encontraban más fichas en el contexto o sólo ésta.

Dentro de la misma bolsa azul con los hallazgos descritos se halló un envoltorio, formado por una bota de tela blanca de algodón que contenía 150 gr. de frutos secos de Canarium album, Raeusch. (Fam. Burseraceae). Fruto seco de un árbol conocido como olivo blanco chino. La semilla es de forma fusiforme (con dos puntas), crece ampliamente en zonas tropicales, especialmente en la provincia de Guandong, China. Los frutos secos que se conocen como paaklaam, kan lan o lu lan fueron importados en jarras de cerámica a partir de mediados del siglo XIX. Se han documentado dichas semillas en villas de pescadores chinos en la bahía de San Francisco y en Sacramento, Estados Unidos. No se han reportado sembríos de esta planta fuera de China, por lo que deducimos que estos especímenes son importados directamente de este país.

El fruto y la almendra se consumen frescos y secos. La porción libre de agua de la fruta es rica en grasas, harinas y fibra cruda; asimismo, es rica en calorías (1150 calorías por libra).

En la medicina tradicional estos frutos son usados como récipes contra la aprehensión (?) y para estimular el apetito. Otros lo consideran un excelente medicamento para bajar la temperatura, curar afecciones a la garganta, estimular la producción de fluidos en el organismo y como remedio para la intoxicación causada principalmente por consumo no apropiado de pescado o cangrejo. En el estudio de los materiales recuperados en Riverside, Chinatown (Kent et al 1987) se menciona que este vegetal es utilizado como digestivo, lubricante, antinflamatorio, antídoto contra venenos, antiviral y astringente (antidiarreico).

En cuanto a las monedas de bronce y cobre chinas conocidas como Wen, mencionamos que como parte de este contexto se hallaron tres. Estas monedas, a diferencia de las occidentales, no son acuñadas sino fundidas y son formalmente muy conservadoras a través del tiempo. Las halladas corresponden a diferentes épocas, las que se reconocen de acuerdo al período del reinado en que fueron fundidas, dato que se consigna en una de sus caras. Es, a diferencia de las monedas occidentales, imposible establecer el año preciso de su emisión. Dos de ellas, una de bronce y otra de cobre, corresponden a tiempos del emperador Ch´ien-Lung (1736-1795) y la tercera, de bronce, corresponde a tiempos del emperador Tao-Kuang (1821-1850).

Los Wen, hechos de bronce, han sido utilizados por su ínfimo valor como ofrendas funerarias, como amuletos, como botones y como decoración; asimismo, fueron usadas para los juegos y la adivinación. Recordemos que a fines de los años 80 nuestra moneda, prácticamente carente de valor, era adquirida en grandes cantidades para ser usada como ofrendas funerarias en Hong Kong.

Los otros entierros que hemos descrito no presentan mayor acompañamiento que su propia vestimenta. La excepción la dan tres cigarrillos guardados en un bolsillo interno derecho del sacón del ciudadano chino correspondiente al E: XVII del Panteón.

Conclusiones

1. Hay una fuerte presencia histórica del siglo XIX en la isla asociada a las actividades portuarias del Callao.
2. Como parte representativa de esta ocupación, tenemos tres entierros de inmigrantes chinos conocidos como culíes.
3. Su presencia en la isla aparentemente tiene más relación con la Estación Sanitaria y las actividades portuarias que con labores que estuviesen realizando en ésta (canteras - guano).
4. Los estudios de paleopatología realizados en el cadáver del ciudadano chino identificado como E: XVII del Panteón están dando nuevas luces sobre importantes aspectos de salubridad relacionadas con la actividad portuaria.
5. El hallazgo del entierro de Li You y del Entierro



Fotos de cargadores chinos en Shangai (1900). Se observa que llevan puesto unos botines de tela, similares a los documentados en el entierro de Li You.

XVII los convierten en el icono representativo de las relaciones chino-peruanas del siglo XIX en una coyuntura histórica muy difícil para ambos países.

Agradecimientos

Agradecemos de manera especial la colaboración de la Dra. Isabelle Lausent-Herrera investigadora CNRS - IFEA, investigadora, consultora, especialista en migración china, quién colaboró con la traducción del documento hallado entre las pertenencias de Li You, así como por su apoyo y orientación bibliográfica. A la Estación Naval San Lorenzo, a sus oficiales y a su personal subalterno por el permanente apoyo que siempre han brindado a nuestras actividades y al Taller de Municiones en la isla San Lorenzo. Al Museo Naval por facilitarnos el acceso a las colecciones del museo, a la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra que colaboró con el levantamiento de las estructuras sanitarias, al arqueólogo conservador Víctor Chang Joo y a la especialista en textiles María Luisa Patrón, quienes vienen colaborando con la conservación de los restos recuperados en la isla, al equipo de trabajo durante la investigación de campo.

Igualmente, nuestro agradecimiento al Dr. Uriel García y al Dr. Güido Lombardi por su concurso en los estudios de paleopatología, a Atlantic Productions por el financiamiento para la conservación de los restos motivo de este estudio y, finalmente, a la Clínica Javier Prado que facilitó sus instalaciones y equipos para la investigación.

La República del Perú y el Imperio Chino reconocen con toda franqueza el derecho inalienable e inherente de toda persona a cambiar de país. Sus respectivos ciudadanos y súbditos pueden, en consecuencia, desplazarse libremente de un país a otro por motivos de viaje, negocios, trabajo y para establecerse en él. Las Altas Partes Contratantes convienen, por lo tanto, en que los ciudadanos y súbditos de ambos Estados emigrarán únicamente de su libre y voluntario consentimiento, y de común acuerdo, reprueban toda otra emigración por los mencionados motivos que no sea enteramente voluntaria, así como todo acto de violencia o engaño que para reclutar súbditos chinos pudiera practicarse en Macao y en los puertos chinos. Asimismo, las Altas Partes Contratantes se comprometen a castigar severamente, con arreglo a sus leyes, a los respectivos ciudadanos y súbditos que infringieren las presentes estipulaciones y, además, a proceder judicialmente contra los respectivos buques que se dedicaren a esas operaciones ilegales, pudiendo imponerles las multas que para tales casos se hallan establecidas en sus leyes.

Párrafo VI del Convenio sobre migración firmado entre la delegación peruana y el gobierno chino un 26 de junio del año de 1874.

BIBLIOGRAFÍA

- *Akin, Margie y Akin, Kevin.* Asian and American coins from the riverside Chinatown. *En: Wong Ho Leun: An American Chinatown. Vol. 2. Editado por The Great Basin Foundation, San Diego 1987.*
- *Maas Vivanco, Juan & Aguirre, Ramsés.* La Historia del Fin de un Mal Sueño: El ciclo del Opio en el Norte de Chile. *Revista ERAadicciones Internet. Número 1. Santiago 1999.*
- *Mueller Jr., Fred.* Gaming and gaming pieces. *En: Wong Ho Leun: An American Chinatown. Vol. 2. Editado por The Great Basin Foundation, San Diego 1987.*
- *Kapsoli, Alfredo.* Ensayos de Nueva Historia. *Francisco Gonzáles A. Editores – Lima, 1983*
- *Kent, Jonathan, Dendy, John y Whalen, Kathleen.* Botanical remains from riverside Chinatown. *En: Wong Ho Leun: An American Chinatown. Vol. 2. Editado por The Great Basin Foundation, San Diego 1987.*
- *Rodríguez Pastor, Humberto.* Herederos del Dragón: Historia de la Comunidad China en el Perú. *Fondo Editorial del Congreso del Perú. Lima, 2000.*
- *Stewart, Watt.* La Servidumbre China en el Perú – Una historia de los culíes chinos en el Perú 1849 – 1874. *Mosca Azul Editores, Lima, 1976.*

LINKS CON TEMAS RELACIONADOS

- *http://www.bn.pt Biblioteca Nacional Eça de Queiroz (Portugal) de donde tomamos el grabado de los culíes a bordo de un transporte.*
- *http://www.gardenbed.com Interesante página sobre información de los frutos de Canarium album.*
- *www.sportstune.com/chinese/coins Página sobre monedas chinas de diversas dinastías.*
- *http://www.fzrm.com/plantextracts/Chinese_White_Olive_extract.htm Página con información sobre el Canarium album.*
- *http://www.dr-zhang.com/formulas/oliveleaf.htm. Sobre el mismo tema*
- *http://www.perou.org/presidents/fr/elias.html De esta página obtuvimos un gráfico sobre don Domingo Elías.*
- *http://www.eradicciones.org/editorial.htm Interesante estudio sobre consumo de la adormidera en el sur del Perú y norte de Chile del siglo XIX.*
- *http://www.4dw.net/royalark/index.html Sobre las diferentes dinastías chinas que involucran este trabajo. De una de estas páginas tomamos la lámina del emperador Manchú Hsien-fêng*

NOTAS SOBRE EL AUTOR: En Revista de Marina. Nº 2, Agosto, 2004.


CONSORCIO NAVIERO
PERUANO S.A.
CSAV
www.csav.com
LIBRA
Av. Central 643, Pisos 7 - 8, Lima 27, PERÚ
Central Telefónica: (51-1) 411-6500
Fax: (51-1) 411-6599
Website: www.cnpsa.com E-mail: cnp@cnpsa.com

OFICINA NAVIERA COMERCIAL

"46 años contribuyendo al desarrollo de la Marina y del país"

Av. Gamarra 500 Chucuito – Callao 05

Teléfonos:
(00511) 453-0281 (00511) 453-0724

Fax: 465-0305

E-mail: webmaster@navieracomercial.com

Contamos con las certificaciones que respaldan nuestros servicios



Préstamos FINMAR

del Banco de Comercio

El Préstamo más ventajoso del mercado para miembros de la Marina de Guerra del Perú.

- Hasta 36 meses para pagar.
- Préstamos en efectivo y de consumo.
- Hasta S/17,000 soles, mediante descuento por planilla.
- Hasta S/40,000, mediante débito automático en cuentas de ahorros.
- Disponible con o sin aval.

Para información adicional sírvase comunicarse con nosotros a la Central Telefónica 513-6000 anexo: 3721, 3749 y 3747; Nextel: 811*1627, 811*4638, 811*4621 y 814*7019

Juntos por tu bienestar!

BANCO DE COMERCIO

ágil, cálido, personal

Oficina Principal: Paseo de la República 3705 - San Isidro Central Telefónica: 513-6000
www.bancomercio.com

UAP

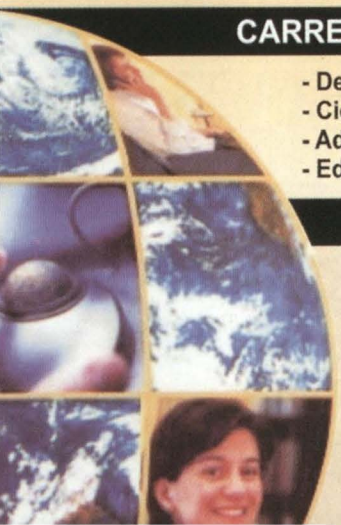
UNIVERSIDAD ALAS PERUANAS

EDUCACIÓN A DISTANCIA

VENTAJAS PARA LOS ALUMNOS

- Plataforma educativa de e-learning: **campus virtual.**
- Docentes especializados en la metodología de enseñanza-aprendizaje,
- Brindamos apoyo en tutorías telemáticas a nivel nacional en todas las asignaturas
- Materiales didácticos diseñados específicamente para educación a distancia. (textos, audio y video).
- Brindamos apoyo en tutorías presenciales en cada unidad descentralizada donde se matricule el alumno.
- Laboratorio con acceso Internet, biblioteca en cada unidad descentralizada.
- Planes de Estudio y silabos modernos y orientados al mercado laboral.
- Carnet Universitario
- Convalidación de Cursos (Segunda Carrera, Traslados)
- Ingreso directo para titulados y/o mayores de 30 años (entrevista personal)

CARRERAS PROFESIONALES



- Derecho y Ciencias Políticas
- Ciencias Contables y Financieras
- Administración
- Educación

Informes e Inscripciones

LIMA
Jr. Cayetano Heredia 1092 - Jesús María
Telf.: 471-1462
266-0195 / 266-0196 Anexo 205
http://dued..uap.edu.pe dued@uap.edu.pe

Miembro de la
A.I.E.S.A.D.
Asociación Iberoamericana de Educación Superior a Distancia

SIMA

INGENIERIA PARA EL DESARROLLO





54 AÑOS COMO EMPRESA CONTRIBUYENDO CON LA DEFENSA Y EL DESARROLLO NACIONAL

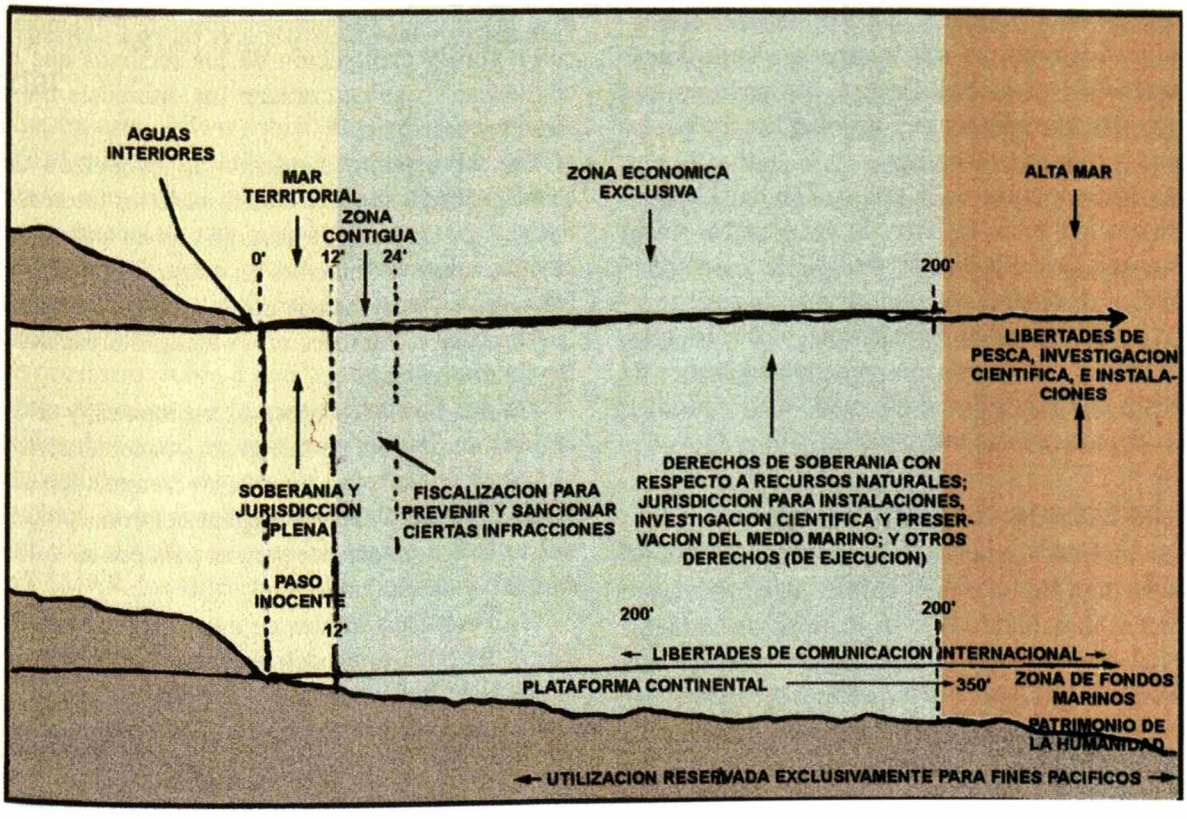
GERENCIA DE COMERCIALIZACIÓN

Avda. Contralmirante Mora 1102 - Callao
Teléfono: (51-1) 4131140/4131129 Fax: (51-1) 4131130
Web: www.sima.com.pe - jangeles@sima.com.pe

NUESTROS INTERESES MARÍTIMOS Y EL NUEVO DERECHO DEL MAR

José Eduardo Cavani Ríos

ESPACIOS MARÍTIMOS (MAR, SUELO Y SUBSUELO)



Introducción

Para entender lo estipulado en la Convención del las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) es importante analizarlo teniendo en cuenta su compatibilidad con nuestros intereses nacionales, en especial con aquellos que se encuentran estrechamente ligados al aspecto de nuestro desarrollo marítimo.

Estos intereses nacionales resultan de importancia capital para el desarrollo sostenido de nuestro país, ya que nos brinda las premisas concretas para organizar políticas idóneas que puedan salvaguardarlos. Así, el que todos los peruanos tengamos presente estos grandes objetivos no sólo nos entrega un factor de cohesión nacional sino que nos obliga a enfocar todo nuestro trabajo en un solo propósito.

En ese sentido, lo primero que debemos tener en cuenta es que empezamos aquí con un problema: el Perú vive de espalda al mar. Lo que implica, entre otras cosas, que este tema puede encontrar dificultades para ser entendido por la mayoría de nuestra población. Y por ende, su manipulación política (y hasta demagógica) puede degenerar el sentido real de la CONVEMAR.

No hay que olvidar que este la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 constituye, junto con la Carta de la ONU y la Declaración Universal de los Derechos Humanos, uno de los documentos internacionales más importante. No tan sólo por el mayoritario consenso que ha venido

obteniendo dentro de la comunidad internacional sino también por la amplia gama de asuntos que regula en esa materia.

"La Constitución de los Océanos", como se la denomina a esta Convención, fue fruto del trabajo arduo que los países menos desarrollados desempeñaron con el propósito de resguardar sus intereses y derechos frente a los intereses de las grandes potencias. Entre estos países se encontraba el Perú, quien junto con otras naciones latinoamericanas lograron establecer la tesis de las 200 millas.

Es ese sentido, la Convención del Mar deja atrás las tradicionales, desordenadas y arbitrarias concepciones del viejo Derecho del Mar para establecer las directrices sobre las cuales debería basarse toda legislación marítima, ya sea interna o internacional; adicionándole, al mismo tiempo, instituciones que velen por su cumplimiento y diriman las controversias que surjan en este aspecto.

En efecto, a partir de la aprobación, en 1982, de la Convención sobre el Derecho del Mar "se inició una nueva etapa en la historia de las relaciones internacionales al contarse con un instrumento que expresa el consenso mundial de hacer prevalecer las relaciones de paz y colaboración poniendo al alcance de los países en desarrollo un adecuado marco jurídico para la defensa de sus intereses"[1].

Los Intereses Nacionales

Los intereses nacionales son definidos como "la expresión de un deseo colectivo, producto de una necesidad material o espiritual, de carácter nacional. Los intereses Nacionales orientan los esfuerzos del Estado, les brindan cohesión y hacen coherente su accionar"[2]. De esta forma, estos intereses nacionales no tienen matiz político sino más bien una gran dosis de estrategia.

Por ello, acertadamente se considera que estos intereses nacionales "sólo pueden establecerse, cuando en acción concertada todos los grupos humanos que forman los Intereses nacionales, acepten de común acuerdo que es lo que interesa realmente a la nación, de forma global, para que beneficie a todos"[3]. Así, el establecimiento de los intereses nacionales se presentan como la materialización del pacto social, el mismo que se renueva con el cumplimiento constante de estos grandes ideales.

Además, es importante agregar que "parte de los Intereses Nacionales son los relacionados con el uso de los océanos, el Mar Peruano o Mar de Grau, los ríos, lagos y sus respectivas zonas de influencia, así como con la explotación de los recursos que ellos contienen, y que determinan los diferentes tipos de intereses marítimos"[4].

En ese sentido, siguiendo lo estipulado en la CONVEMAR, se viene clasificando los intereses del Perú en los Océanos de acuerdo con un criterio espacio-funcional en: Intereses en nuestra zona marítima, Intereses en las zonas de otros Estados, Intereses en la Alta Mar e Intereses en la zona internacional de los fondos marinos[5].

De esta forma los intereses nacionales, y en especial los marítimos, no deben ser concebidos, "como algunos suponen, con un criterio crematístico subalterno, sino en la acepción cabal del concepto, de lo que es más conveniente para el país por su valor intrínseco y de conjunto"[6].

Esto confirma la idea de que "los intereses marítimos del Perú están determinados por su situación geográfica; por los factores geológicos y ecológicos que condicionan la existencia de los recursos mari-

---

1. *Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).* Convención sobre el Derecho del Mar. *En http://www.cpps-int.org/condemar.htm. Además reconoce esta organización que la Convención del Mar "representa el resultado del equilibrio de los intereses marítimos de más de 150 Estados".*
2. *Brousset Barrios, Jorge.* Los Intereses Marítimos del Perú: Una Visión Resumida. *Agenda Internacional. Lima, Año V, N° 11 (Julio-Diciembre, 1998). P. 16.*
3. *Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.* El uso del mar y su influencia en el desarrollo nacional. *Simposio realizado en Lima en 1978. Auspiciado por el Ministerio de Marina. Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1980. p. 175. Carcelen Basurto también acota que la respuesta a cuál es nuestro destino, "permitirá realmente formular los objetivos nacionales, que no sean el fruto del pensamiento personal o burocrático de las personas que se asignen para ello, sino que, como se arma un rompecabezas, se establezcan con claridad los grandes logros buscados o los deseos permanentes de la nación. Ibidem.*
4. *Brousset Barrios, Jorge.* Los Intereses Marítimos del Perú: Una Visión Resumida. *En: Op. Cit.. Lima, Año V, N° 11 (Julio-Diciembre, 1998). P. 17.*
5. *Dirección General de Intereses Marítimos.* Panorama sobre: El Nuevo Derecho del Mar. *Lima: Talls. Gráficos de la Imp. de la Marina, 1987. p. 218-219. En la misma línea Nicolás Roncagliolo recuerda que nuestra delegación ante la III Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar definió los intereses nacionales ubicando como primer punto el que las normas que otros países aplican sobre el transito en sus aguas jurisdiccionales no afecte al Perú. Asimismo, el resguardar los intereses en Alta Mar, en especial lo referido a la pesca de las especies transzonales y las altamente migratorias. Finalmente, le interesaba lo referente a la explotación de recursos naturales de los fondos marinos. En: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (Comisión de Estudios Estratégicos). La Convención de Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar de 1982 y el Interés Nacional. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1999. p. 93-94.*
6. *Arias Schreiber Pezet, Alfonso.* ¿Indiferencia del Perú frente a los nuevos retos marítimos?. *En Agenda Internacional. Año 1. N° 1 (1999). P. 53.*

nos; por las necesidades económicas y sociales de su población; por la explotación y cautela debida de la seguridad del país, y por su participación en las negociaciones internacionales sobre el nuevo Derecho del Mar"[7].

En este nuevo Derecho del Mar se encuentra "la concepción de los Derechos Humanos; del aprovechamiento de las riquezas naturales en beneficio del hombre, para el cual existe el Derecho Internacional"[8]. Por ello, nuestros intereses más importantes son la comunicación internacional, los derechos de pesca al interior y fuera de las 200 millas, así como la participación en la minería oceánica[9].

La protección de nuestros recursos naturales en el mar y la economía nacional

Nuestra economía nacional depende mucho de la actividad pesquera. Ella le proporciona no tan sólo la despensa alimenticia adecuada para nuestra población sino también contribuye a generar nuevos puestos de trabajo. En ese sentido es importante para el Perú salvaguardar la variada materia prima que emplea nuestra pesquería.

Es necesario recordar que "en un mundo en el que aumenta rápidamente la población y el déficit de proteínas, los peces se consideran cada vez más un recurso valioso, no sólo para el consumo humano, sino también como fuente de harina de pescado"[10].

Por ello, el hecho de que se haya reconocido en la CONVEMAR los diferentes espacios marítimos es "la mejor expresión que pudo obtener el Perú en su denodada lucha por la defensa de sus recursos naturales ya que se configura en un mayor y real reconocimiento a los derechos que el Perú planteó desde el inicio de su reclamación en 1947, en lo que se refiere a los recursos económicos de su dominio marítimo"[11].

Se dice que en el caso de la pesca mundial "tan sólo 20 países protagonizan el 80% de las capturas marinas mientras el resto se reparte un total de 15 millones de toneladas. Esta situación ha permanecido invariable desde hace 25 años y de ella se deduce que se podría lograr, en gran parte, una circunstancia estable de pesca si esos 20 países adoptaran medidas que tuvieran plenamente en cuenta la sostenibilidad de los recursos que explotan"[12].

Las estadísticas en este aspecto señalan que "los ingresos anuales por la pesca en general alcanzan a más de 50 mil millones de dólares y más del 90 por ciento son generados en la Zona Económica donde los países costeros tienen dominio y jurisdicción. Apenas el 10 por ciento restante de pesca es en alta mar"[13].

De esta manera ha quedado demostrado que "con la vigencia de la CONVEMAR los países pesqueros de aguas distantes han ido perdiendo la posibilidad de ir pescando libremente en las Zonas Económicas Exclusivas de los países ribereños, ya que éstas cubren el 90% de los recursos pesqueros mundiales"[14].

No obstante, hay que tener en cuenta que "las pesquerías que se realizan en alta mar, aunque sólo representen alrededor del 10% de la extracción mun-

---

7. *Durán Cotrina, Patricia Beatriz.* El reglamento para la Prospección y Explotación de los Nódulos Poli metálicos más allá de la jurisdicción nacional y los intereses del Perú. *Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima: Academia Diplomática del Perú, 2000. p. 28.*
8. *García Sayán, Enrique.* Tesis del Perú en la Conferencia de Ginebra sobre el Derecho del Mar. *EN: Revista de Marina. Lima (PE), 43(5), set.-oct. 1958. p. 771.*
9. *Indacochea Queirolo, Alberto.* Aspectos geopolíticos marítimos: El Perú y el Pacífico. *En: Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Nº 18 (1999). P. 95.*
10. *Naciones Unidas.* Una revolución silenciosa: La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. *Nueva York: Departamento de Información Pública de Naciones Unidas, 1984. p. 28. En la misma línea destaca ese organismo universal que "varios países en desarrollo han dirigido su atención hacia el mar, y con éxito. La industria camaronera de la India es ahora una de las mayores del mundo. Tailandia tiene una de las mayores del mundo. Tailandia tiene una de las mayores pesquerías de arrastre de Asia. Naciones como la República de Corea, Ghana y Cuba comenzaron a construir sus propias flotas para la pesca en zonas distantes de sus costas, incorporándose así a las principales naciones pesqueras, como el Japón y la Unión Soviética, en la explotación de mares antes poco explotados" Ibidem.*
11. *Brousset Barrios, Jorge.* Reflexiones sobre la adhesión del Perú a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR). *En Revista de Marina. Año 95 (Julio-Diciembre, 2002), Nº 3. p. 63. El mismo autor considera que "la adhesión a dicho tratado posibilitará el manejo de los ingentes recursos que guardan los océanos en provecho de todos los países miembros, aspecto en que el Perú está relegado. Frente a la creciente necesidad de mayores recursos alimenticios, el mar es la despensa del futuro, pero tiene que haber un manejo racional de las especies marinas". En: BROUSSET, Jorge. "Si no se firma tratado de límites marino, Perú perdería área similar a Piura". Declaraciones recogidas por Silvia Rojas de La Republica, 17 de Enero de 2002.*
12. *García Mesinas, Alfredo.* El Código de Conducta para la Pesca Responsable y su implementación por la comunidad internacional. *En Política Internacional. Nº 49 (Julio-Setiembre, 1997). P. 33.*
13. *Brousset Barrios, Jorge.* Reflexiones sobre la adhesión del Perú a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR). *En Op. Cit.. Año 95 (Julio-Diciembre, 2002), Nº 3. p. 60.*
14. *Llanos Mansilla, Hugo.* Conservación y ordenación de Recursos Pesqueros en la Alta Mar. *En: Diplomacia. Nº 72 (Marzo-Junio, 1997). P. 93.*

dial (hasta hace poco eran 5%), repercuten en las que ocurren dentro de las zonas de jurisdicción de los Estados ribereños, especialmente en la relacionadas con las poblaciones transzonales, las semipelágias y las altamente migratorias, poniendo en peligro su sostenibilidad"[15].

El ex Canciller Enrique García Sayán, reconociendo la subalimentación de nuestra población y la necesidad que esta tenía de contar con alimentos ricos en proteínas, grasas, minerales y vitaminas que poseen nuestros recursos pesqueros, confirmó la importancia de este criterio más allá del de seguridad militar.

El mencionado autor brindó el fundamento principal de la llamada tesis de las 200 millas con la siguiente expresión: "Se vio así en orden a conservar estas especies aprovechables de nuestro complejo marítimo biológico, era necesario extender una política de control y preservación hasta una distancia de alrededor de 200 millas. Se decidió entonces por el gobierno de la época, usando el derecho de autoprotección, tomar la acción necesaria a tal fin[16].

Desgraciadamente, el estar al margen de la CONVEMAR "nos expone a que las potencias pesqueras de aguas distantes, o bien prosigan sus actividades de pesca en zonas cercanas a nuestro dominio marítimo o bien establezcan una Organización o Arreglo Subregional para regular, de conformidad con sus intereses, la utilización de las mismas especies que migran desde nuestras zonas de jurisdicción nacional hacia las ajenas, y viceversa"[17].

Máxime, cuando sabemos que "las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, con respecto al régimen de pesca en la alta mar, si bien favorecen nuestros intereses, han demostrado ser insuficientes para evitar que los Estados de pesca distante sigan pescando allí de manera irrestricta"[18].

De esta forma hay que reconocer el hecho de que "la pesca masiva y depredatoria es pues ilegítima, aunque se realice en alta mar, porque si el alta mar es condominio también lo son las riquezas que en ella se encuentran y deben beneficiar a todos y no solamente a quien hoy puede estar en capacidad de extraerlas para su provecho exclusivo, privando a los demás de este beneficio"[19].

Además, de acuerdo con lo estipulado por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), en la actualidad "las naciones ribereñas tienen la oportunidad de crear industrias pesqueras productivas y estables, basadas en la explotación por poblaciones de los recursos que ahora están enteramente bajo su control"[20].

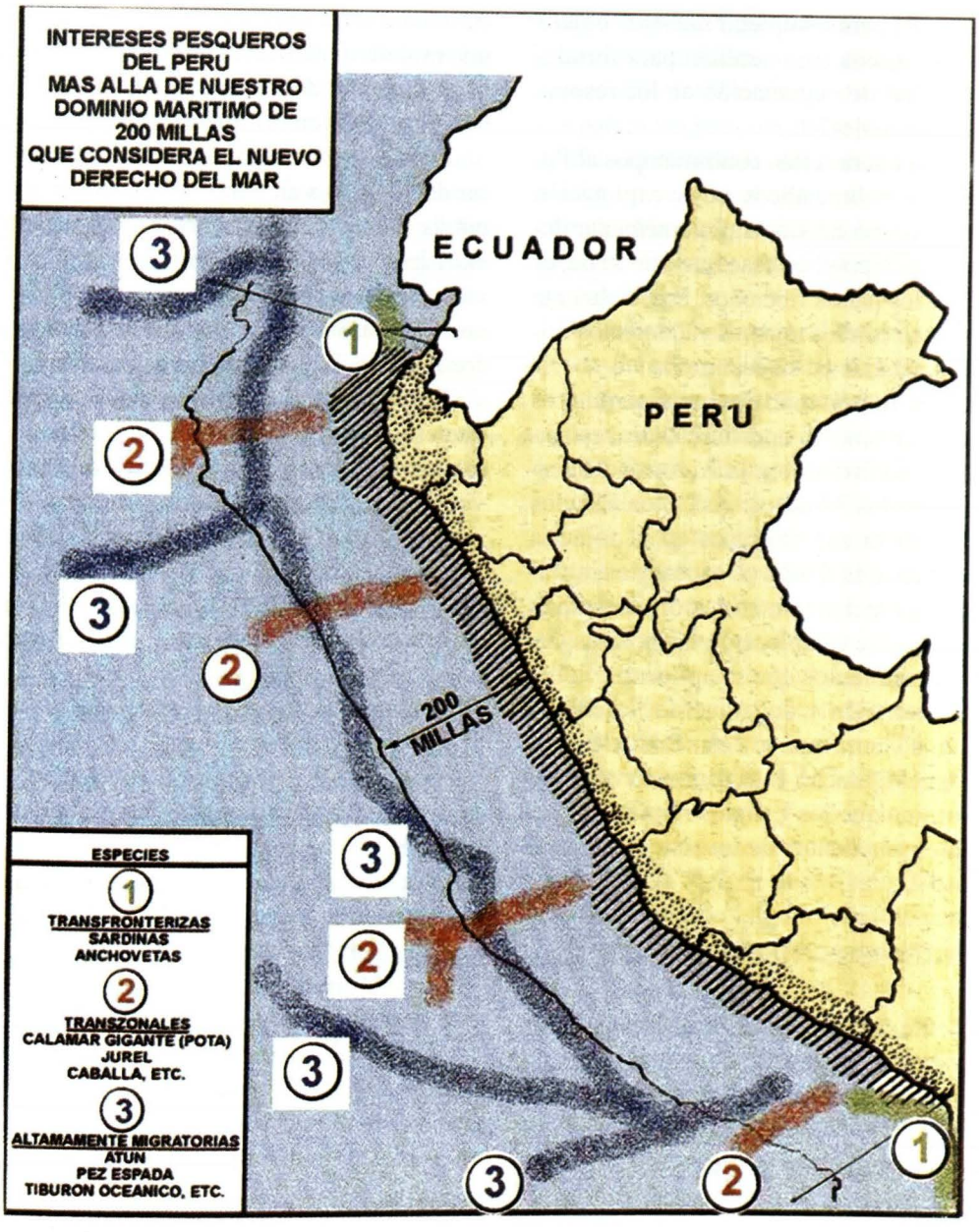
Asimismo, agrega ese mismo organismo internacional que "sin un adecuado sistema de ordenación pesquera, problemas tales como la sobrepesca y el sobredimensionamiento de la capacidad pesquera pueden surgir con igual facilidad dentro como fuera de las zonas jurisdiccionales"[21].

En definitiva "en una comunidad internacional en la que el hambre y la miseria de gran parte de sus Estados componentes son elementos cruciales de sus luchas para garantizar el futuro de sus pueblos, es evidente que dentro de ellos los Estados ribereños y pertenecientes a la estigmática categoría del tercer mundo, hoy no pueden dejar de tener conciencia de que los recursos vivos de sus mares y costas son, en realidad, una preciada despensa para sus generaciones"[22].

Aquí cabe traer como ejemplo dos recursos que podrían traer serios inconvenientes al Perú: una es la anchoveta que, pescada indiscriminadamente, puede ocasionar serios contratiempos en la producción y exportación de harina de pescado, principalmente

---

15. *Arias Schreiber Pezet, Alfonso.* Nuevo reto en el mar: La pesca más allá de las 200 millas. *En: Análisis Internacional. Nº 8 (Octubre-Diciembre, 1994). P. 24. Es importante recordar, pues, que "el reconocimiento del derecho del Estado sobre los recursos naturales, fue una demanda que siempre se formuló de manera independiente de cualquier consideración relativa a la seguridad militar. En: Bákula, Juan Miguel. "Dos percepciones: espacio oceánico y uso pacífico. En: Análisis Internacional. Nº 8 (Octubre-Diciembre, 1994). P. 5. Bákula continúa diciendo que "este criterio, muy preciso, se mantuvo en relación con las riquezas del mar en los planteamientos de los países en vías de desarrollo, los cuales procuran distinguir entre sus reivindicaciones económicas y los aspectos de la defensa nacional". Ibidem*
16. *García Sayán, Enrique.* Derecho del Mar: Las 200 millas y la posición peruana. *Lima: Impresión DIP S.C.R.L., 1985. p. 59.*
17. *García Palacios, Carlos Alfredo. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho Mar, instrumento internacional necesario a los interés marítimos del Perú. Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima: Academia Diplomática del Perú, 1998. p. 97-98.*
18. *Castillo Morales, Carlos Javier.* Los Intereses Marítimos del Perú en el Marco de los Acuerdos Internacionales sobre Regulación de la Pesca en Alta Mar. *Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima: Academia Diplomática del Perú, 2000. p. 79.*
19. *Aramburú Menchaca, Andrés.* El sistema Marítimo Regional del Pacífico Sur y las Nuevas Tendencias del Derecho del Mar. *Lima: Facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1964. p. 50.*
20. *Organización de la Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.* Las Pesquerías Mundiales y el Derecho del Mar. *Loughborough, Tecmedia, 1979. p. 27.*
21. *Organización de la Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. Ibidem.*
22. *Colunge Villacorta, Jorge.* Un reto nacional: La Compatibilización de las 200 Millas Marinas y la Evolución del Derecho del Mar. *En Revista Peruana de Derecho Internacional. Nuevo Derecho del Mar. Tomo XLVII (Enero-Julio, 1997), Nº 109. p. 131.*



hacía Europa, y que las vedas que puedan adoptar las autoridades no serían de mucha ayuda para frenar esta situación.

El hecho de que este pez tenga un desarrollo preferente en el norte de Chile y el sur del Perú implica que ambos países deberán coordinar, sino negociar, políticas que se encarguen de su conservación y eviten la sobre explotación. Todo esto, al margen de estar pendiente la cuestión de la delimitación de esta zona, donde se viene registrando controversias entre pescadores tacneños y autoridades chilenas.

Hablando de la anchoveta, se considera que "en un país como el nuestro, donde grandes mayorías se alimentan en forma deficiente, es necesario velar porque recursos como la anchoveta cumplan una función social muy amplia, que beneficie a las grandes mayorías y no a unos pocos; que este recurso sea preservado para las futuras generaciones del Perú y del mundo y no se ponga en peligro su existencia con una pesca masiva que no tiene justificación social"[23].

Hay que tener en cuenta, de esta forma, que "el desarrollo y extensión de la actividad pesquera no

23. *Peñaherrera del Águila, Carlos.* Geografía General del Perú. *Tomo I. Lima: Ausonia Talleres Gráficos, 1969. p. 274. Ferrero Costa nos recuerda que "a partir del segundo quinquenio de la década del 50 los recursos del mar y especialmente la anchoveta se han convertido en uno de los aspectos esenciales para la economía del país. La ictofauna de nuestro mar y la gran demanda mundial de harina de pescado produjeron la coyuntura propicia para que se iniciara una demandante actividad destinada a la captura y transformación de la única especie que soporta la industria pesquera. La anchoveta. Ferrero Costa, Eduardo. Fundamentos de la Soberanía Marítima del Perú hasta las 200 Millas: El Nuevo Derecho del Mar. Tesis Doctoral. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1974. p. 159.*

sólo es indispensable para completar nuestros objetivos e intereses marítimos sino también para fortalecer nuestra capacidad de negociación en los respectivos foros internacionales"[24].

Otro recurso que traerá serios contratiempos al Perú son los nódulos polimetálicos cuya explotación –como se mencionó– no ha sido suficientemente desarrollada. Pero en el hipotético caso que esto se de, es muy probable que los países ribereños, especialmente aquellos que cuentan con los mismos yacimientos minerales, se vean afectados en su economía.

De esto resulta importante que países mineros como el Perú puedan tener la oportunidad de restringir su explotación recurriendo a la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos. Así, "los Estados sólo podrán garantizar sus intereses en la minería oceánica, en los actuales o nuevos escenarios, a través de una activa participación en los órganos de la Autoridad en los que se establecerán las normas, reglamentos y procedimientos que se aplicarán. Sobre la base de la Convención y del Acuerdo, se deberá construir todo un sistema que, al estar fundado en la cooperación y en el Derecho Internacional, ofrecerá la seguridad jurídica que los Estados requieren para defender sus intereses dentro de un sistema abierto al entendimiento[25].

Nuestros Intereses fuera de las 200 millas

Definitivamente, el Perú tiene un interés particular en la preservación, exploración y explotación de los recursos fuera del límite de las 200 millas. En especial en el tema de los fondos marinos, ya que "el Perú como país subdesarrollado que todavía basa su economía en la exportación de materia prima de origen minero tiene interés en participar en el control de la explotación de los recursos mineros"[26], los cuales son muy ricos en la Zona[27].

En efecto, "al Perú, en su calidad de país productor de minerales en tierra, le interesa que la autoridad pueda controlar la producción de minerales que se extraigan de los fondos marinos. Igualmente, le conviene que se establezca un fondo de compensación en caso de producirse perjuicios económicos como consecuencia directa de las actividades en la Zona[28].

En el caso del Alta Mar, "la Convención afirma que el Estado ribereño tiene un interés especial en el mantenimiento de la productividad de los recursos vivos en cualquier parte del Alta Mar adyacente a su mar territorial. Así, tiene el derecho de participar en condiciones de igualdad en estudios e investigaciones relativos a la conservación de los recursos vivos en la Alta Mar en dicha zona, aunque sus nacionales no se dediquen a la pesca en ella[29] .

Además, existe un problema con la pesca del atún frente a nuestra Zona Económica Exclusiva que de acuerdo con la información de la Comisión Interamericana del Atún Tropical, "la flota de bandera extranjera ha capturado en la última década un volumen que representa aproximadamente más del 20% del promedio de la captura anual en el oriente del Océano Pacífico"[30].

La importancia del Mar para el Comercio Exterior Peruano y la seguridad en la navegación.

Siendo alrededor del 95% de nuestro Comercio Exterior realizado mediante la navegación, la seguridad que se le pueda brindar a los medios de transporte resulta un imperativo para nuestro país[31]. Adicio-

---

24. *Castillo Morales, Carlos Javier. Op. Cit.*. Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. *Lima: Academia Diplomática del Perú, 2000. p. 180.*
25. *Velásquez, María Elvira.* Las Consultas informales y el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI (Fondos marinos) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar. *En: En: Análisis Internacional. Nº 8 (Octubre-Diciembre, 1994). P. 53.*
26. *Cuadros Villena, Carlos Ferdinand.* El Dominio Marítimo del Perú. *En: Revista de Marina. Año 79 (Marzo-Abril, 1986), Nº 2, Vol. 376. p. 140. El autor apunta que la parte medular de la Convención está destinada a organizar el aprovechamiento de la riqueza de los fondos marinos a favor de toda la humanidad. El haber declarado que los fondos oceánicos constituyen patrimonio común de la humanidad, y deben ser utilizados en armonía con el interés internacional, es resultado de la lucha por la liberación económica de los pueblos dependientes, expresada sobre todo en la Conferencia Cumbre de los países No Alineados y en las reuniones del Grupo de los 77". Ibidem.*
27. *No obstante la reconocida riqueza de los fondos marinos, cabe recordar, que "cuando comienza la negociación de la Convención, en los años 70, se pensaba que la explotación comercial minera de los fondos marinos profundos se encontraba próxima y que representaría un enorme potencial de ganancia. En 1994, las conclusiones del informe del Grupo de Expertos Técnicos a la Mesa Ampliada de la Comisión Preparatoria (de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y del Tribunal Internacional del Derecho del Mar) indicaba un menor entusiasmo". En: Velásquez, María Elvira.* Las Consultas informales y el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI (Fondos marinos) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar. *En: Análisis Internacional. Nº 8 (Octubre-Diciembre, 1994). P. 47.*
28. *Durán Cotrina, Patricia Beatriz.* El reglamento para la Prospección y Explotación de los Nódulos Polimetálicos más allá de la jurisdicción nacional y los intereses del Perú. *Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima: Academia Diplomática del Perú, 2000. p. 25.*
29. *Llanos Mansilla, Hugo.* Conservación y ordenación de Recursos Pesqueros en la Alta Mar. *En: Diplomacia. Nº 72 (Marzo-Junio, 1997). P. 91.*
30. *Díaz González, Richard.* La Pesca en alta mar. *En El Comercio, 2 de Agosto del 2000. p. A 17. El autor destaca que "el afán común en la región de preservar y conservar los recursos en nuestra zona jurisdiccional debe tener un correlato en la zona de alta mar adyacente, sobre todo tratándose de especies transzonales y altamente migratorias". Ibid.*

nalmente, también resulta vital que los buques de guerra peruanos cuenten con la debida protección jurídica en su transito por otros océanos.

De esto se deriva que uno de los intereses primordiales del Perú en el Mar es el referido a las comunicaciones marítimas a través del Canal de Panamá, bajo un uso sin restricciones y a menor coste; el libre acceso y uso del Estrecho de Magallanes y el Paso Drake, sin ninguna restricción[32].

Además, se considera que también son intereses del Perú, entre otros, el comerciar y el relacionarse culturalmente con todo el mundo, e insertarse en la Cuenca del Pacífico, política, comercial y turísticamente. Para ello, se debe partir de considerar al Perú como un país marítimo, andino, amazónico y bioceánico[33].

La Cuestión de la delimitación de las Zonas Marítimas

Aunque no es nuestra intención tratar de definir claramente el tema de la delimitación de las zonas marítimas con nuestros vecinos: Ecuador y Chile[34]. Es importante destacar en este punto que el mismo podría ser dirimido ante el organismo especializado en la materia: el Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

No obstante, cabe, en este sentido, rescatar que "hasta el momento el Perú no ha suscrito aún con Ecuador ni con Chile tratados específicos sobre delimitaciones marítimas; sin embargo, en la práctica la separación entre dominio marítimo peruano y el de los países vecinos del norte y del sur se lleva a cabo aplicando el método del paralelo geográfico"[35].

Esto se está realizando al margen de la Convención del Mar, que al menos bien "puede ser ventajosamente utilizado como un marco común para Perú y Chile"[36].

En efecto, "mientras el límite del paralelo geográfico le permite a Chile disponer frente a sus costas de la totalidad de las 200 millas, al Perú deja con 150 millas frente a Chala, 100 frente a Camaná, 80 frente a Mollendo, 40 frente a Ilo, 20 frente a Sama y cero millas en el límite de la Concordia"[37].

Con la aplicación del paralelo geográfico "se tendría una pérdida de 35.000 km2; área que quedaría en jurisdicción chilena y más grave aún, se dejaría en Alta Mar un área de 26.000 km2 que legítimamente le corresponde al Perú; es decir, estamos hablando de una perdida que comprende un área similar al de los departamentos de Piura y Lima juntos, donde existen comprobadas riquezas ictiológicas y otras riquezas minerales en el suelo y subsuelo marino"[38].

De este modo, la aplicación de este paralelo es injusta para el Perú, a quien beneficiaría la línea media. Sin embargo, alguno juristas destacan que, "de someterse este asunto a un tribunal, una de las opcio-

---

31. *Villena Gutiérrez recuerda que "El Mar había sido fundamentalmente un medio para el desarrollo del poder militar y, secundariamente, para trasladar mercancías; después de eso, lo sería, con mucho mayor énfasis, para desarrollar dominios comerciales". En: Villena Gutiérrez, Luis Felipe.* Los Intereses Marítimos y su relación con el desarrollo y seguridad nacionales. *En: Revista de Marina. Volumen 368. Año 68. Nº 2 (Marzo-Abril, 1982). P. 219.*
32. *Indacochea Queirolo, Alberto.* El Pacífico Geopolítico. *En: Revista de Marina. Octubre-Noviembre-Diciembre, 1998. p. 74. Además, como señala Brousset Barrios, el comercio marítimo, estadísticamente, "continua siendo la más rentable de las actividades marítimas a nivel mundial, con rentas anuales por fletes en el orden de los veinte mil millones de dólares (1980), le sigue la actividad pesquera y la explotación de petróleo, gas y minerales". En: Brousset Barrios, Jorge.* El Perú y el Nuevo Derecho del Mar. *En: Revista de Marina. Julio-Agosto-Septiembre, 1999. p. 42.*
33. *Indacochea Queirolo, Alberto.* El Pacífico Geopolítico. *En: Op. Cit.. Octubre-Noviembre-Diciembre, 1998. p*
34. *Cabe tener en cuenta que de acuerdo con las informaciones periodísticas el Director de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra, Carlos Gamarra, reconoció que "hasta el momento el Perú no ha ejercido soberanía marítima en un área aproximada de 10.280 metros cuadrados, que están dentro de las 200 millas peruanas (...) la falta de soberanía del Perú lo está desfavoreciendo en el acercamiento de la flota peruana pesquera a aguas que están bajo jurisdicción de la Armada chilena y ecuatoriana". En: Gestión, Lima, 02 de Octubre de 2002. p. 2.*
35. *García Palacios, Carlos Alfredo.* La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho Mar, instrumento internacional necesario a los intereses marítimos del Perú. *Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima: Academia Diplomática del Perú, 1998. p. 100. Es importante recordar que "según las normas pertinentes de Derecho internacional tratándose de la delimitación del mar territorial, la regla aplicable para Estados adyacentes es el trazo de una línea equidistante de los puntos más próximos de sus líneas de base; y tratándose de la zona económica exclusiva, como también de la plataforma continental, hasta el límite de las 200 millas, la delimitación debe hacerse por acuerdo entre las partes sobre la base del derecho internacional, a fin de llegar a una solución equitativa". En: Arias Schreiber Pezet, Alfonso.* Delimitación de la frontera marítima entre Perú y Chile. *En: Revista Peruana de Derecho Internacional. Tomo LI. Nº 117 (Enero-Junio, 2001). P. 41.*
36. *Wagner, Allan.* Se ha logrado mucho en demarcación marítima con Chile. *Entrevista hecha por Ana Nuñez Geldres de La República, 25 de Agosto de 2002. p. 6-7. Jorge Brousset también destaca que "Chile habría querido sorprender, en esta oportunidad, mediante la instalación de un puesto de vigilancia militar, pretendiendo asentar soberanía sobre una pequeña área de territorio peruano, amparándose en el Acta que señalizó el paralelo geográfico a partir del Hito Nro. 1, y a la cual atribuye haber desplazado hacia el Norte no sólo el límite marítimo –inexistente– sino también la frontera terrestre". En: Brousset Barrios, Jorge.* Límites terrestres Perú-Chile, Sector donde la frontera llega al Mar. *En: Revista de Marina. Abril-Mayo-Junio, 2001.*
37. *Arias Schreiber Pezet, Alonso.* Fijar nuestras fronteras marítimas. *En El Comercio, 1 de Diciembre del 2000.*
38. *Brousset Barrios, Jorge.* Reflexiones sobre la adhesión del Perú a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR). *En Revista de Marina. Año 95 (Julio-Diciembre, 2002), Nº 3. p. 62.*

nes que éste podría utilizar es la de la proporcionalidad de la extensión de sus respectivas costas que se reflejaría en la extensión de cada zona económica exclusiva, como hizo la Corte en el caso de Libia y Túnez en 1982"[39].

CONCLUSIONES

El valioso aporte de destacados juristas, tanto en el área Constitucional como en el Derecho Internacional, ha permitido superar las discrepancias resultantes de una posible contradicción entre nuestra Constitución y la Convención del Mar de 1982. Ahora el debate, si es que lo hay, está centrado en la conveniencia de adherirse a este tratado.

En efecto, a estas alturas, con mantenernos alejados de este instrumento internacional no sólo estamos relegándonos, en esta materia, del escenario internacional, sino que aquel "debate" resulta anacrónico para lo que en la actualidad se discute en la palestra internacional, por cuanto la Convención del Mar nos proporciona sólo las directrices sobre las cuales debemos orientar nuestra política exterior con respecto a nuestros intereses nacionales en el mar.

Esto quiere decir que este tratado no está completo, un tanto porque el Derecho del Mar está en constante evolución y otro tanto porque en este tema se encuentran muchos intereses en juego. Por ello la recurrencia que los países hacen, en el ámbito marítimo, a Tratados Complementarios, Acuerdos o Códigos de Conducta.

En términos generales, la Convención del Mar resulta beneficiosa para salvaguardar los intereses del Perú. Pero resulta importante decir que en una era de globalización nuestros representantes en el exterior deberían estar presentes en todos los foros donde aquellos intereses puedan ser conculcados. Máxime teniendo en cuenta, geográficamente, la posición estratégica que tiene el Perú en el planeta.

El Interés Económico del Perú está salvaguardado con el establecimiento de las Zonas Marítimas que regula la Convención del Mar. Así como, sus derechos como país ribereño y como miembro de la comunidad internacional que se beneficia de aquellos recursos naturales de los océanos considerados como Patrimonio Común de la Humanidad.

Como el interés económico esta íntimamente relacionado con el de la navegación, este también se encuentra asegurado con el establecimiento en la Convención de derechos de paso inocente, de libre navegación y el derecho de paso por estrechos internacionales, que le permitirá al Perú –entre otras cosas- mayor fluidez en el tráfico comercial, rapidez en el transporte de mercaderías y eficiencia en las comunicaciones.

Otro interés vinculado a los anteriores es el de seguridad, el cual se encuentra protegido por la obligación que se le impone a los Estados de usar pacíficamente el Mar y por el derecho que esos mismos tienen de vigilar que se cumplan los reglamentos que se den en esta materia.

Con relación a lo mencionado, el Estado que usa de manera pacífica el mar podrá navegar en la Zona Económica de cualquier otro país, cumpliendo las reglas que este haya determinado para esos efectos o respetando las restricciones que el país ribereño pueda establecer.

Siendo importante para el Perú los avances científicos y tecnológico que se den en el tema marítimo, es de interés de él poder aprovechar y participar en el desarrollo de las investigaciones, así como regular las actividades que estén relacionadas con las mismas. Por ello, la Convención se preocupa en fomentar el desarrollo de las capacidades técnicas de los Estados que lo necesiten.

Además, siguiendo el principio de Solución Pacífica de Controversias Internacionales y el de Prohibición de Amenaza y Uso de la Fuerza que propugna la Carta de Naciones Unidas, la Convención del Mar a cuidado de establecer dos instituciones que puedan resolver cualquier discrepancia surgida entre los Estados Parte. Ellos son, la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

Aquellos órganos internacionales mencionados en la CONVEMAR, serían de gran utilidad para el Interés peruano de delimitar correctamente las Zonas Marítimas con sus dos vecinos, en especial con Chile, con el cual todavía queda pendiente un proceso de negociación al respecto.

El principio Precautorio que recoge la Convención en muchos de sus artículos lo convierte

---

39. *Solari Tudela, Luis.* El Perú y la Convención del Mar. *En El Comercio, 25 de Noviembre de 2001. p. 29. El diplomático peruano, Carlos García Palacios, señala también que "la utilización de este método es perjudicial para el Perú debido a que por la orientación de sus costas, el litoral forma ángulos agudos en sus dos extremos laterales, lo que se traduce en un menoscabo sustancial del área marítima sobre la que nuestro país podría ejercer derechos de soberanía y jurisdicción si aplicara el método de la línea media equidistante para el logro de una delimitación lateral equitativa para los tres países". En: García Palacios, Carlos Alfredo. Op. Cit. Lima: Academia Diplomática del Perú, 1998. p. 101.*

en un instrumento internacional pionero de la Protección y Preservación del Medio Marino, así como de su uso y aprovechamiento de manera sustentable.

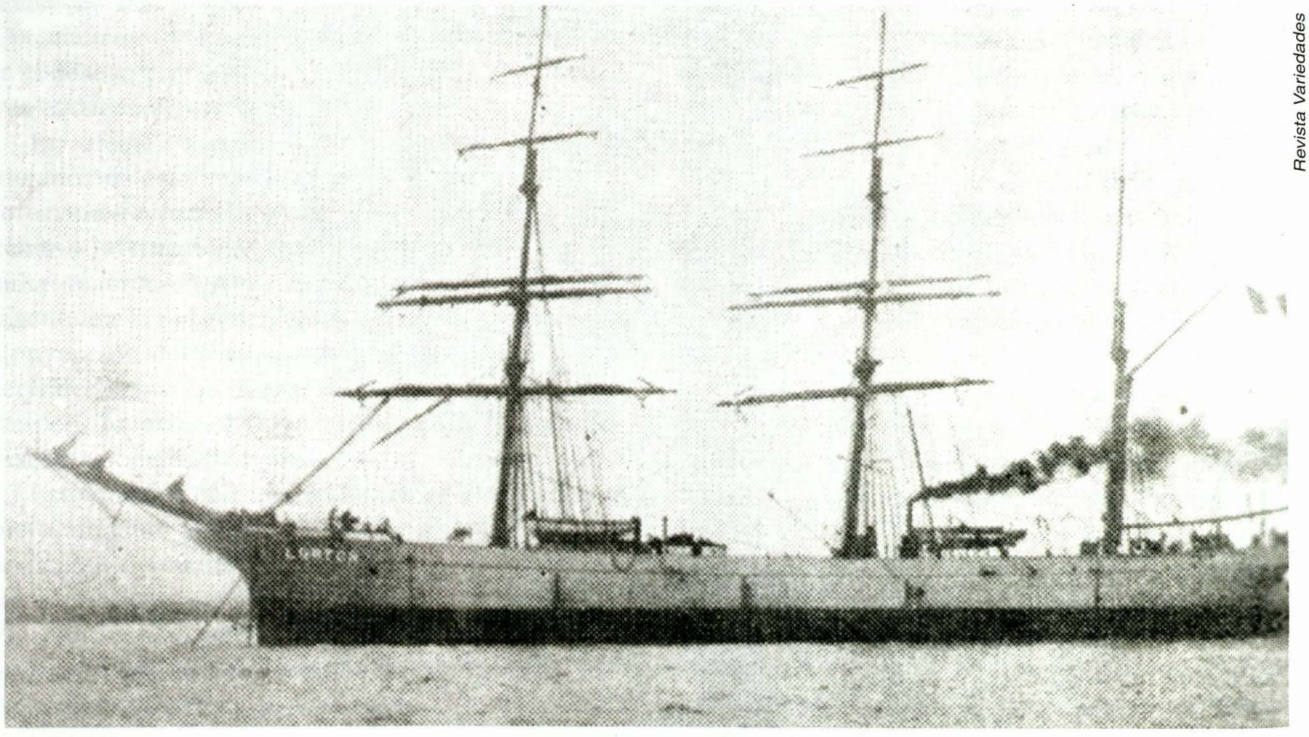
El Perú debe adherirse a la CONVEMAR y dejar de estar de espaldas a la realidad internacional y a los avances del Nuevo Derecho del Mar. Mantener vivo aquellos viejos esquemas que la comunidad internacional ya ha desechado no hace sino terminar de alejar a nuestro país de la tesis de las 200 millas que tanto trabajo costo establecer a nuestros destacados juristas y diplomáticos.

La adhesión a la Convención del Mar permitirá al Perú –en buena cuenta- ser participe del Nuevo Orden Económico Internacional. Ese Orden que nos ubicará mejor en la senda del Derecho Internacional y nos ayudará en nuestro desarrollo sostenible. ⚓

NOTAS SOBRE EL AUTOR: En Revista de Marina. Nº 2, Mayo - Agosto, 2004.

El Hundimiento de la Barca *Lorton**

Ernesto G. Morales Erroch



Revista Variedades

El 8 de octubre de 1917 el gobierno de José Pardo retiró a nuestro embajador ante el Imperio Alemán. El Estado peruano pasaba a figurar al lado de las potencias reunidas en la Entente Cordiale[1] y estuvo entre las que pidieron reparaciones al final de la Primera Guerra Mundial.

¿Por qué una nación entra en estado de guerra con otra? En el caso que nos ocupa: ¿qué llevo al gobierno de Pardo a romper relaciones diplomáticas con el gobierno alemán? Es decir, el tema del presente artículo gira en torno a mostrar los hechos y argumentos que derivaron en el ingreso del Perú a la Primera Guerra Mundial. El período que nos interesa mostrar transcurrió entre el 4 de febrero y el 8 de octubre de 1917. Es decir entre el hundimiento de la barca *Lorton* y la ruptura de relaciones diplomáticas.

Para el desarrollo de nuestra argumentación, hemos dividido el artículo en cuatro secciones. La primera mostrará el contexto de la Gran Guerra[2]. La segunda hará breve referencia al segundo civilismo[3]. En la tercera mostraremos el viaje de la barca *Lorton*. En la última parte los argumentos presentados por ambos países (Perú y Alemania) hasta el fin de las relaciones diplomáticas[4].

---

* *El presente artículo es parte de una investigación, cuya entrega preliminar se presentó en el III Congreso Peruano de Historia Marítima y Naval.*

1. *Formada por Francia y el Reino Unido de la Gran Bretaña. A ellas sumaría el Imperio Ruso, y durante el transcurso de la Guerra en Italia. Estas últimas potencias habían sido inicialmente aliadas del Imperio Alemán.*
2. *Los contemporáneos de la primera guerra mundial daban este nombre a la conflagración. Incluso la propaganda de los estados beligerantes, hablaban de la guerra que pondría fin a todas las guerras.*
3. *El primer civilismo se dio durante el último tercio del siglo XIX. Al que hacemos referencia transcurre entre 1899 y 1919. Momento en el cual el Partido civil hegemonizó el escenario político nacional.*
4. *Para el desarrollo de la presente entrega hemos recurrido a fuentes de primera mano y secundarias. Entre la primera tenemos a la correspondencia diplomática entre nuestra Cancillería y la Embajada peruana en Berlín. De las secundarias hemos privilegiado a las informaciones del diario El Comercio, para el referido año.*

I

El contexto de la Gran Guerra estuvo marcado por la política de alianzas seguida por los estados europeos[5]. Así tenemos a los llamados Imperios Centrales, es decir a Alemanía y a Austria-Hungría, ambas potencias continentales. La primera, con un formidable desarrollo industrial, que le lleva a la búsqueda de materias primas y mercados, por lo tanto a un desarrollo de sus intereses ultramarinos y a conflictuar con Gran Bretaña. La segunda con intereses en Europa Oriental, especialmente en la zona de los Balcanes, por lo tanto entra en fricción con el reino de Serbia y especialmente con el Imperio Ruso.

Frente a ellos hallamos a las potencias de la Entente: Francia y Gran Bretaña. La primera con el ansia por recuperar Alsacia y Lorena de manos alemanas, la segunda era la primera potencia industrial, potencia hegemónica en el comercio marítimo mundial y en los mercados financieros. Pasó de una neutralidad complaciente con Alemania a identificarla como el enemigo, sobre todo, tras el programa de innovación y crecimiento de su poder naval.

El poder naval británico se veía asistido por la marina francesa. Luego contarían con la asistencia rusa y, sobre todo, japonesa[6]. Frente a este poderío naval quedaba sólo el Imperio Alemán. Ellos habían construido acorazados y sumergibles, siendo la segunda potencia naval europea. Mientras que Austria-Hungría contaba con una pequeña flota en el mar Adriático.

Hechas estas atingencias, digamos que la Guerra Mundial puede dividirse en dos fases. La primera de 1914 a 1916, en la cual la campaña terrestre se caracterizó por la ofensiva de los imperios centrales, hasta la guerra de trincheras. Mientras que el frente marítimo se caracterizó por la búsqueda de un encuentro decisivo. En este caso tenemos el combate de Jutlandia[7]. La victoria estratégica británica llevó al encierro de la flota alemana de superficie en la base de Kiel.

La segunda fase de esta guerra abarcaría los años de 1916 a 1918. De ella nos interesa la campaña marítima. Los alemanes tuvieron como objetivo la interrupción de las líneas de comunicaciones y de aprovisionamiento marítimas de los aliados. Para ello, emplearon buques corsarios y, sobre todo, la "guerra submarina". Esta última fue perjudicial para los aliados, y cada día afectaba más los intereses comerciales de los países neutrales[8], incluso se llegó al hundimiento de mercantes que transportaban pasajeros. Señalemos solamente la querella entre los gobiernos de Estados Unidos y Alemania, por el bloqueo decretado a Gran Bretaña[9]. Citemos la nota alemana:

"... Desde el 18 de febrero se destruirá cualquier buque mercante enemigo que se halle en esta zona, sin que sea siempre posible evitar los peligros que en consecuencia de este proceder amenaza a los tripulantes o los pasajeros...También los buques neutrales corren peligro en esta zona,...No se puede evitar siempre que los ataques lanzados contra los buques enemigos no alcancen a navíos neutrales".

El gobierno estadounidense protestó el 10 de febrero. La nota señalaba la expresa responsabilidad que le cabría al gobierno alemán si se produjesen el hundimiento de barcos neutrales o la muerte de civiles. A pesar de la protesta, Alemania alegó que la culpa la tenía Gran Bretaña debido al bloqueo impuesto a la llegada de subsistencias al continente. Así, las fuerzas alemanas terminaron hundiendo a los navíos *Falaba* [10], *Cushing*[11], *Gulflight*[12] y *Lusitania*[13].

A medida que las carencias en elementos bélicos y de subsistencia aumentaban entre las potencias centrales, la guerra submarina y las zonas cerradas a

5. *Inicialmente, diseñada por el canciller alemán Otto Bismark, para asegurar el predominio de Prusia sobre una Alemania unida, y convertirse en el fiel de la balanza política europea, es decir una hegemonía continental. Luego sería seguida por otros para contrapesar intereses en juego.*
6. *Los Imperios Japonés y Ruso estuvieron en guerra entre 1904-05. La escuadra rusa se encontraba comandada por Sinovie Rozhestvensky, y la japonesa por Heihachiro Togo, en Tsushima el 27 de mayo de 1905. La victoria naval japonesa a la vez que le daba a esta potencia el predominio en el continente asiático, marcaba la casi extinción del poder naval ruso al haber sido destruidas sus flotas del Pacífico y del Báltico.*
7. *El combate de Jutlandia se libró entre el 31 de mayo y el 1 de junio de 1916. La flota del Imperio Alemán al mando de Franz von Hipper; y la del Reino Unido al mando de sir David Betty.*
8. *El mayor país neutral era Estados Unidos, y en Europa, España. En igual situación de neutralidad se encontraban la totalidad de países americanos.*
9. *El 4 de febrero el gobierno alemán notificó a los gobiernos beligerantes y neutrales que decretaba la guerra submarina contra el comercio en torno a Gran Bretaña. Esta medida debía de hacerse efectiva desde el 18 del mismo mes y año.*
10. *Nave británica, hundida por submarino el 28 de marzo de 1915.*
11. *Barco estadounidense, hundido por aeroplano alemán el 28 de abril.*
12. *Vapor estadounidense, hundido el 1 de mayo de 1915.*
13. *Barco británico que transportaba pasajeros fue hundido por un submarino alemán el 1de mayo de 1915. La cantidad de civiles muertos, en especial de los Estados Unidos impacto fuertemente en la opinión pública.*

la navegación internacional se acentuaban. En concordancia con sus objetivos políticos, el 5 de febrero de 1917 el Imperio Alemán ampliaba la zona cerrada y los alcances de la guerra submarina. En comunicación a las legaciones diplomáticas se informaba que la zona cerrada sería: en el sur, los mares y costas del mediterráneo occidental (Francia e Italia); en el norte, el Canal de la Mancha y el Mar del Norte (Francia y Gran Bretaña), quedando libres las costas de España y Portugal.

Esta estrategia era peligrosa, dado que los imperios centrales dependían del comercio que podían realizar por vía marítima con países como Argentina, que les proveía de carnes, trigo, lanas, etc. Por lo tanto, la ampliación de la acción de los submarinos sobre los mercantes, recrudecía las carencias para todos los beligerantes, pero en especial para Alemania y sus aliados. Es en este contexto de recrudecimiento de las medidas, que se producen hundimiento de barcos mercantes de países neutrales, como el *Housatonic*[14], *Lorton*[15], *Monte Protegido y Toro*[16].

II

En nuestro país, teníamos al gobierno de José Pardo, perteneciente al segundo civilismo. Este período se caracterizó por un crecimiento económico sustentado en la exportación, tanto de materias primas[17] como de productos agro-industriales[18]. A ello se sumaban tanto la alternancia en el gobierno como la estabilidad política. Es decir, se tuvo un momento de incremento económico y orden político, lo cual permitió identificar los intereses propios al estado peruano. Por lo tanto, se puede afirmar que se contó con políticas de Estado, las mismas que estuvieron en concordancia con los intereses de los grupos sociales dominantes durante la República Aristocrática y el contexto económico mundial.

Así, al Perú le interesaba beneficiar a su esquema exportador. Y en ello era de vital importancia el movimiento del comercio marítimo. Por tanto, se adoptó la neutralidad frente a los beligerantes, ello como una política de Estado. Esto lo notamos en que los comercios privados se siguieron desarrollando. Se llevaban mercancías hacia cualquiera de los países en guerra. Además existían barcos mercantes alemanes refugiados en el muelle del Callao[19]. Estos buscaron y obtuvieron abrigo frente a naves hostiles de la Entente.

Se puede afirmar que si bien los periódicos de la época constantemente llamaban la atención sobre la disminución del comercio internacional, la economía peruana se había beneficiado. Esto se debía en buena medida a que los beligerantes se veían en la necesidad de contratar naves de países neutrales, evitando así su asalto por el enemigo.

Los grupos sociales hegemónicos representados en el civilismo vieron con entusiasmo el beneficio a sus actividades financieras y exportadoras que trajo la Gran Guerra. Esto permitía sostener medidas tomadas por el estado, como por ejemplo el sostén a la educación pública.

Sin embargo, los integrantes de esta diversificada elite habían sido formados en Francia y Gran Bretaña. De ahí existía una propensión hacia los países de la Entente. Esto se nota en la constante insistencia en los medios de prensa, por que los vapores mercantes alemanes fuesen usados para reemplazar a los mercantes hundidos en la guerra con bandera neutral[20].

Un país con estas condiciones, está dispuesto a la custodia de los intereses nacionales, que coadyuvarán a políticas de crecimiento. Así, se entendieron a las empresas privadas constituidas en el país, como parte gravitante en el movimiento económico nacional.

Todo lo señalado en este acápite se hace patente en la actuación de la Cancillería. Durante el gobierno de José Pardo, el incidente de la *Lorton* y las negociaciones diplomáticas fueron llevadas a cabo bajo la labor de dos cancilleres diferentes. Uno fue don Enrique de la Riva-Agüero, a quien le sucedió F. de Tudela.

III

Ahora pasemos a revisar lo concerniente al viaje de la barca *Lorton*. Incidente que fue el punto de partida para el ingreso del Perú en la Primera Guerra Mundial. El hundimiento de este vapor en el contexto de la ampliación de la guerra submarina decretada por el Imperio Alemán, como señalásemos líneas arriba, es lo central de nuestro artículo. Se nos hace necesario señalar que la barca fue hundida el 4 de febrero de 1917, mientras que el decreto alemán fue dado al día siguiente. Es importante no perder de vista este dato para entender la lógica de reclamación

---

14. Mercante norteamericano que transportaba pasajeros y que fue hundido el 3 de febrero de 1917.

15. Vapor peruano de la Casa Rocca & Miller.

16. Mercantes argentinos hundidos durante la vigencia de las nuevas condiciones de la guerra submarina en 1917.

17. Principalmente mineras, así como el caucho.

18. El considerable desarrollo de la actividad agro-industrial, sobre todo en la costa norte, giró en torno a la caña de azúcar y el algodón.

19. Los mercantes alemanes en el Callao eran vapores y veleros. Entre los primeros se contaban el Sierra de Cordoba, Luxor, Anubio, y el Marie. Entre los de a vela tenemos al Tellus, Omega y el Maipo.

20. Al respecto se puede revisar indistintamente las ediciones del diario El Comercio para los meses de noviembre a enero de 1917.

peruana, y nuestra propia argumentación.

En concordancia con sus política de Estado, la Marina Imperial Alemana desarrolló una estrategia de bloqueo y vigilancia tanto de costas como de rutas marítimas adyacentes a la zona "cerrada" ya antes mencionada.

Nuestro país, junto a la casi totalidad de los estados sudamericanos se inclinaba por la tesis de mares libres para el comercio sin afectar la soberanía de terceros países.

Durante el desarrollo de la intensificación de la guerra submarina, los sumergibles alemanes hundieron transportes con carga relevante para los aliados de la Entente, pero a la vez se echó a pique a una considerable cantidad de naves pertenecientes a países neutrales. Ese fue el caso de la barca *Lorton* perteneciente al Perú.

Para detallar el viaje de la nave peruana, la ruta a seguirse, la mercancía a ser trasladada, las características del vapor, así como su fabricación y pertenencia, hemos recurrido a la información oficial contenida en el Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores[21].

Pasaremos a describir las características de la nave y luego los incidentes ocurridos durante el viaje.

La barca *Lorton* de 1374 tn., había sido construida en astilleros de la ciudad de Belfast (Irlanda) en 1889. En 1910 cambio de nombre por breve tiempo, aunque volvió a la denominación original[22].

Su propietario el Sr. Domingo Loero inició trámite para nacionalizar la nave como peruana. Así el 25 de abril de 1914 se le extendió un pasavante provisional, mientras se finiquitaban los trámites respectivos para que pudiese usar bandera peruana. En esta situación realizó viaje a Port Towsend (EE.UU.). Es decir antes del estallido de la Gran guerra, la *Lorton* ya era nave de matrícula nacional.

El 18 de marzo de 1915 recibió patente de navegación mercantil. La sociedad Rocca & Miller la compró a su propietario el Sr. Loero, por lo que se extendió nueva patente el 24 de abril de 1916 en el Callao. Fue inspeccionada por perito del comité Peruano de Aseguradores del Perú estableciéndose que su valor era de 39.000 Libras Esterlinas.

En cuanto a los propietarios al momento del hundimiento, podemos señalar que la casa Rocca & Miller estaba constituida en el Callao por escritura pública del 19 de noviembre de 1911. Los socios eran Víctor P. Rocca y Juan E. Miller, ambos nacidos en el Perú aunque de ascendencia italiana e inglesa, respectivamente.

Para el 22 de setiembre de 1916, la barca *Lorton* fue fletada en Londres por la casa comercial Mitrovhich Brothers. Debía embarcar salitre en el litoral chileno y transportarlo a puertos de Europa.

Estos tratos se hicieron con la casa Rocca & Miller dueña del mercante. El contrato especificaba que debía cargar un máximo de 2350 tn. de nitrato de sodio en Tarapacá. Esta carga debía ser transportada a los puertos españoles de Bilbao, Pasajes o Santander. Dos puntos a notar aquí: el salitre era considerado contrabando de guerra por los alemanes, e iba con destino a puertos neutrales.

Así, la barca zarpó el 5 de octubre desde el puerto del Callao con rumbo a Caleta Buena, en la localidad de Iquique (Chile). En la hoja, se especifica que podía hacer carga en cualquier punto del litoral de Tarapacá, entre Pisagua e Iquique, pero excluyendo la caleta de Junín.

Habiendo anclado en el litoral nor chileno procedió a cargar salitre o nitrato de sodio, como también se conocía a este producto rico en sustancias para la agricultura: era empleado como abono. No está demás anotar que también se lo usaba para la fabricación de pólvora, por lo que era complicada su venta en Europa. Sin embargo dicho mineral había perdido valor y mercado desde que la industria química alemana consiguió producir un símil[23].

El problema para el transporte de este producto radicaba en dos aristas durante el contexto de la gue-

21. *Los documentos han sido agrupados en forma indistinta en tres legajos que llevan la misma signatura: 5.5 S.D.P Alemania 1917. Contiene la correspondencia entre nuestra Cancillería y la representación diplomática peruana en Berlín.*
22. *Entre el 31 de agosto y el 24 de octubre usó el nombre de Cavour.*
23. *La industria química alemana en 1897, veinte años antes del incidente, había logrado producir sustitutos.*



Ernesto G. Morales Erroch

Historiador por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Actualmente dicta cursos en el área de "Políticas de Estado y Estrategia Naval" en la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú.

rra. Por un lado, cada día escaseaban más los insumos para las industrias alemanas, por otro, estaba la percepción del gobierno alemán sobre una ayuda encubierta por parte de neutrales a la Gran Bretaña.

El 22 de noviembre de 1916, luego de llenar sus bodegas con 2211 tn., casi 420,000 quintales de salitre o nitrato de sodio, zarpó a Panamá, puerto al cual llegó el 18 de diciembre del mismo año. Para el día siguiente, cruzó el Canal de Panamá, llegando al puerto de Colón en el Mar Caribe. Procedió a ser remolcado, para luego, combinando el uso de las máquinas a vapor y del velamen, emprender viaje a Europa. Estamos en el 21 de diciembre de 1916. Es decir, la tripulación pasaría su jornada lejos de cualquier familiar durante las fiestas navideñas. La familia de cada tripulante era ahora el compañero de travesía.

Para alcanzar Europa, tomaron como ruta marítima el estrecho de La Florida, de donde todo fue mar abierto. Con las dificultades propias de una larga travesía por alta mar, y sin contar con medios técnicos para comunicaciones ni puntos intermedios de descanso o de abrigo, arribaron al mar Cantábrico, en el norte de las costas del Reino de España. Habían transcurrido aproximadamente 45 días de navegación.

Para el 3 de febrero avistaban el faro de cabo Peña, próximo a las costas españolas. Al día siguiente, es decir el 4 de febrero, promediando las 14:30 horas se encontraron con un sumergible que les detuvo con tiros preventivos. Era una de las naves de guerra pertenecientes a la escuadra alemana. El Capitán de la barca peruana, el señor FranK T. Sanders[24], fue conminado a dirigirse al sumergible. Se le ordenó a él y a su tripulación, abandonar el mercante a la brevedad. De lo cual se enteraron los tripulantes por señales. Acabando el intempestivo abandono de la nave, cayeron cuatro tiros desde el cañón del sumergible sobre el mercante nacional. Acto seguido, la nave se hundió y la tripulación quedó a la deriva.

IV

Pasemos a revisar los argumentos tanto de la República del Perú como del Imperio Alemán ante el hecho del hundimiento del mercante peruano. Para ello usaremos la información oficial del archivo de Relaciones Exteriores, señalada líneas arriba. Así mismo, recurriremos a auscultar la opinión pública mediante la lectura del diario El Comercio para el referido año.

Las primeras noticias y averiguaciones sobre el hundimiento de la *Lorton* estuvieron a cargo del Cónsul peruano en Bilbao, don Luciano de Landaburu. Este funcionario tomó información dada por la tripulación de la barca el 6 de febrero, es decir, dos días después del hundimiento.

Los testimonios fueron remitidos a Lima y a la embajada peruana en el Imperio Alemán. A cargo de la cartera de Relaciones Exteriores del Perú se encontraba don Enrique de la Riva-Agüero, mientras que servía en la embajada peruana en Berlín, el Ministro Plenipotenciario ante el Imperio Alemán y el Imperio de Austria-Hungría, don Alejandro von der Hyden.

El 1de febrero Alemania decretaba la ampliación de la zona cerrada y del incremento de la guerra submarina[25]. Es decir, al día siguiente del hundimiento.

Esta noticia causó revuelo internacional. A través del diario El Comercio, podemos apreciar cómo se sucedieron notas de protesta ante el gobierno alemán. Este hecho se producía luego que en enero de 1917 se caracterizara por la presentación de propuestas de paz. Estas habían sido hechas por el gobierno alemán y también por el presidente Wilson de los Estados Unidos. La propuesta alemana había sido rechazada por las potencias de la Entente, mientras que la de Wilson se encontraba en discusión en los medios. Tanto es así que los germanófilos la mostraban como un hecho de apoyo a la justicia de su causa[26].

Por ello, cuando se estaba discutiendo los alcances de la negativa de la Entente, Alemania sorprendió con su declaración. El país que más airadamente protestó fue los Estados Unidos[27]. Ellos se amparaban en que el Estado alemán, tras el hundimiento de la *Sussex*[28], había dado garantías el 4 de mayo de 1916 de respetar a neutrales y la vida de los pasajeros en tránsito.

El editorial del diario El Comercio[29] se dedica a presentar su preocupación por las implicancias la actitud alemana para la política y economía de Améri-

---

24. *El Capitán de la nave se había naturalizado peruano en 1915, habiendo nacido en los Estados Unidos.*
25. *En nuestro caso existe nota 67/12 que señala comunicación al respecto fechada en Berlín el 2 de febrero.*
26. *En el diario El Comercio, aparecía en forma regular una página con el encabezado del "Lado Alemán de la Guerra". Aquí se consignaban hechos y argumentos en favor de la causa de los Imperios Centrales.*
27. *A este Estado, el gobierno alemán, le señalaba "un canal" de uso estricto para su comercio. Fuera de esta ruta todo sería atacado por los alemanes.*
28. *Barco con pasajeros hundido por un submarino alemán el 24 de marzo de 1916. Esto motivó una airada reclamación de gobierno a gobierno, que culminó el 8 de abril de ese año con la aceptación estadounidense de los términos alemanes. Es decir el gobierno estadounidense intenta mantener la libertad de comercio en concordancia con el derecho internacional.*
29. *Ver edición de la mañana del sábado 3 de febrero de 1917.*

ca. Además, alertaba sobre la posible actitud del gobierno estadounidense. Con respecto a nosotros, señalaba que la actitud de Alemania:

"... modifica, sin duda, la faz del gran conflicto europeo, para extender sus terribles proyecciones ... y envolver los intereses económicos de la humanidad entera en los azares de la extraordinaria contienda[30]".

Este editorial es muy importante. En él quedo registrado el derrotero de la opinión pública peruana: Alemania amenaza los intereses de la humanidad. Así mismo, se hacía patente la adhesión del Perú a la tesis del comercio libre en el mar. Estas líneas irían marcando la presión de la opinión pública sobre el gobierno. Y el gobierno, en concordancia con los intereses que reflejaba y las tesis que defendía va a proceder ante el gobierno alemán.

La nota, en nuestro caso, llegó anunciando la entrada en vigor del decreto para el 5 de febrero. Se incluía un plazo perentorio para que las naves en tránsito no fuesen afectadas, o saliesen, o se internasen en puertos neutrales. Así mismo, se establecía una zona de protección de 20 millas alrededor de las costas neutrales europeas. Éste era el caso de España.

A pesar de lo señalado, la prensa consideró a lo acontecido como un problema lejano. Los editoriales se dedicaban a problemas locales, como por ejemplo la higiene o el censo de desocupados. El problema suscitado sí estaba en la prensa como información y análisis.

Para el 6 de febrero, don Landaburu remite información preliminar desde Bilbao sobre el hundimiento de la *Lorton* consignando que tomaría declaraciones de los náufragos. Al día siguiente, el diario El Comercio consignaba el hundimiento de la *Lorton* señalando lo siguiente:

"El hundimiento se realizó en aguas jurisdiccionales españolas, por lo cual se espera que el gobierno de España protestará enérgicamente contra ese acto inhumanitario"[31].

Es decir, se tomaba plena conciencia de haber sido afectados por la guerra. Al día siguiente a página y media, se publicaba en el mismo diario lo referente al hundimiento de la barca *Lorton* y sus implicancias para el país[32].

La reclamación peruana se inició el 12 de febrero, pero mientras se reúnen pruebas, y luego se adiciona el pedido de los propietarios pasarían meses. A ello se debe agregar las dificultades en las comunicaciones. Recién para el 30 de junio está lista la documentación, sin embargo el expediente será presentado en setiembre.

Algo interesante para nuestra argumentación fue lo acontecido a mercantes argentinos[33]. Alemania pasa, desde ofrecer indemnización y saludo a la bandera argentina[34]; hasta ofrecer seguridades para el comercio marítimo argentino, por el caso del hundimiento de la barca *Toro*[35].

El 2 julio desde Berlín, nuestro representante von der Hyden pide se le remita documentación intercambiada entre Alemania y Argentina sobre el el hundimiento de *Monte Protegido*, *Oriente* y *Toro*. En su misiva señalaba que:

"... los acuerdos a que hayan llegado tienen en estos momentos especial importancia para nosotros con motivo de nuestra reclamación por el hundimiento del velero *Lorton*..."

Como señalásemos antes, recién para el 30 de junio, n° 37 se encontraba terminado el expediente de los propietarios de la *Lorton*. Esto demoró la reclamación peruana. En el expediente enviado a nuestro representante se señalaba que:

"... el Supremo Gobierno ha encontrado que hay mérito bastante para llevar adelante la reclamación que interpuso en febrero último demandando al gobierno imperial las reparaciones debidas al honor de la bandera y a los dueños del buque hundido ... los documentos comprobatorios respectivos existen depositados en la legación del Perú en París y otros

30. *También se hace patente el perjuicio a los neutrales, y el posible ingreso militar de los Estados Unidos al conflicto.*
31. *Ver diario El Comercio edición del 7 de febrero de 1917. En ella, además, curiosamente se consignaba la nómina de tripulantes, y se señalaba la presencia de pasajeros a bordo, dato inexacto.*
32. *Ver edición del diario El Comercio del jueves 8 de febrero de 1917. No había editorial. La nota se titulaba* Complicaciones internacionales que provoca la política alemana. *Los subtitulados que acompañan a la misma son más que ilustrativos:* La cancillería del Perú protesta contra el hundimiento de la Lorton ... Conferencias del jefe de la cancillería con los representantes diplomáticos de Bolivia y la república Argentina.
33. *Nos referimos a las naves* Monte Protegido, Oriente *y* Toro.
34. *Comunicación del dos de mayo de 1917, efectuada por el ministro alemán Zimmermann. La misma que fue aceptada el 4 de mayo, por su par argentino el ministro Pueyrredon.*
35. *El 8 de junio el barco* Toro *de Argentina, es hundido en proximidad al Cabo Verde. Fue hundido en 35° 32' latitud norte y 7° longitud oeste, rumbo a Gibraltar fuera de la zona cerrada. El gobierno argentino señalaba que la relación amigable se mantendría si hubiera "consagración definitiva de su derecho" a la libre navegación. Esto fue lo que obtuvo el gobierno argentino del alemán en nota del 17 de agosto de 1917.*
36. *5.5 / S.P.S / n° 36*
37. *5.5 / S.P.S 7 n° 37*

quedan guardados en este Ministerio ..."[37]

En el mismo expediente, se hacía alusión a concordar los actos y pensamiento del gobierno del Perú y de la opinión pública nacional. Al respecto, es importante citar lo escrito en el diario El Comercio[38]. Veamos:

"..., el Perú, por lo mismo que no es una entidad militar capaz de influir en la solución del gran conflicto bélico que conmueve al mundo, debe proceder con serenidad; pero hechos como el hundimiento del Lorton, obligan a asumir actitudes exigidas por el decoro nacional."

Ésta sería la opinión pública imperante, con la cual el gobierno civilista de Pardo quería engarzar la actitud de la cancillería. Esta postura se vería fortalecida al conocerse los sucesos y tratos que rodearon al hundimiento de los mercantes argentinos.

Para el 11 de julio se produjo el cambio de titular en el ministerio de Relaciones Exteriores peruano. El Sr. Riva-Agüero era relevado por el Sr. F. de Tudela. El nuevo ministro le comunicaba a nuestro plenipotenciario en Berlín:

"Me es grato manifestarle que es propósito preferente del nuevo gabinete, estrechar los amistosos vínculos existentes entre el Perú y la nación ante cuyo gobierno se halla acreditado Ud."

Esta nota está bañada en las formalidades propias del lenguaje diplomático. La citamos con la intención de desvirtuar cualquier interpretación sobre un cambio de actitud en el interés del Estado peruano.

El 1 de agosto de 1917, von der Heyden[39] acusaba recibo, vía Londres, de los argumentos peruanos. Es un documento extenso que presenta, sostiene y argumenta en torno a bloqueo, contrabando, jurisdicción y la postura del país.

Los medios de información alemanes difunden la postura del gobierno alemán para con los neutrales, una forma de instrumentalizar la opinión y voluntad de la nación para con su gobierno. Por ejemplo, el 21 de agosto la gaceta VOSS hace referencia a la *Lorton*. Consigna que la nave llevaba contrabando y utilizaba bandera del Reino Unido. Nuestro embajador Heyden logra que el gobierno alemán publique la rectificación en el mismo medio. Pero a la vez comunica al gobierno peruano que los alemanes han puesto como plazo para la reclamación por el hundimiento de la *Lorton* ante el Tribunal de Presas hasta el 15 de setiembre[40].

Las posturas de ambos gobiernos pueden ser resumidas de la siguiente forma. El Perú sostenía[41] que:

- Hundimiento de la *Lorton* fue el día 4 de febrero, es decir un día anterior a la entrada en vigor del decreto alemán.
- La ubicación de la nave era en 43° 28' 50" latitud norte y 4° 6' 10" longitud oeste. Estaba a 4 millas de la costa española, es decir que "...el atentado ocurrió en la faja libre ..."
- El destino fijado eran puertos españoles exclusivamente, además de los compradores de la carga.
- Indemnización por costo del buque y de la carga.
- Castigo a oficial responsable.
- Honores a la bandera peruana.
- Garantías para el comercio marítimo peruano.

En cuanto a la postura alemana, podemos resumirla de la siguiente manera:

- La nave fue hundida el 15 de febrero, en aguas internacionales.
- Era de matrícula británica. O había sido introducida como peruana meses después de iniciado el conflicto.
- Transportaba contrabando a Francia y llevaba tripulación de países enemigos del Imperio.
- Someter el caso a la Jurisdicción del Tribunal de Presas Alemán, para pagar indemnización.
- En caso de fallo desfavorable, se podría iniciar tratos de gobierno a gobierno.

La traducción de la postura peruana por von der Hyden se dio entre los días 19, 20 y 21 de setiembre[42], cuando ya había vencido con creces el plazo dado por el gobierno alemán al peruano.

A la vez el gobierno alemán remitía a nuestro representante un dato más en favor de su postura. Es decir, el caso de la barca *Luxor* durante la guerra de 1879 con Chile. Ésta era una nave de matrícula germana, la misma que fue capturada por el Perú y sometida a Tribunal de Presas peruano. Luego del dictamen del tribunal, fue liberada mediante trato de gobierno a gobierno.

En Lima se desconocía esta comunicación y se había procedido a comunicar mediante cablegrama[43] un ultimátum a ser trasmitido por nuestra representación. El tenor del mismo señalaba:

---

38. Edición de la mañana correspondiente al jueves 8 de febrero de 1917
39. 5.5 / S.P.S / n° 40
40. 5.5 / S.P.S / documento 823 / 04 del 22 de octubre de 1917.
41. Comunicación fechada en Lima el 28 de agosto de 1917. 5.5 / S.P.S / n° 44.
42. 5.5 / S.P.S/ 564 - 45, en el legajo consta la versión castellana y en alemán del documento, el cual abarca las 20 páginas.
43. Fechado el 25 de setiembre de 1917.

- Plazo de 8 días para resolver demanda por la *Lorton*.
- Se remite a analogía con caso argentino. Es decir, el mismo trato dado al gobierno argentino por los mercantes hundidos[44].
- La protección peruana a los 6 vapores y 4 buques a vela de empresas alemanas en el puerto del Callao.

Se suceden varias notas entre ambos gobiernos entre el 30 de setiembre y el 4 de octubre. Por fin el 7 de octubre el Ministerio de Negocios Extranjeros alemán, respondiendo a las notas peruanas, se ratificó en su postura, señalando que:

"...el Gobierno Alemán...está dispuesto a la indemnización completa de los interesados peruanos si el tribunal de Presas acepta la prueba sobre el destino pacífico del cargamento de la *Lorton* y que también en caso contrario no se negará por vía diplomática a tratar en sentido condescendiente sobre algunas objeciones del Gobierno Peruano contra el fallo del Tribunal de Presas".

Toda vez que el 17 de setiembre el gobierno peruano remitió a von der Hyden la comunicación con la argumentación sobre la *Lorton*, y se le indica que lo satisfactorio para no implementar el ultimátum ante gobierno alemán sería:

Indemnización
Castigo al oficial y honores a la bandera peruana.
Igual trato que el dado a las reclamaciones del gobierno argentino.
No Tribunal de Presas.

Nuestro representante, von der Hyden, comenta que en Alemania se insiste que la actuación del Perú obedece a intereses de terceras potencias, además de conocerse que la opinión pública peruana se venía manifestando en concordancia con una oposición a Alemania. Es decir los alemanes conocían lo publicado en los diarios peruanos.

Nuestro gobierno entendió que éstas eran maniobras para no dar satisfacciones al Perú, como si había ocurrido con respecto al caso argentino al que nos hemos referido constantemente líneas arriba.

Estando así la situación, von der Hyden procedió a ejecutar los términos del ultimátum. Ello consta en documentación remitida desde Berlín al efecto[45], la cual se nos hace interesante citar:

"Excelencia:

El infrascrito Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú tiene el sentimiento de participar al Señor Secretario de Estado Dr. von Khulmann que no habiendo obtenido las reparaciones pedidas por el hundimiento injustificado de la barca peruana *Lorton* ha recibido encargo de su gobierno de pedir sus pasaportes.

Al mismo tiempo tiene el honor de participar a V.E. que la Real Embajada de España ha tomado los intereses peruanos ..."

El 15 de octubre de 1917 se hacía entrega del archivo de la legación peruana a la de España. Sin embargo, von der Hyden permanecería un tiempo más en Europa. Ello le permitió enviar nota a Torre Tagle en alusión al mercante argentino *Toro*. En la misma se señalaba que:

"... el contenido de la nota alemana de julio 24 (1917) es toda una revelación, al menos para nosotros, si la comparamos con la que nos fue dirigida por el mismo gobierno alemán ... se ve palpablemente que lo han tergiversado hasta amoldarlo a una forma en que era indiscutible el derecho argentino ... lo que no concedió el Gobierno Alemán a los Estados Unidos, lo han acordado en esta ocasión obligándose a no atacar los barcos argentinos ni aún dentro de la zona cerrada ... debemos felicitarnos de ello, porque queda así evidenciado que hemos sido engañados, que no se nos ha tratado ni aproximadamente con la deferencia que a la República Argentina y queda así justificada la actitud que hemos asumido ..."

Quedaba así demostrada la justicia de la causa peruana ante el gobierno alemán. Como señalase el propio von der Hyden:

"... queda ampliamente comprobada la justicia de nuestra causa, a lo que atribuyo, por mi parte, una importancia incalculable, tener la conciencia de que el paso trascendental que hemos dado, lo dimos con razón"[47].

---

44. *La referencia es a los mercantes* Monte Protegido *y* Toro. *Por el primer caso se comprometieron a saludar pabellón argentino, por el segundo, zarpó durante la vigencia del decreto de guerra submarina ilimitada, o sea el 13 de mayo, y se dirigió a Génova puerto de un país beligerante contra Alemania.*
45. *Nos referimos al documento N° 32,5.5 / S.P.S / N° 32, 780 - 49 del 8 de octubre de 1917.*
46. *5.5 / S.P.S / documento 897 - 114 , del 23 de noviembre de 1917, llegó a Lima el 16 de enero de 1918.*
47. *5.5 / S.P.S / documento N° 920 - 119, del 4 de diciembre de 1917. La comunicación fue recibida en Lima el 19 de julio de 1918.*

Conclusiones

Podemos señalar que la identificación de los intereses del Estado peruano, permitieron establecer una acción en concordancia a través de una política de estado que se manifestó en el accionar de la Cancillería, los encargados de dicha cartera así como de los representantes peruanos en Europa, ya fuese en España o en Alemania.

Que la actuación peruana se enmarcó en la tesis de la defensa de mares para el comercio internacional, ello sin perjuicio de la soberanía de terceros países. Y lo más notable que hacia ello fue encaminada la política externa peruana.

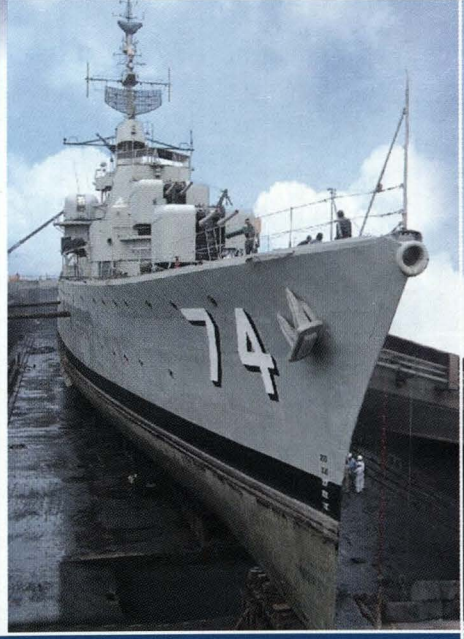
Además el proceder del Perú no se nota siguiendo los dictados de la gran potencia americana. Más bien la situamos en un contexto de naciones americanas, cada una de las cuales buscó actuar en base a la defensa de sus intereses, más allá de que contasen o no con una política de Estado al respecto. Creemos que esto fue una ventaja del Perú de esos años. Y señalamos el caso argentino porque nuestro accionar se situó en proximidad al mismo, permitiéndonos señalar un accionar en concordancia con los propios intereses nacionales.

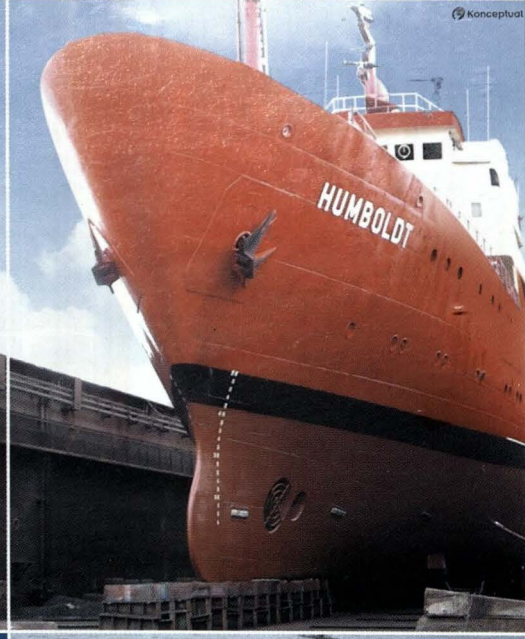
Además, hemos podido observar que la ruptura de relaciones entre el Imperio Alemán y los Estados Unidos, no se dio por el hundimiento del *Lusitania*. Entre este hecho y el estado de guerra entre los dos países transcurrieron casi dos años, y se apeló a otros incidentes y argumentos, como las notas intercambiadas por el hundimiento de la *Sussex* y, sobre todo por la declaratoria de guerra submarina ilimitada en la cual se le establecía un corredor a dicha nación. Hecho que no guardaba concordancia con la aplicación de la soberanía de un estado nacional.

Por último, nos queda reflexionar sobre la necesidad de conocer cómo se establecen los intereses de un estado nacional. Cómo se actúa en concordancia con ellos. Sobre todo, en momentos en que se discute sobre la viabilidad de los estados nacionales ante un contexto de globalización hegemónica unipolar. Esperamos que nuestro trabajo pueda aportar en ese sentido. ⚓

Ameron JET CPP

Líderes en Pinturas y Recubrimientos Marinos





EMPRESA CERTIFICADA UNE-EN ISO 9001 SGS Nº 030068

Protección y Resistencia
al servicio de nuestra gloriosa
Marina de Guerra



CPPQ CORPORACION PERUANA DE PRODUCTOS QUIMICOS S.A.

Jr. Chamaya 276 Breña, Telf.: 331-1010, Fax: 420-0264.
E-mail: ***basenaval@cppq.com.pe***
www.cppq.com.pe







ABS Quality Evaluations Inc Management System Certification
ISO 9001:2000

Líderes en Operaciones Marítimas - Portuarias

Servicios
Remolcaje
Practicaje
Agenciamiento marítimo
Estiba/desestiba
Terminal de almacenamiento
Alquiler de equipos
Salvataje y
Reflotamiento de naves

Sedes
Paita, Salaverry, Chimbote,
Huarmey, Callao, Pisco,
Matarani e Ilo

Tramarsa
Operadores Portuarios

Av Saenz Peña 177 Callao (3°, 4°, 5° y 6° piso)
T. 413-0400 F. 453-4500

www.tramarsa.com.pe

GLORIA®

La Lonchera más nutritiva



La calidad que usted conoce

apag

ASOC. PRO-VIVIENDA ALMIRANTE GRAU

Continuando con nuestro permanente interés de otorgar vivienda propia al personal de la Marina de Guerra del Perú, al concluir el año 2003, hemos finalizado también de vender a nuestros Asociados, en este caso Personal Subalterno de nuestra Marina de Guerra del Perú, 20 Departamentos en el Edificio que construimos en la Urb. PEDRO CUEVA VASQUEZ en Ventanilla.

Asimismo, con este mismo deseo en forma simultánea, hemos terminado y puesto a la venta en la misma Urbanización 6 unidades de vivienda (2 unifamiliares de un piso con aires y 2 bifamiliares de una vivienda por piso) e iniciando la 1era Etapa 2004 con los acabados de 6 módulos de un piso, los que serán puestos a la venta con la inigualable oportunidad de ser sin Cuota Inicial y a 20 años.

Próximamente presentaremos un proyecto de Vivienda para nuestros Asociados, Personal Superior de Marina.

Si todavía no eres Asociado, inscríbete y benefíciate con todos los servicios que ofrecemos.

Av. Rafael Escardó 665 Maranga – San Miguel Telef. 451-7849 4-51-58-84
E-Mail: Apagger@infonegocio.net.pe

Aguirre y *Palacios*, dos nombres con tradición en nuestra marina

John Rodríguez Asti



(G. Polar)

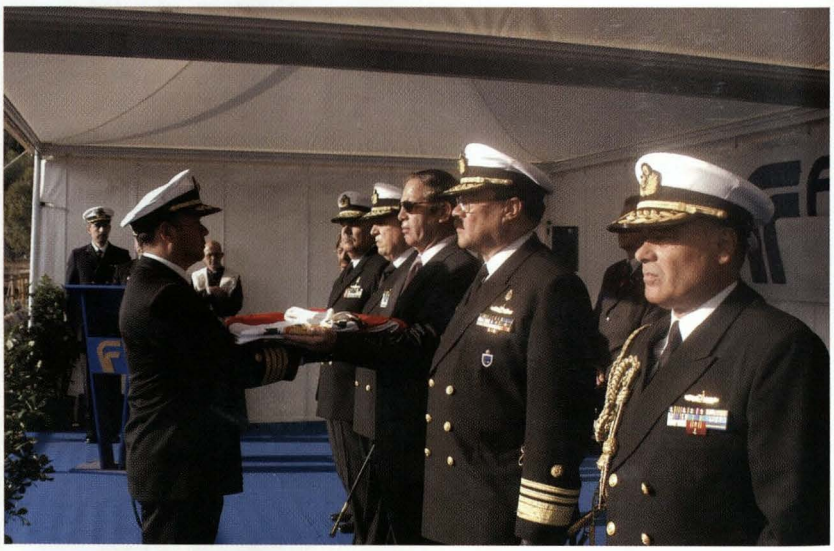
El 3 de noviembre del presente año, en el puerto de La Spezia, Italia, se llevaron a cabo las ceremonias de Afirmado del Pabellón Nacional, a bordo de las recién adquiridas fragatas misileras B.A.P *Aguirre* (FM-55) y B.A.P *Palacios* (FM-56), las mismas que sirvieron en la Marina Militar Italiana con los nombres de *Orsa* y *Lupo*, respectivamente.

Ambos eventos, contaron con la presencia del ministro de Defensa, General del Ejército, Roberto Chiabra León, el Comandante General de la Marina de Guerra, Almirante José Luis Noriega Lores; el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Frank Boyle Alvarado, el Director de Material de la Marina, Contralmirante Jorge Montoya Manrique, el Agregado de Defensa del Perú en Italia, Contralmirante, Julio Uriarte Guerra, así como personal Superior y Subalterno integrantes de la Comisión de Inspección y Recorrido.

De acuerdo con el programa oficial, la primera ceremonia se inició a 09:00 horas a bordo de la fragata B.A.P *Palacios* (ex *Lupo*), habiendo sido bendecida la nave por el Monseñor Valerio Tanchio, Capellán en Jefe del Departamento Marítimo del Alto Tirreno. Acto seguido, conforme a lo establecido en el ceremonial naval, el Capitán de Navío Gonzalo Ríos Polastri, quien ha sido designado comandante de la flamante

unidad, recibió el Pabellón Nacional, la Insignia de Comando y el Jack, de manos del Ministro de Defensa. Luego. El acto de izamiento del Pabellón Nacional estuvo a cargo del Capitán de Corbeta Augusto Ganoza Heredia, entonándose a continuación el Himno Nacional y el Himno de la Marina de Guerra del Perú.

La segunda ceremonia fue iniciada a una vez concluida la anterior en la cubierta portahelicópteros de la fragata B.A.P *Aguirre* (ex *Orsa*), contando con la asistencia del Ministro de Defensa de Perú, General del Ejercito Roberto Chiabra León, el Subsecretario de Defensa del Estado de Italia, Senador Francesco Bosi, el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante José Luis Noriega Lores, el Jefe del Departamento Marítimo del Alto Tirreno, Almirante de Escuadra Manlio Galliccia, el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Frank Boyle Alvarado, el Director de Material de la Marina, Contralmirante Jorge Montoya Manrique, el Agregado de Defensa del Perú en Italia, Contralmirante Julio Uriarte Guerra, así como de personal Superior y Subalterno de las Marinas de Guerra de Perú e Italia y personal de la empresa Fincantieri. De manera similar a lo ocurrido en la B.A.P *Palacios*, el Capitán de Navío Juan Narro Lavi, Comandante del B.A.P. *Aguirre*, recibió del Ministro de Defensa peruano, el Pabellón Nacional, Insignia de Comando y Jack Nacional. A su turno, el Capitán de Corbeta Luis de Rojas Correa, oficial menos antiguo de a bordo, se encargó de izar el pabellón bicolor en el asta de la recién incorporada fragata.



AGREDEF-Italia

Entrega del Pabellón Nacional al comandante de la B.A.P Palacios *a cargo del Ministro de Defensa.*

Cabe mencionar que siguiendo las tradiciones navales, los comandantes del B.A.P *Palacios* y B.A.P *Aguirre* recibieron de manos de sus respectivas madrinas, Sra. Silvia León de Noriega y Sra Carmen Valera de Chiabra, los presentes recordatorios para la Cámara de Oficiales.

Ambas fragatas han sido adquiridas por el Gobierno del Perú, con el propósito de reemplazar a unidades de superficie retiradas del servicio en la década pasada, y en la actualidad se hallan sometidas a un proceso de recorrido integral a cargo del astillero italiano Fincantieri, en el puerto de la Spezia, Italia. Se tiene previsto que una vez que en ambos buques culminen los trabajos de reacondicionamiento, inicien sus pruebas en la mar y queden expeditos, efectuarán su viaje hacia el Perú, durante el semestre del próximo año.



AGREDEF-Italia

El comandante de la B.A.P Aguirre *entrega el Pabellón Nacional al oficial menos antiguo de a bordo.*

Los anteriores *Aguirre* y *Palacios* en nuestra Armada

Si bien es cierto que estas nuevas fragatas para la Escuadra reemplazarán a un crucero portahelicópteros y a un destructor misilero, no son las primeras en ostentar los nombres *Aguirre* y *Palacios*, sino que son las generación de buques en llevarlos.

Los B.A.P *Aguirre*

En la Marina de Guerra del Perú, son tres los buques que han llevado anteriormente el nombre de *Aguirre*, en homenaje al Capitán de Corbeta,

segundo comandante del legendario monitor *Huáscar*, quien al igual que su jefe, el comandante Grau, murió en su puesto de combate, el 8 de octubre de 1879, frente a Punta Angamos.

Crucero - acorazado *Comandante Aguirre*

El primer buque denominado *Aguirre* fue uno de los dos sumergibles encargados a los astilleros Schneider Creusot, el *SC-1*, gemelo del *SC-2*, que fue bautizado como *Palacios* durante su construcción. Sin embargo, en febrero de 1910, al aún inconcluso *Aguirre* se le reasignó el nombre *Ferré*, debido a que el gobierno peruano logró concretar la compra del crucero-acorazado francés *Dupuy de Lome*, buque al que se le nombró *Comandante Aguirre*.

La construcción de este crucero-acorazado se inició en 1888 en el astillero y fue entregado a la marina francesa en 1895. Tras ser concluido, su diseño fue considerado como el mejor de su tipo sin embargo, los adelantos en construcción naval que trajo consigo el acorazado británico *Dreadnought,* a inicios del siglo XX, superaron largamente a los buques construidos con anterioridad.

Este buque estuvo al servicio de la Marina francesa hasta 1910, año en que fue puesto en reserva. Por aquel entonces, nuestra Armada llevaba a cabo un programa de adquisiciones navales, y con el apoyo del Presidente Leguía, se iniciaron las gestiones para su compra. Para ello, viajó a Francia una comisión naval para inspeccionarlos, y tras haber decidido el Gobierno su adquisición, fue enviada su dotación para tripularlo. Una vez concluidos los trabajos de reacondicionamiento, el 8 de setiembre de 1912 se realizó la ceremonia de afirmado del pabellón en el puerto de Lorient, quedando expedito para alistar su viaje hacia el Perú.



AGREDEF-Italia

Instantes en que se iza por vez primera el pabellón a bordo del B.A.P Aguirre.

Sin embargo, en febrero de 1913, debido a una decisión de índole política tomada por el gobierno de Guillermo Billinghurst, fundada en una serie de controversias suscitadas en torno al verdadero valor militar del buque, la venta fue anulada, y el buque debió ser devuelto a la Marina francesa.

En lo que respecta a esta unidad, luego de que la Marina francesa desestimara retornarla al servicio, fue vendida a una empresa naviera belga y rebautizada *Peruvier*.

Destructor Escolta *Aguirre*

El segundo buque con el nombre *Aguirre* fue uno de los tres destructores escolta adquiridos en los Estados Unidos de América en 1952, siendo Presidente



(G. Polar)

El B.A.P Aguirre, *saliendo del dique seco del astillero Fincantieri en La Spezia.*

el General Manuel A. Odría. Se trataba del ex USS *Weaver* (DE-761) construido entre los años 1943 y 1944, en plena Segunda Guerra Mundial. Mientras estuvo en servicio, como parte de la Flota del Pacífico, tuvo un brillante desempeño, mereciendo siete estrellas de combate por su actuación en las Marianas, Tiñan, Carolinas Occidentales, Leyte, Luzón, Iwo Jima, Okinawa y Japón. El *Weaver*, al término de la guerra, fue pasado a la reserva y retirado del servicio en 1951.

Por aquel entonces, la Armada estadounidense ofreció la posibilidad de vender al Perú tres destructores escolta dentro de los que estaba el ex USS *Weaver*, y contando con la aprobación del gobierno peruano, la Armada envió una comisión naval que se hizo cargo del reacondicionamiento de los tres buques.

Una vez concluidos los trabajos, el ex USS *Weaver* fue rebautizado B.A.P *Aguirre* y el 21 de febrero de 1952 se llevó a cabo a bordo, la ceremonia de afirmado de pabellón en la Base Naval de Green Cove Springs, Florida.

El destructor B.A.P *Aguirre*, sirvió largos años en nuestra Escuadra cumpliendo múltiples comisiones y participando en diversos ejercicios tanto en aguas peruanas como extranjeras.

Finalmente, en 1971, debido a la antigüedad de sus equipos, fue dado de baja, siendo destinado como buque blanco para el primer lanzamiento exitoso de un misil MM 38 *Exocet* llevado a cabo en Sudamérica, en el año 1974, desde el destructor misilero B.A.P *Palacios*.

El crucero portahelicópteros *Aguirre*

El tercer buque en la Marina en ser bautizado *Aguirre* fue el crucero holandés *De Zeven Provincien*. Su construcción se inició el 19 de mayo de 1939 en las gradas del astillero Rotterdamse Droogook Maatschappij en Rotterdam. Fue nombrado originalmente *Eendracht* debiendo ser, junto a su gemelo *De Ruyter*, actual B.A.P *Almirante Grau*, los reemplazos de los antiguos cruceros *Java* y *Sumatra*.

Al producirse la invasión alemana a Holanda, en mayo de 1940, su construcción no estaba muy avanzada. No obstante, las autoridades alemanas decidieron continuar los trabajos. Sin embargo, al ser liberados los Países Bajos en 1945, únicamente el casco fue completado y se hallaba en gradas.

Al igual que su gemelo, también inconcluso, fue completado bajo un nuevo diseño con los adelantos de la época entrando en servicio el 17 de diciembre de 1953. Participó en diversas misiones y enarboló, en múltiples ocasiones la Insignia del Comandante de la Escuadra Naval Holandesa. De 1959 a 1960 fue sometido a un intenso recorrido, siendo destinado luego al primer Escuadrón de Entrenamiento. A partir de 1962, fue transformado en crucero misilero para lo que se le dotó de misiles mar-aire *Terrier*, retornando al servicio en 1964.

En 1976, después que la Real Marina Holandesa lo retirara del servicio, fue adquirido por la Marina de Guerra del Perú, y fue transformado en crucero portahelicópteros, trabajo que fue realizado desde setiembre de 1976 hasta inicios de 1978. Finalmente, luego de las pruebas respectivas, el 22 de febrero de 1978 se llevó a cabo la ceremonia de incorporación en la Base Naval holandesa de Den Helder. Concluido su alistamiento, inició su travesía hacia el Perú, arribando al Callao el 24 de mayo del mismo año.

Durante su servicio, el crucero B.A.P *Aguirre*, efectuó diversos ejercicios con unidades peruanas y extranjeras, participó en varias operaciones UNITAS, cruceros de instrucción, tanto en la costa peruana, como en aguas extranjeras. Durante los conflictos con Ecuador, de 1981 y 1995, estuvo presente como parte de las fuerzas navales peruanas, listas para entrar en acción.

Finalmente, por decisión del Gobierno, el 26 de octubre de 1999 fue dado de baja de la Marina de Guerra del Perú.

Los B.A.P *Palacios*

Otro nombre con arraigo y tradición en nuestra Armada es el de Palacios, dado en homenaje a otro de los heroicos acompañantes del Gran Almirante Miguel Grau Seminario, el Teniente Primero Enrique Palacios Mendiburu, quien cayó gravemente herido en la gloriosa jornada del 8 de octubre a bordo del *Huáscar*, y que muriera días después luego de una terrible agonía.

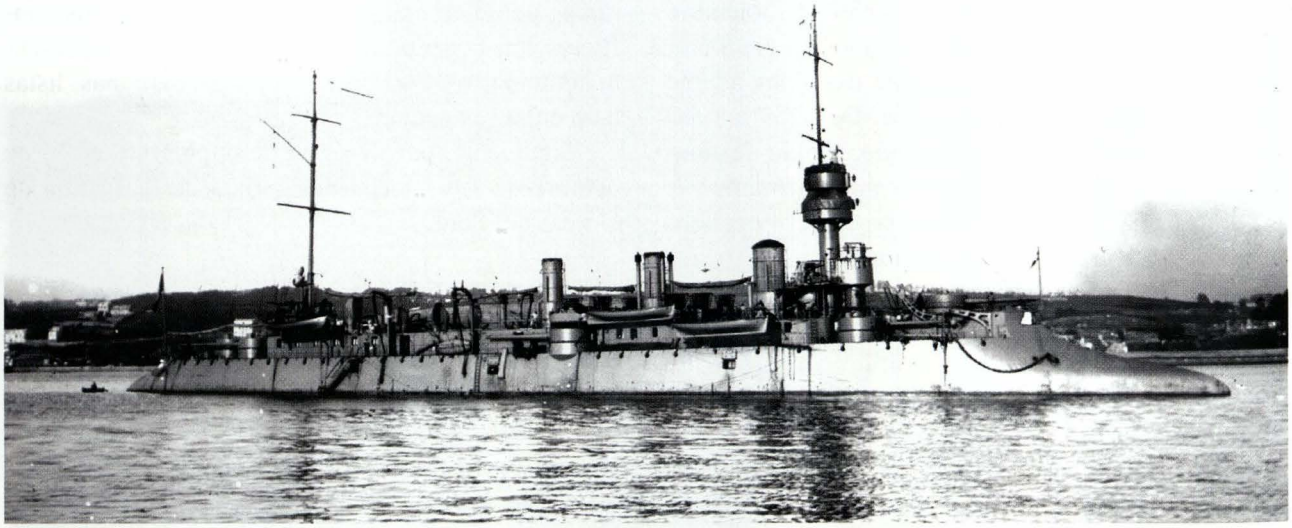
Sumergible *Palacios*

La primera unidad en la Armada denominada *Palacios* fue un sumergible mandado a construir en los astilleros de Schneider & Cia, Chalon Sur Saone en



(G. Polar)

Fragatas Aguirre *y* Palacios *en proceso de alistamiento en las instalaciones de Fincantieri, La Spezia.*



Col. Autor

Crucero acorazado Comandante Aguirre. *Este buque, adquirido en Francia 1910, nunca llegó al Perú, al ser anulada su compra por el gobierno del Presidente Billinghurst en 1914.*

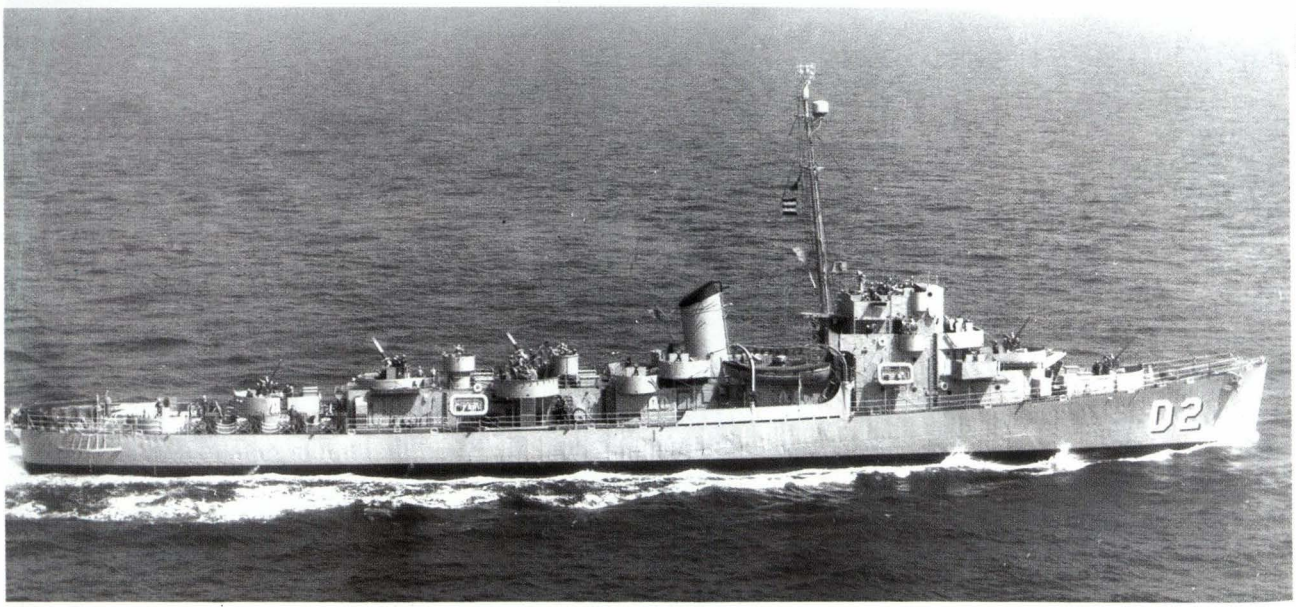
Francia, inicialmente conocido como *SC-2*, al que se le asignó dicho nombre el 7 de setiembre de 1910 en homenaje al Teniente Segundo Enrique Palacios Mendiburu, muerto a consecuencia de las heridas recibidas durante el Combate de Angamos.

El *Palacios* luego de ser concluido, fue comisionado en el puerto del Callao el 5 de noviembre de 1913.

Conjuntamente con su gemelo *Ferré*, fueron los primeros sumergibles al servicio de la Armada Peruana, y también, los primeros de su tipo en Sudamérica.

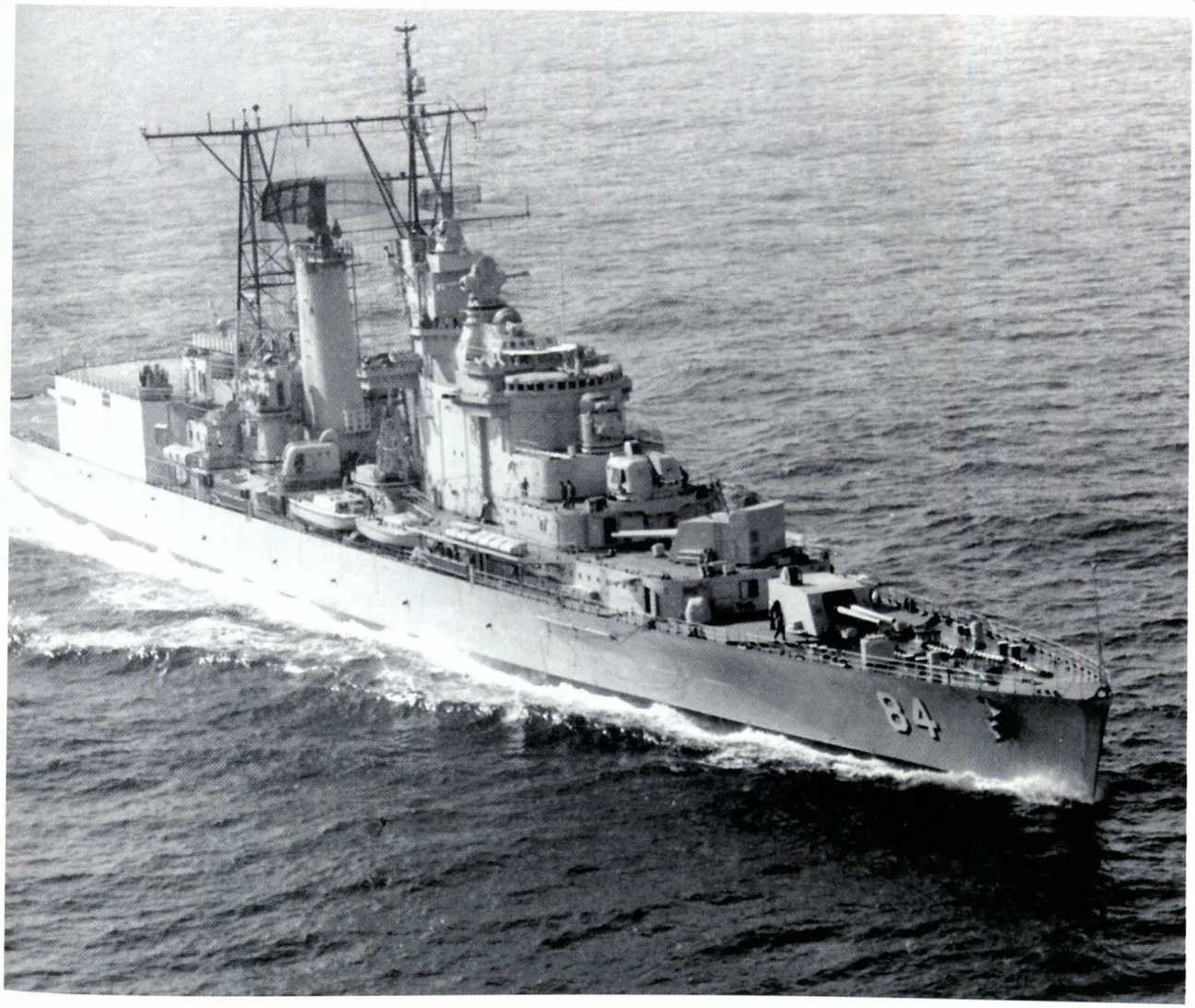
Este sumergible tenía una eslora de 46,25 metros, 4,5 de manga y 2,7 de puntal, con un desplazamiento en superficie de 290 toneladas y de 435 en inmersión. Su armamento consistía en ocho torpedos Schneider, lanzados por cuatro tubos externos tipo canastilla. Para navegar en inmersión, estaba dotado de dos motores eléctricos alimentados por dos tanques de baterías; mientras que para navegar en superficie, contaba con dos motores diesel. En inmersión, desarrollaba una velocidad de 8 nudos y 12,8 en superficie.

El sumergible *Palacios* estuvo en servicio en la Armada hasta el 28 de setiembre de 1921, fecha en la que se dispuso su desarme definitivo.



A.H.M.

Destructor escolta B.A.P Aguirre, *adquirido en los EE.UU en 1952 junto a el B.A.P* Castilla *y B.A.P* Rodriguez, fue el segundo en llevar dicho nombre.



A.H.M.

Crucero portahelicopteros B.A.P Aguirre (CH-84). *Sirvió en la armada entre 1978 y 1999.*

Fragata *Teniente Palacios*

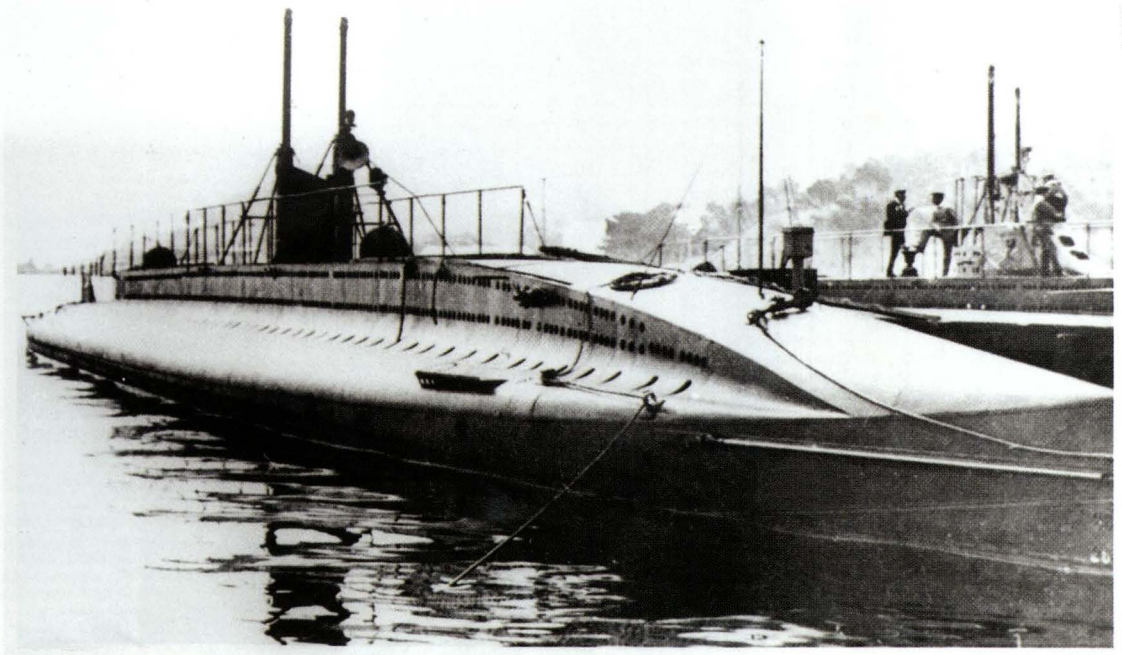
La segunda unidad en ser bautizada con el nombre *Palacios* fue una fragata comprada a la Real Marina Canadiense, la ex HMCS *St. Pierre*. Dicha unidad, construida entre los años 1943 y 1944, en plena Segunda Guerra Mundial, fue pasada a la reserva y retirada del servicio tan pronto como concluyó la guerra, siendo adquirida con otra unidad similar la HMCS *Poundmaker* por el gobierno peruano en 1946.

Para su reactivación, viajó al puerto de Halifax, Canadá, una comisión naval, la misma que se encargó de los trabajos de reacondicionamiento de las dos unidades, las mismas que tomaron los nombres de *Teniente Palacios* y *Teniente Ferré*. Ambas pertenecían a la clase *River,* y eran fragatas destinadas a desempeñar principalmente tareas de escolta de convoyes y protección antisubmarina.

La *Teniente Palacios*, desplazaba 2.180 toneladas a plena carga, con una eslora de 91,84 metros, una manga de 11,82 metros y un calado de 3,89 metros.

Contaba con un armamento conformado por tres montajes simples de 76 mm/50, dos montajes dobles de 40 mm/60, cuatro montajes simples de 20mm/75, un mortero antisubmarino Mk 10, seis cañones lanzacargas A/S Mk 6 y dos mesas lanza cargas de profundidad A/S Mk 9. Se hallaba propulsada por una máquina alternativa vertical de triple expansión de cuatro cilindros que era alimentada por dos calderas tipo almirantazgo de 3 cabezales, pudiendo desarrollar una velocidad máxima de 20 nudos.

La *Teniente Palacios*, con su gemela la *Teniente Ferré*, fue comisionada el 29 de noviembre de 1946, y tuvo inicialmente el número de casco *FE-2*, luego *F-2* y finalmente *FE-65*. Estuvo en servicio hasta el 18 de diciembre de 1965, fecha en la que fue dada de baja.



A.H.M.

Sumergible B.A.P Palacios.

Destructor misilero *Palacios*

El tercer buque en llevar el nombre *Palacios*, fue un destructor misilero adquirido en el Reino Unido en 1969, que originalmente tuvo el nombre de HMS *Diana*. Construido entre los años 1947 y 1954, estuvo al servicio de la Real Marina Británica hasta el año en el que el Perú lo adquirió con otro buque similar, el ex HMS *Decoy*, el mismo que sería rebautizado *Ferré*.

Este nuevo *Palacios*, al que se le asignó el número de casco DM-73, fue sometido a un proceso de reacondicionamiento y modernización en el astillero británico de Cammell Laird preparándolo para dotarlo de misíles superficie-superficie *MM-38 Exocet,* siendo el primer buque en Sudamérica en contar con armas de esa clase.

El destructor misilero *Palacios*, fue comisionado



A.H.M.

Fragata B.A.P Palacios, *adquirida en Canadá en 1946 junto a su gemela la B.A.P* Ferré. *Ambas estuvieron en servicio hasta 1965*



A.H.M.

Destructor misilero B.A.P Palacios *(1973 - 1993), segundo buque con dicho nombre.*

el 12 de junio de 1973, arribando al Callao el 11 de julio del mismo año, en compañía del crucero *Almirante Grau* (ex Hr.Ms. *De Ruyter*) adquirido en los Países Bajos.

Este destructor misilero, desplazaba 3.360 toneladas a plena carga, y tenía una eslora de 118,3 metros, una manga de 13,1 metros y un calado de 4,1 metros.

Su armamento consistía en tres montajes dobles de 114 mm/45, dos montajes de 40 mm/70 y ocho rampas de misíles superficie-superficie *MM-38 Exocet*. Contaba además, con una cubierta de vuelo que le permitía operar con un helicóptero *Alouette III* o un Agusta-Bell *AB-212 A/S*. En lo que a propulsión refiere, contaba con dos calderas acuotubulares Foster-Wheeler con supercalentadores que alimentaban a dos juegos de turbinas a vapor de doble reducción English Electric, permitiéndole desarrollar una velocidad máxima de 34 nudos.

El *Palacios*, estuvo en servicio hasta 1993, en el que con fecha 26 de octubre, fue dado de baja.

La tradición continúa

Sin duda alguna, los nombres que hoy llevan las dos nuevas fragatas misileras que se hallan culminando su recorrido y alistamiento para su viaje hacia el Perú serán inspiración para los marinos peruanos que las tripulen, quienes continuarán con la tradición que generaciones anteriores a lo largo del siglo pasado forjaron sobre las cubiertas de acero de sus predecesores. ⚓

NOTAS SOBRE EL AUTOR: En Revista de Marina. Nº 1, Abril 2004.

ACTUALIDAD NAVAL MUNDIAL

José Escobedo Sayán
John Rodríguez Asti

ALEMANIA

La Armada alemana comisiona dos fragatas de la clase *F-124*

El 4 de noviembre y el 13 de diciembre se llevó a cabo en la Base Naval de Wilhelmshaven las ceremonias de comisionamiento de las fragatas *Sachsen* y *Hamburg*, respectivamente, las mismas que pertenecen a la clase *F-124*.

Estas unidades, cuya misión principal será la guerra antiaérea, desplazan 5.600 toneladas. Han sido construidas por el consorcio alemán ARGE, integrado por los astilleros Blohm+Voss, Howaldtswerke y Nordseewerke GmbH.

La tercera y última unidad de la clase, la *Hessen*, se halla en fase de pruebas en la mar a cargo del astillero Nordseewerke, estimándose sea incorporada a principios del 2005.

Tercer submarino del *Tipo 212* es bautizado

En ceremonia llevada a cabo el 13 de setiembre pasado en el astillero Howaldtswerke Deutsche Werft (HDW), en Kiel, fue bautizado el *U 33*, tercer submarino de los cuatro del *Tipo 212* destinados a la Armada alemana. El *U 33*, conforme con lo programado, deberá entrar en servicio a fines de enero del 2006.

El primer submarino de la clase, el *U 31*, actualmente se halla en la fase final de sus pruebas en la mar mientras que el segundo, el *U 32*, se halla en fase de alistamiento para iniciar sus pruebas.

Estos submarinos de 1.450 toneladas y 56 metros de eslora poseen una planta propulsora dotada con un sistema independiente de aire (AIP), y actualmente se hallan en construcción tres unidades similares para Corea y cuatro para Grecia, y otras dos son construidas para Italia en el astillero Fincantieri de Muggiano.

HDW



El U 33, *tercer submarino del* Tipo 212 *durante la ceremonia de bautizo en el astillero HDW en Kiel.*

Se inicia construcción de primera corbeta de la clase *K-130*

En ceremonia llevada a cabo en el astillero N° 3 del complejo Blohm + Voss GmbH de Hamburgo, y que contó con la presencia del director de la sección de armamento del Ministerio Federal de Defensa y numerosos invitados, se inició la construcción de la primera corbeta de la clase *K-130* para la Armada Alemana.

El acto, que consistió en el corte de una sección perteneciente al módulo del mástil de popa de la corbeta, marcó el inicio del programa consistente en la construcción de un total de cinco unidades de la clase *K-130*, de acuerdo con lo aprobado por el parlamento alemán en diciembre del 2001.

El programa contempla que la primera y cuarta corbeta sean construidas por Blohm + Voss, en Hamburgo, la segunda y quinta lo sean en el astillero Lürssen de Bremen, y la tercera en el astillero Nordseewerke de Emden. Se estima que la entrada en servicio de las cinco corbetas se lleve a cabo entre mayo del 2007 y noviembre del 2008.

CHILE

Submarino *Carrera* es bautizado en España

El pasado 15 de noviembre, en las instalaciones del astillero Consorcio Franco-Hispano DCN-IZAR de Cartagena, España, fue lanzado al mar y bautizado el submarino *Carrera*, segunda unidad de la clase *Scorpene* en construcción para la Armada de Chile.

El primero de la clase, el *O'Higgins*, actualmente se encuentra efectuando sus pruebas en la mar en aguas francesas. Este submarino fue lanzado al mar el 23 de octubre del 2003, siendo bautizado en Cherburgo, Francia, el 1 de noviembre de ese mismo año.

Los submarinos de la clase *Scorpene* disponen de 6 tubos lanzadores para torpedos de 533mm. Blackshark, con una capacidad para llevar a bordo un total de 18 de ellos, así como la capacidad para lanzar misiles antibuque *SM-39 Exocet.*

Poseen una eslora de 63,5 metros, una manga de 6,2 metros de ancho, y un calado de 5,2 metros, con un desplazamiento en superficie de 1.430 toneladas y de 1.570 toneladas en inmersión. Sumergidos, pueden alcanzar una velocidad de 21 nudos y se hallan capacitados para operar a más de 300 metros de profundidad. Su autonomía les permite navegar en inmersión hasta períodos de 50 días. Su dotación será de 31 tripulantes.

DCN - IZAR



Submarino Carrera, *segundo de la clase* Scorpene *en construcción para la Armada de Chile.*

COLOMBIA

Armada colombiana incorpora patrullero fluvial

Después de haber efectuado una travesía de 74 días desde Cartagena hacia Puerto Leguízamo, sobre el río Putumayo, el 20 de octubre pasado, la Armada Nacional de Colombia puso en servicio el patrullero acorazado de apoyo fluvial ARC *Teniente de IM Tony Pastrana Contreras* (*PAF-161*), diseñado y construido en Cartagena por la Corporación Tecnológica Marítima (COTECMAR) a un costo aproximado de 3 millones de dólares.

Este nuevo buque, asignado a la Fuerza Naval del Sur, cuya base naval se halla en Puerto Leguízamo, es la cuarta unidad de la clase *Londoño*, y se halla destinada a brindar apoyo táctico de combate y servir de plataforma de apoyo logístico, gracias a que cuenta con capacidad para transportar y alojar unos cien hombres, siendo tripulada por 18 personas.

La patrullera puede alcanzar una velocidad de 10 nudos, con 15 días de autonomía y un radio de acción de 1.750 millas. Se halla armada con un montaje de 12,7mm., dos de 7,62 M60 y un lanzagranadas de 40mm. Mk-19. En cuanto a navegación, comunicaciones e inteligencia, tiene un radar de vigilancia, un compás magnético y reflectores de búsqueda y maniobra. Además posee un sistema de control de tiro diseñado por personal de la Base Naval colombiana ARC "Bolívar".

Un punto a favor de esta nueva patrullera, reside en el hecho de que en su construcción, se han incluido una serie de mejoras basadas en la experiencia operacional con las anteriores unidades de su clase, las que comprenden una disposición más funcional de las armas, ampliación de la cobertura del blindaje del casco y de la superestructura, mejoramiento de la habitabilidad y grupo propulsor más potente.



Patrullero fluvial Teniente de IM Tony Pastrana Contreras.

EE.UU.

Cruceros de la clase *Ticonderoga* son retirados del servicio y puestos en reserva

Debido a la decisión por parte de la Armada de los EE.UU. para operar únicamente con buques dotados con rampas de lanzamiento vertical para misiles *Tomahawk* (VLS), a principios del presente año se determinó el retiro prematuro de los primeros cinco buques de la clase *Ticonderoga* que carecen de dicho sistema.

El primer buque en ser retirado del servicio fue el crucero misilero USS *Valley Forge* en ceremonia llevada a cabo el 30 de agosto, seguido por el USS *Ticonderoga* el 30 de setiembre y por el USS *Yorktown* en el mes de diciembre, teniéndose previsto que el USS *Vincennes* y el *Thomas S. Gates*, sean puestos en reserva a principios del 2005.

Como es conocido, los buques de la clase *Ticonderoga*, de la que se construyeron 27 unidades entre 1980 y 1994, fueron los primeros en contar con el sistema de combate *Aegis*, cuyo elemento principal es el radar con arreglo en fase *SPY-1*.



Crucero misilero USS Ticonderoga.

Armada transfiere patrulleras de la clase *Cyclone* a los Guardacostas

La Armada de los EE.UU. y la Guardia Costera firmaron un acuerdo para la transferencia de cinco patrulleras de la clase *Cyclone* con el propósito de ser empleadas para misiones de control y policía marítima. De las cinco unidades, dos de ellas tendrán como base el puerto de San Diego y las otras tres, el puerto de Pascagoula, en Missisippi.

Esta transferencia responde a una reevaluación del misionamiento de las trece unidades de la clase *Cyclone* que posee la Armada para hacer frente al incremento de las amenazas terroristas como consecuencia de los lamentables ataques del 11 de setiembre de 2001. De ello, se determinó la necesidad de la Guardia Costera para operar unidades rápidas con capacidad oceánica, contemplándose la posibilidad de ser destacadas a brindar seguridad a intereses estadounidenses en puertos extranjeros.



USN

Patrullera de la clase Cyclone.

El convenio, contempla que la Armada retenga la propiedad y asuma los costes de mantenimiento y seguros de las cinco unidades, mientras que la Guardia Costera asumirá la responsabilidad por la asignación de los 30 hombres de la tripulación de cada una de las patrulleras.

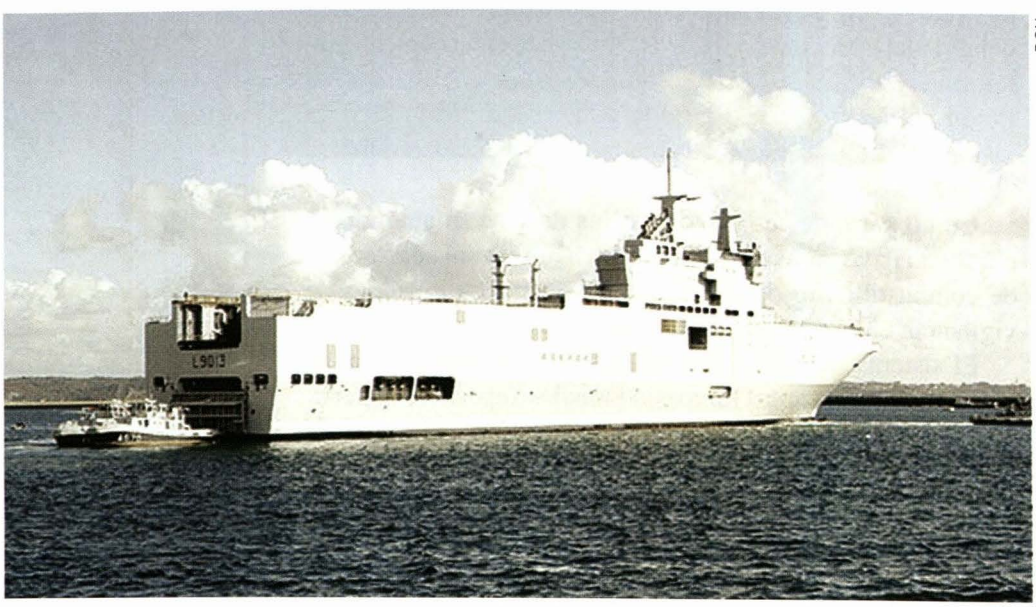
FRANCIA

Marina francesa lanza buque de asalto clase *Mistral*

El 6 de octubre del presente año, fue lanzado en el astillero DCN de Brest, el buque de asalto anfibio y comando *Mistral*, primero de dos buques de su clase en construcción para la Marina Nacional Francesa.

Como se informara en la anterior edición de la *Revista de Marina*, el buque desplaza 21.500 toneladas a plena carga, posee una cubierta de vuelo, capacidad de transportar 16 helicópteros de asalto y vehículos blindados hasta un máximo de 8.500 toneladas.

Se espera que el buque sea entregado para finales del 2005 y su gemelo el *Tonnere*, lo sea en el 2006.



DCN

Buque de asalto anfibio francés Mistral, *luego de ser lanzado en el astillero DCN de Brest.*

ISRAEL

Se incorpora primera patrullera de la clase *Dvora Mk III*

Luego de casi dos años de haber firmado un contrato con el astillero Ramta, que es una división perteneciente a la empresa israeli Aircraft Industries (IAI), la Armada israelí incorporó, a fines de julio del presente año, las primeras dos de seis patrulleras pertenecientes a la clase *Dvora Mk III*.

Esta nueva clase de patrulleras multimisión, han sido diseñadas para alcanzar altas velocidades –hasta 45 nudos–, gracias a su avanzado sistema de propulsión, conformado por dos motores diesel *MTU 12V 4000* y un equipo *ASD16*.

Las *Dvora Mk III* tienen una eslora de 27,4 m y un desplazamiento de 64 toneladas y se hallan dotadas de un montaje *Bushmaster M242* de 25 mm. uno de 20 mm. en popa y dos ametralladoras de 7,62 mm. ubicadas hacia ambos lados del puente.



IAI

MÉXICO

Armada incorpora dos patrulleras adquiridas en Israel

El 23 de agosto pasado, en el puerto de Veracruz, se llevó a cabo la recepción de las patrullas misileras ARM. *Huracán* (ex *Aliya*) y ARM. *Tormenta* (ex *Geoula*), recientemente adquiridas por la Armada de México a Israel.

Ambas patrulleras, pertenecientes a la clase *Aliya* (SAAR 4.5) israelí y construidas en 1980, fueron adquiridas a un coste de 15,8 millones de dólares, y han sido destinadas principalmente a efectuar labores de vigilancia en la zona de plataformas petrolíferas de la Sonda de Campeche. Poseen un desplazamiento de 488 toneladas, una eslora de 61,7m., una manga de 7,62m., pudiendo alcanzar una velocidad máxima de 30 nudos.

Como parte de sus características destaca su autonomía, pudiendo navegar hasta 2.600 millas náuticas sin abastecerse de combustible, lo que les facilitará operar en misiones de vigilancia en alta mar durante varios días sin tocar puerto.

El sistema de armas de esta clase de patrulleras se halla conformado por cuatro rampas de misiles superficie-superficie *Gabriel II*, un montaje antimisil *Vulcan Phalanx* de 20mm. dos montajes *Oerlikon* de 20mm. y dos ametralladoras de 12,7mm. Adicionalmente, poseen una cubierta de vuelo para recibir helicópteros del tipo *Panther, Bolkow, Fennec* o *MD-2*.



Patrullera misilera mexicana ARM Huracán.

POLONIA

Marina polaca comisiona quinto submarino de la clase *Kobben* adquirido en Noruega

El 20 de octubre pasado, en la Base Naval noruega de Bergen, la Armada de Polonia recibió al submarino *Kunna*, último de los cinco submarinos pertenecientes a la clase *Kobben* (Tipo 207) adquiridos a la Real Armada Noruega, el mismo que fue rebautizado ORP *Kondor* a su llegada a la Base Naval de Gdynia-Oksywie el 16 de noviembre.

El *Kondor* se ha unido a otros cuatro de la misma clase comprados en Noruega, rebautizados *Sokol*, *Sep*, *Bielik* y *Jastrzab*, de los que el último se le emplea con fines de instrucción y entrenamiento.

Según fuentes oficiales, estos submarinos, construidos en alemania entre 1964 y 1967, y modernizados entre 1989 y 1991, se estima permanezcan en el servicio hasta el 2015, año en el que la Armada polaca los reemplazará con unidades de nueva generación.



JFS

Con la incorporación del Kondor, *la armada polaca suma un total de cinco submarinos del* Tipo 207 *en su flota.*

REINO UNIDO

Comienzan trabajos en segundo destructor *Tipo 45*

La empresa BAE Systems Naval Ships comenzó la construcción del segundo destructor *Tipo 45* de la clase *Daring* para la Real Armada Británica, en sus astilleros de Govan.

Como se recordará, está planeada la construcción de ocho destructores de esta clase, estando planificado que entren en servicio entre el 2008 y mediados del 2012.



BAE Systems

Imagen digital del destructor Tipo 45 *de la clase* Daring.

Libros y revistas

Esperanza Navarro Pantac

Rodríguez Elizondo, José
Chile–Perú: el siglo que vivimos en peligro. **Santiago de Chile, La Tercera: Mondadori, 2004. 410 p.**

José Rodríguez Elizondo pasó casi diez años de su vida en el Perú entre 1977 y 1986, cuando exiliado de su país, Chile, llegó después de tres años de estadía en la República Democrática Alemana. Vivió los años del gobierno de Morales Bermúdez, la entrada a la vida democrática con Fernando Belaunde Terry, y luego los tumultuosos e impredecibles años del gobierno de Alan García. La prensa peruana lo acogió sin ambages y desarrolló una excepcional trayectoria en la revista "Caretas". Esta posición le permitió una situación de privilegio para vivenciar *in situ* las experiencias siempre difíciles de la vecindad entre Chile y Perú, y apreciar desde ambas ópticas los recelos y suspicacias en torno a los temas pendientes entre ambos países, que, por lo menos en dos ocasiones estuvieron a punto de desembocar en una conflagración armada, en 1975, previo al golpe de Morales Bermúdez, y entre 1978 y 1980, cuando se habría tenido en consideración una posible alianza con Argentina si ésta iniciaba una guerra contra Chile.

José Rodríguez Elizondo



En la primera parte reflexiona sobre el antagonismo entre Chile y Perú, que crece con el siglo como producto de la guerra perdida por Perú. El sentimiento de derrota habría actuado cual rémora produciendo la sensación de desesperanza y desilusión y que quizá haya llevado al Perú a vivir mirando hacia atrás, la guerra del Pacífico instalada en el imaginario popular como "la guerra infausta por antonomasia" y los chilenos como "el enemigo de siempre". En cuanto a los chilenos, manifiesta que las reacciones fueron inversamente simétricas, cultivaron la soberbia. Así, se amarró el desarrollo futuro de ambos países a una íntima enemistad que se proyectó a lo largo del siglo XX.

La segunda parte es una visión personal del

Perú en el cual vivió como testigo de excepción y que le ha permitido contextualizar el análisis. Está referida al gobierno militar de Velasco, al fenómeno de esta revolución militar *sui generis*, contra la "oligarquía criolla" y el "imperialismo", tan notable en su género que dio lugar a que "el caso peruano" comenzara a estudiarse por los sociólogos, politólogos y militares de todo el mundo. Asimismo, revisa el drama que se desarrollaba tras bambalinas entre los militares del entorno de Velasco, proyectándose como sucesores en el poder.

En la tercera parte, 'La guerra que no fue', analiza las manifestaciones soterradas que incubarían una posible conflagración entre ambos países. Rodríguez pensaba que se habían reunido las condiciones necesarias para que los nacionalistas más agresivos indujeran hacia una guerra: la clara hegemonía peruana en armamentos, así como el "expansionismo" implícito en las tesis geopolíticas de Pinochet.

La cuarta parte analiza el cronograma político 1975-1980 de Morales Bermúdez en su tránsito hacia la democracia. El notorio antibelicismo de su gobierno que fue además un factor de resistencia a la alianza que necesitaban los militares argentinos para iniciar una guerra contra Chile.

La quinta parte, referida al período de gobierno de Morales Bermúdez, es relatada desde su experiencia personal, pues es en 1977 cuando se instala el autor en el Perú y desde su posición de periodista con acceso a una información de primera mano que le permite analizar la situación política y social del país ante la eventualidad de una nueva guerra con Chile. El capítulo incluye al final la entrevista que le hizo el 9 de noviembre del 2001 en la que ambos rememoran las incidencias de su gobierno y al final le pide que le cuente sobre Vladimiro Montesinos.

El sexto capítulo, 'La estrategia de Chile', revisa también el mismo período de 1975-1980, desde la perspectiva de Chile. Incluye el testimonio de Francisco Sifuentes, embajador en el Perú entre 1977 y 1980, lo que le permite reconstruir la estrategia chilena orientada a desmontar la amenaza de una guerra en tres frentes. Comprende un acápite que analiza el actual pensamiento del Ejército de Chile.

El séptimo capítulo, 'El fiasco de las Convenciones', trata sobre las Convenciones de Lima en 1993, que desembocaron en el retiro del Congreso del Perú de los documentos de las Convenciones en trámite para su aprobación, con lo cual se produjo un deterioro de las relaciones económicas que afectó a los inversionistas chilenos y a sus asociados peruanos. En el Perú se percibía la presencia económica de Chile como un preludio de "expansionismo". En el escenario de un Perú asolado por la guerra con Sendero Luminoso, presenta los testimonios de Gustavo Gorriti, Enrique Zileri, Felipe Ortiz de Zevallos, Edgardo Mercado Jarrín, Hernán Otayza, Arturo García y García, Marcial Rubio, Alberto Adrianzén, Abelardo Sánchez León, Marcel Niedergang, Manuel D'Ornellas, Juan Miguel Bákula, y una sustanciosa entrevista a Javier Pérez de Cuéllar de fecha 28 de febrero de 1995, cuando estaba a punto de consumarse el fiasco de las Convenciones.

En la octava parte, 'Siglo XXI', expone la situación de ambos países a la luz del nuevo siglo, condicionados aún por las razones históricas negativas de una mala vecindad. Manifiesta que, siendo desigual el desarrollo de Chile y el Perú, sigue habiendo espacio para los malentendidos, entre estos, el sobredimensionamiento de contenciosos de Derecho Privado y la delimitación de la frontera marítima. Propone la posibilidad de estrategias renovadas y la necesidad de una nueva política respecto de Bolivia, "el tercero en discordia".

La novena parte, 'Después de la fuga', describe la crisis general peruana producida por la gestión del Presidente Fujimori y su fuga final, crisis que puso en peligro la seguridad nacional y afectó a la institucionalidad castrense. Sugiere que la nueva coyuntura pudo ser una oportunidad para abrir una nueva ruta en las relaciones chileno-peruanas durante el corto gobierno de Paniagua. Plantea que en la relación Lagos-Toledo, la interrogante es si se mantendrá o no la tendencia a marcar el paso en lo diplomáticamente correcto. Los puntos difíciles en el período se dieron con las declaraciones de Waisman, primer ministro de Defensa de Toledo, sobre los misiles rusos del Perú, y el caso Lucchetti.

Tras el epílogo, presenta un anexo con entrevistas del autor a los más destacados políticos

chilenos y peruanos contemporáneos. Por parte de Chile: el Presidente Ricardo Lagos, el ex Presidente Eduardo Frei, su canciller José Miguel Insulza y Enrique Silva Cimma, canciller en el gobierno de Aylwin. Por parte del Perú: Edgardo Mercado Jarrín, Diego García Sayán, Carlos Ferrero Costa, Valentín Paniagua y el actual Presidente, Alejandro Toledo.

Vera Esquivel, Germán

La cumbre mundial sobre desarrollo sostenible de Johannesburgo: Una visión jurídico-política de tres décadas en la historia del Derecho Internacional Ambiental. **Lima, Instituto de Estudios Social Cristianos, 2004.**

El autor es diplomático, jurista y profesor universitario, especializado en derecho internacional ambiental, tema sobre el que ha publicado los siguientes libros: El nuevo derecho internacional del medio ambiente (Lima, Fundación Academia Diplomática, 1992) y Negociando nuestro futuro común: El derecho internacional y el medio ambiente en el umbral del nuevo milenio (Lima: Instituto de Estudios Ambientales de la Pontificia Universidad Católica-Fondo de Cultura Económica, 1998). Es coautor también del libro Derecho internacional ambiental, publicado conjuntamente por el Instituto de Estudios Internacionales y el Instituto de Estudios Ambientales de la PUCP (2003).

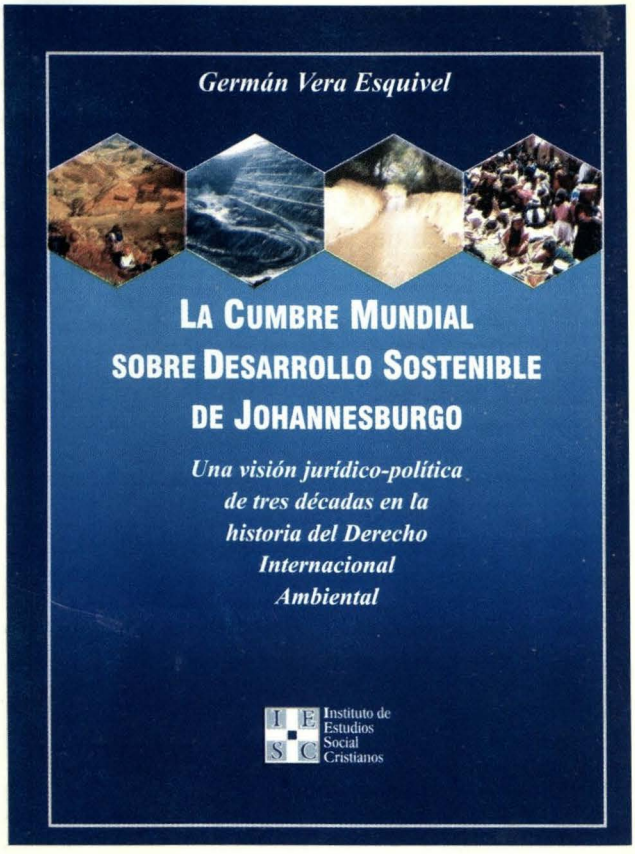
La obra trae los resultados de la cita Cumbre sobre desarrollo sostenible, que se llevó a cabo en Johannesburgo del 26 de agosto al 4 de setiembre del 2002, la cual convocó a más de 21.000 personas, entre jefes de estado, periodistas y activistas de la sociedad civil, con el propósito de reanudar el debate planteado en la Cumbre de la Tierra veinte años antes, en 1992, en Río de Janeiro, sobre la necesidad de apremiar a quienes tienen la facultad de tomar decisiones en el mundo, para que se adopten acciones significativas y eficaces sobre el futuro del planeta.

El libro, en general, expone la evolución de la política internacional sobre el tema ambiental, desde la Conferencia de Estocolmo sobre Medio Humano, llevada a cabo en 1972, a partir de la cual los Estados empiezan a incluirla en sus agendas de política exterior, y marcan el inicio del Derecho Internacional Ambiental. Señala como un hito la Cumbre de la Tierra celebrada en Río de Janeiro en 1992, pues en la Declaración de Río se plantea por primera vez el concepto de "desarrollo sostenible", que relaciona la política ambiental con la economía global.

Sobre el tema de la Cumbre propiamente dicha, hace una exposición de la Declaración Política, en la que se alerta sobre las condiciones de deterioro del medio ambiente mundial. Asimismo, el respaldo a la Iniciativa WEHAB (Water, Energy, Health, Agriculture, Biodiversity), con referencia a las cinco esferas cruciales para el desarrollo sostenible: el agua y el saneamiento, la energía, la salud, la productividad agrícola, y la diversidad biológica con ordenación de los ecosistemas.

El autor hace el análisis de los acuerdos tomados en la Cumbre de Johannesburgo y las implicancias de las mismas para la agenda latinoamericana, así como para la agenda nacional. A este último respecto, hace mención de las exigencias ambientales que conllevaría el Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos de Norteamérica; y cita el tema del gas de Camisea como potencial desarrollo energético del Perú para los próximos años.

Con referencia al Perú como uno de los países de la Cuenca del Pacífico, especialmente expuestos al



cambio climático, como el Fenómeno de El Niño, señala que el Canciller peruano manifestó en Johannesburgo la necesidad de adoptar medidas concretas para reducir la vulnerabilidad de estos países.

Otro punto de interés para nuestra agenda es el referido a la protección de los bosques tropicales –que el Perú posee en gran extensión– para la solución del calentamiento de la atmósfera, punto que puede ser clave para el futuro de la humanidad. En este caso, se resalta que la estrategia ambiental en el Perú está íntimamente vinculada a la cooperación internacional, a través del Fondo Mundial para el Medio Ambiente (GEF, Global Environmental Facility) y el Fondo de Solidaridad Mundial para Erradicar la Pobreza. Sobre el equilibrio entre el comercio y el desarrollo –la opción del biocomercio–, se suscribieron en Johannesburgo tres iniciativas: el Programa Andino de Biocomercio, el concurso de bionegocios en la región andina y amazónica, y el Programa de facilitación del Biocomercio para productos y servicios de la biodiversidad, con la participación del Centro de Comercio Internacional (CCI), la UNCTAD y la FAO.

Hace mención de la declaración conjunta que, en el marco de la Cumbre Mundial del Desarrollo Sostenible, los países Megadiversos afines emitieron, con la finalidad de proteger los conocimientos tradicionales, y se hizo hincapié en el crítico rol de la biodiversidad para el tránsito hacia el desarrollo sostenible y la erradicación de la pobreza.

Este interesante trabajo puede ser consultado en la biblioteca del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.

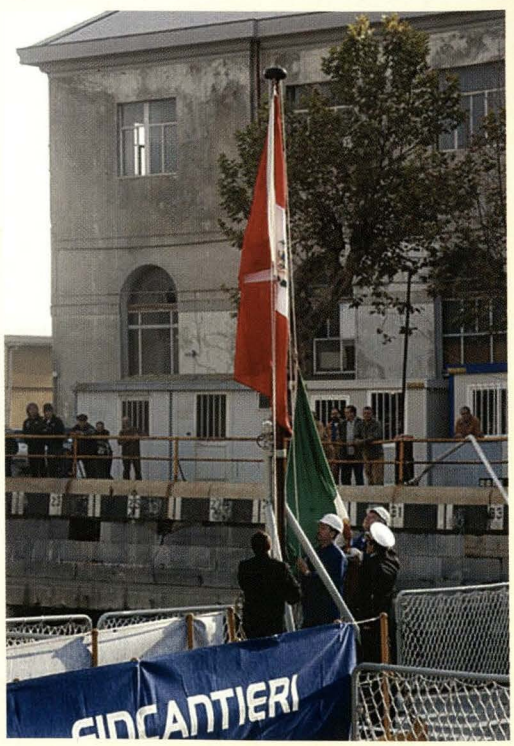
NOTAS SOBRE EL AUTOR: En Revista de Marina. Nº 2, Agosto, 2004.











En el Arsenal de la Marina Militar de Italia, ubicado en el puerto de La Spezia, el 3 de noviembre se bautizó a las fragatas misileras B.A.P. *Palacios* (*FM-56*) y B.A.P. *Aguirre* (*FM-55*), incorporándolas oficialmente a la Marina de Guerra del Perú.

Ambas fragatas, adquiridas por el Gobierno del Perú, con el propósito de reemplazar a unidades de superficie retiradas del servicio en la década pasada, actualmente son sometidas a un proceso de recorrido integral a cargo del astillero italiano Fincantieri, en el puerto de la Spezia, Italia. Una vez que en ambos buques se culminen los trabajos de reacondicionamiento e inicien sus pruebas en la mar y queden expeditos, efectuarán su viaje hacia el Perú, durante el semestre del próximo año.