Apuntes sobre el paso de Francis Drake por la costa occidental americana

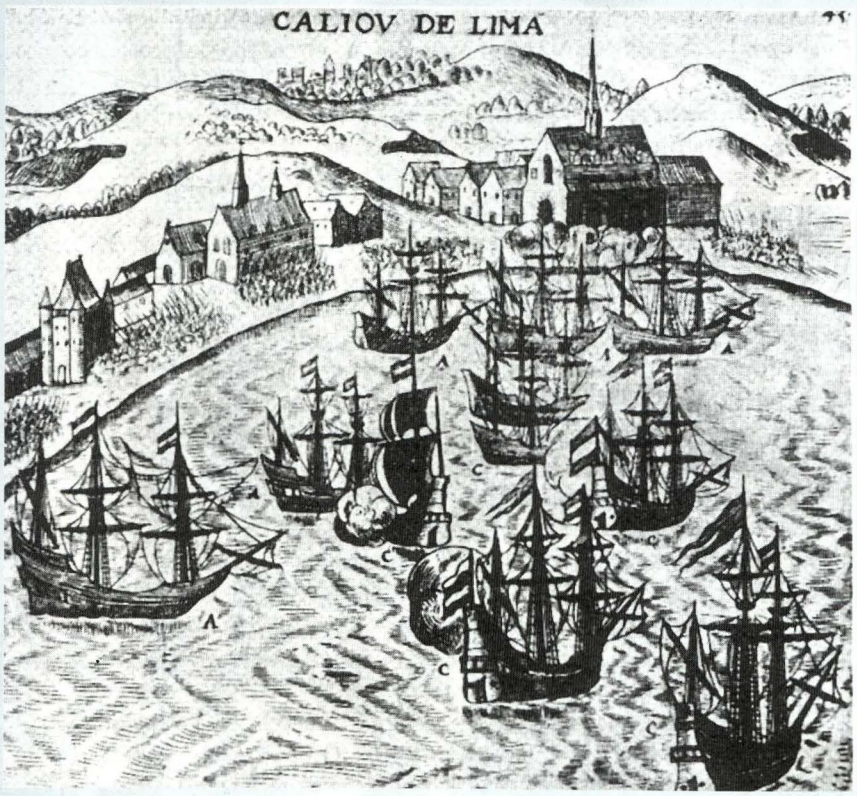
José Eduardo Cavani Ríos

Introducción

El viaje alrededor del planeta que realizó en el siglo XVI el navegante británico Francis Drake constituye no tan sólo el primero realizado completamente por un solo capitán, sino, en su paso por la costa occidental del Pacífico, aquél que demostró la fragilidad de la seguridad del recién consolidado Virreinato de Perú.

Fueron algunos factores desafortunados y ciertas circunstancias de la época isabelina que formaron el carácter de Drake, el cual lo impulsó a tomar la decisión de hacer un viaje por los territorios bajo dominio español para luego forzosamente terminar circunnavegando la tierra.

La historia de esta trayectoria, que inició el crecimiento de la capacidad naval inglesa, está llena de dudas y vacíos. Son numerosas las versiones que han ido tejiéndose sobre el particular. No obstante, al parecer todas ellas tienen un hilo conductor. El mismo que trataremos de dilucidar a continuación.



Callao, el puerto de Lima.

La personalidad de Francis Drake

El nacimiento de Francis Drake, en la bodega de un navío, en 1540 en la ciudad de Tavistok (Condado de Devon, al sur de Inglaterra), está marcado por la pobreza extrema. Su padre, un agricultor y ferviente predicador protestante, influyó mucho en el carácter del futuro navegante, en especial en su rechazo al catolicismo.

Sin embargo, su formación mercante la recibe inicialmente del patrono de un barco a quien su familia –por las carencias económicas– encargó su cuidado, y quien le legaría al morir no sólo los valiosos conocimientos de pilotaje, sino la nave de su propiedad. A partir de entonces, Drake aprende de sus propias experiencias en el mar.

Después de esto, pasa al lado de su tío John Hawkins, un conocido navegante de entonces, que lo empapó de la teoría que le serviría para desempeñarse en grandes travesías. Con él empieza su nombre a adquirir reconocimiento como un hábil navegante, emprendedor, arrojado, dotado de una buena memoria, observador y elocuente.

La Experiencia marinera de Drake

Con Hawkins tuvo la oportunidad de formar parte en el comercio de esclavos que se hacía desde

África Occidental hasta el Mar del Caribe. Ésta y otras actividades mercantiles le ayudó a reunir una buena cantidad de dinero que Drake consideró conveniente invertirlo en un negocio que pensaba hacer con las colonias españolas. Desafortunadamente, España le confiscó todo su cargamento por considerarlo prohibido.

Lo sucedido a Drake en 1565 provocó en él una gran ira hacia España de la cual juró vengarse. El tiempo le daría una oportunidad cuando nuevamente junto con Hawkins se embarca en una expedición con seis barcos hacia México. Drake estuvo a cargo del comando de un navío de 50 toneladas: el *Judith.*

La suerte no estuvo de su lado. La escuadra española se encargó de liquidar todos sus planes. Drake, aunque derrotado y con todos sus ahorros perdidos, regresó a Inglaterra en donde su fama comenzó a acrecentarse gracias a las versiones que se tejieron en su favor que hablaban de su valentía frente a las fuerzas españolas.

Este hecho acrecentó más su sed de venganza hacia España que –sumada a la escasez de recursos– le obliga, en 1572, a unirse con piratas franceses y negreros con el fin de asestar duros ataques a Portobelo, Cartagena de Indias, Villa de Nombre de Dios y Vera Cruz en el Istmo de Panamá. En estas tierras es donde se le ocurre la idea de "visitar" las costas del Pacífico.

Durante tres años, desde el 9 de agosto de 1573 en que regresó a su tierra natal, dedicó sus actividades a atacar Irlanda junto a la escuadra del Conde Essex, al cual agregó por iniciativa propia, tres fragatas. Muere este Conde y Drake decide volver a Inglaterra repuesto económicamente, aunque no lo suficiente, y con gran renombre.

Sin embargo, aún le faltaban dos cosas: Drake deseaba mucho tener el título de Caballero y anhelaba una oportunidad para asestar un duro golpe a la corona española por las dos desastrosas experiencias que le hicieron vivir. Para conseguir el primero necesitaba fama y una fortuna considerable.

La primera de estas cosas la poseía. La segunda la iría a buscar a los territorios españoles que quedaban en la margen occidental de Sudamérica siguiendo un derrotero que él elaboró tomando los supuestos de otros navegantes. Aunque incierta la ruta era la única manera de vengarse de España y, al mismo tiempo, regresar a Inglaterra como un hombre muy rico.

Drake frente a la Reina Isabel I

El regreso a Inglaterra le depara novedades a Drake. Gracias a las recomendaciones de algunas personalidades importantes, se arregló una entrevista entre la Reina Isabel I (enterada también de las aventuras del navegante) en donde éste pudo plantearle sus planes a la Soberana. Por fortuna, estos proyectos no distaban mucho de los que la corona inglesa tenía en mente.

Hay que tener en cuenta que para entonces España ejercía un fuerte monopolio comercial sobre las tierras recién descubiertas. Además, las versiones de otros navegantes, aunque a veces exageradas, hablaban de ingentes riquezas minerales transportadas por las naves mercantes españolas. Esto aumentaba la ambición de muchos piratas, y por qué no, del propio Drake.

Además, las relaciones diplomáticas entre estos dos reinos no se encontraban en un estado muy óptimo. Inglaterra estaba incómoda por la actitud solidaria que había mostrado España con una de sus colonias rebeldes: Irlanda. Por ello, la reina Isabel se vio muy interesada en los planes de Drake, que le daba una buena oportunidad de vengar las "ofensas" recibidas por parte del Rey de España.

El Plan de Navegación

Al haberse perdido el diario que Drake escribió durante su viaje de circunnavegación, las versiones sobre la exposición del plan que hizo en la entrevista con la Reina se vuelven inciertas. Al parecer, la idea de Drake era dirigirse hacia el estrecho de Magallanes para luego asestar duros ataques a la costa del Virreinato del Perú y al litoral occidental de México. Luego, en busca de una salida al Atlántico de la que habían hablado algunos navegantes, se dirigiría hacia un estrecho más al norte.

Aquí existe una discusión, si la Reina sabía o no de las verdaderas intenciones de Drake. Lo cierto es que la corona, al igual que otras personas importantes, decidieron apoyar financieramente la travesía. La misma que debía tener la impresión de dirigirse a Egipto para luego cambiar de rumbo adoptando íntegramente el plan de Drake.

Ahora, muchos piensan que esto era un viaje de descubrimiento que la "ambición" de Francis Drake se encargó de degenerar. Sin embargo, es claro que en el siglo XVI, como en el anterior, esta clase de viajes no eran tan inofensivos como se planteaban antes de la partida.

En ese sentido, es justo señalar la existencia de un afán científico (aunque no se sabe bien si accesorio) reflejado en el interés por explorar y graficar la costa occidental sudamericana de la manera más fiel posible con el propósito de tener información detallada sobre las tierras más allá del dominio español con el fin de poder comerciar luego con ellas.

Además, no obstante todas esas dudas, se acepta sin discusión que Drake "encarnó muchas de las vir-

tudes del expansionismo de la Inglaterra isabelina". Por ello, su apoyo no podía estar descartado, ya sea antes o después del éxito de la comisión planteada. En el fondo, ambas partes encontraron que sus objetivos eran complementarios y sus financistas esperaban asegurarse una sustancial ganancia pecuniaria.

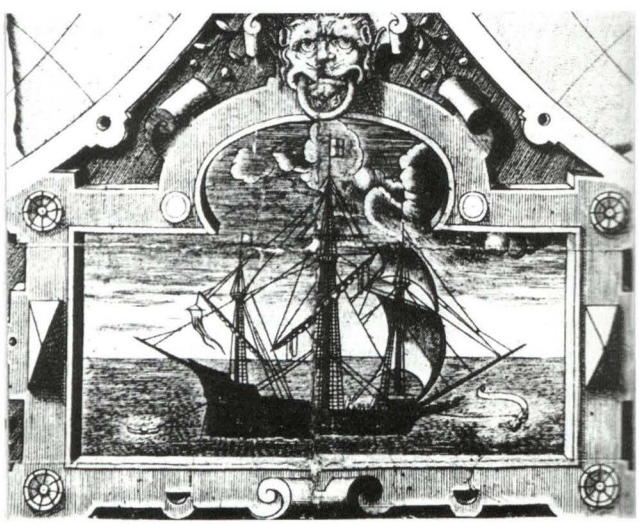
Para la realización del viaje, se le da a Drake el comando de 160 hombres y de las siguientes naves: Pelican (de 120 toneladas y montada con 20 piezas de artillería), Swan (50 toneladas y 5 cañones), capitaneada por John Chester; Marigold, al mando de John Thomas (de 30 toneladas y 6 piezas de artillería); Cristóbal (conocido como Bark Benedict, de 15 toneladas), cuyo capitán era Thomas Moore, y Elizabeth, comandado por John Winter (80 toneladas y 16 cañones).

El Viaje

La partida se programó para el 15 de noviembre de 1577 desde el puerto de Pymouth. Sin embargo, las condiciones climáticas dilataron la salida para el 13 de diciembre. De este punto, Drake, con rumbo a las Canarias, dobló el Finisterre y terminó en Mogador donde construyó una pinaza.

En su paso por la costa africana, se encontró con buques de pesca y cabotaje de nacionalidad portuguesa y española, a los cuales decidió apresar. Asimismo, cuando se encontraba en Cabo Verde captura al navío portugués *María* que llevaba un buen cargamento de mercaderías, entre vinos y telas, desde Oporto hacia Brasil.

Cabe señalar que este barco se encontraba al mando del navegante portugués Nuño da Silva, dotado de una amplia experiencia en esta clase de trayectorias y que le sería de gran ayuda durante los quince meses antes de su liberación en las costas mexicanas. A estas alturas del viaje y sin ánimos de seguir encubriendo su verdadera trayectoria, dirige su rumbo hacia Brasil. Allí llega el 5 de abril de 1578, cerca de Porto Alegre.



El Golden Hind.

Después se va rumbo a Río de la Plata donde tuvo contacto, el 14 de abril de 1578, con algunos nativos del lugar y se avituallan durante 15 días, al mismo tiempo que exploraron el estuario de esta zona y luego la Bahía de las Focas.

Antes de llegar al Estrecho de Magallanes, decide fondear en la Bahía de San Julián donde se ve obligado a tomar dos decisiones importantes: Desaguar tres navíos para aprovisionarse de leña con que aplacar el intenso frío y, con un juicio sumario llevado a cabo por un tribunal de 40 oficiales y caballeros, ordenar el 2 de julio de 1578 la decapitación de su amigo cercano Thomas Doughty, acusado de conspirar en su contra.

Esta decisión de Drake fue duramente cuestionada en Inglaterra, y al parecer se le intentó abrir un juicio en su contra por estos hechos. La cuestión es que Drake necesitaba de este acto "simbólico" para mantener la cohesión en torno a él de toda su tripulación, más aún con las dificultades que se venían.

"¡He aquí el fin de los traidores!", es una frase suya que resume la real dimensión de esta decisión. No hay que olvidar, sin embargo, que Doughty escogió, pese a la insistencia de otros tripulantes, la muerte antes que regresar a Inglaterra a enfrentar otro proceso parecido o aceptar ser abandonado en una isla con víveres para una semana.

Al final de todo esto, parte el 20 de agosto de 1578 con el resto de su flota de buques: *Pelican, Elizabeth* y *Marigold*. Antes de cruzar el Estrecho ya llevaba explorando las costas de la Patagonia alrededor de diez semanas. Al final de esta tarea, las naves se pierden de vista volviéndose a encontrar más al norte, en el Puerto Deseado, para luego cruzar ya el Estrecho de Magallanes en 16 días.

A estas alturas llevaban alrededor de nueve meses de viaje. El recorrido del estrecho en este tiempo tan breve, a diferencia del que realizó Magallanes, lo hace partiendo desde los cabos Virgen María y Victoria hasta otro cabo: el Deseado, junto a un grupo de islas que denominó Las Elizabethides, al suroeste de la Tierra del Fuego.

El haber hecho este trayecto suscitó una gran alegría entre los navegantes que durante su recorrido dieron nombre a tres islas: Elizabeth, Bartholomew y St. George. Drake decide, pues, rebautizar el *Pelican* con el nombre de *Golden Hind*, y dirigirse con rumbo norte. Era el 30 de octubre de 1578. Desde la Boca del Estrecho recorren juntos unas setenta leguas hasta que una tempestad –que tuvo como preludio un eclipse de sol– los empuja al Sur durante tres semanas.

Al final de esos días dramáticos, Drake se percata que los barcos *Marigold* y *Elizabeth* no se encontraban a la vista. Él hace todo lo posible por reubicarlos, pero sus intentos son infructuosos. El primero de ellos, simplemente desapareció mientras que el segundo se vio –luego de esperar algunos días en una isla más al sur– obligado a volver a Inglaterra para dar parte de lo sucedido.

El 25 de noviembre se acerca a la Isla de Mocha en donde, junto a 11 marinos, logra que los indios le obsequien ovejas, mazorcas de maíz y algo de yuca. Luego intenta, por segunda vez, tomar contacto con los nativos, siendo recibidos con hostilidad. Esto le obliga a dirigirse hacia Quintero, en la costa chilena, en donde un indígena que se dedicaba a la pesca le advierte de la presencia de un navío en el Puerto de Valparaíso.

El 5 de diciembre de 1578, en Valparaíso, apresaron un barco que llevaba 1.770 botijas de vino, oro valorizado en 25.000 pesos y una cruz de esmeraldas. Además de profanar la iglesia del puerto y apropiarse de sacos de harinas. No obstante, recién el 14 de enero de 1579 sale de este puerto un barco de aviso, que arriba al Callao dos semanas después de Drake.

Después de lo sucedido en Valparaíso, el navegante británico decide seguir rumbo a Coquimbo, y cerca de este lugar esperar una semana a que los demás navíos (*Marigold* y *Elizabeth*) le den alcance.

Enterado de su cercanía a esa zona, alrededor de quinientos vecinos de Coquimbo decidieron darle alcance y defender sus propiedades, aunque no se descarta que halla antes atacado y saqueado La Serena (Lucuona) en latitud 29° 54´5, ubicada en esa misma zona. Ante esto, Drake dirige su mirada hacia Tarapacá, específicamente a la Bahía Salada, cerca de Copiapó, para poder carenar y armar el *Golden Hind*, así como armar una de las pinazas.

Para entonces, 9 de febrero de 1579, Drake sabía que ya no contaba con sus compañeros de los otros barcos y que muy probablemente tendría que librar algún enfrentamiento con la escuadra española. Cabe señalar que es en esta Bahía donde sus hombres astutamente se apropiaron de 13 barras y 300 libras en plata de dos españoles.

A su llegada a Arica, Francis Drake apresó dos buques, uno de los cuales es destruido. De esta acción consigue un botín consistente en cerca de 300 botijas de vino, 37 barras de plata y una caja de reales. Continúa la travesía, y al acercarse a Arequipa ataca la caleta de Chili. Para entonces los lugareños envían un emisario, al Virrey Toledo.

Rumbo al Callao, Drake se entera de la salida de un barco hacia Panamá con un cargamento considerable de plata. Éste era *Nuestra Señora de la Concepción* (conocido vulgarmente como *Cacafuego*), propiedad del capitán San Juan de Antón, el cual le llevaba al *Golden Hind* dos días de ventaja.

Francis Drake y su barco se presentan sigilosamente en el Callao a las 11 de la noche del 13 de febrero de 1579, cuando la ciudad dormía sin enterarse del acercamiento de corsario británico. Drake, de primera intención, ordena se corte las amarras de los 12 barcos que se encontraban en la rada chalaca.

Luego captura una nave que venía desde Panamá de propiedad de Alonso Rodríguez Batista para tomar posesión de la mercadería contenida en ella. Para entonces la ciudad se encontraba avisada de su presencia causando un gran alboroto y la solidaridad de los negros con el marino extranjero, quienes vieron una posibilidad de liberarse del yugo español, al igual que los indios en Chile.

Enterado el Virrey Toledo de todos los hechos que se venían suscitando, intenta armar una pequeña fuerza para contrarrestar los ataques de los británicos, mientras tanto ordenó a los habitantes de la ciudad prender mecheros en las ventanas para hacerles suponer a los británicos que se encontraban con los arcabuces listos. El plan resultó.

Drake, que gustaba mucho de usar del factor sorpresa para evitar la muerte de sus hombres ya diezmados por las tempestades, decide seguir su rumbo más al norte para dar el alcance al barco *Nuestra Se-*



Sir Francis Drake.

ñora, y de esta forma no arriesgarse en una operación de desembarque que requería mayor cantidad de armamento. Sin embargo, por un momento ambas fuerzas se miraron frente a frente sin disparar un tiro. Las versiones señalan que era porque en el Callao no había "ni un gramo de pólvora".

En su recorrido de "persecución", pasa por Paita (en cuyo puerto se apodera de un pequeño barco), Puerto Santa Elena y Guayaquil, hasta que se da cuenta de que la idea de retirarse prontamente del Callao rindió sus frutos cuando a la altura del Cabo de San Francisco, cerca de Ecuador, el *Golden Hind* alcanza al mencionado barco español. Eran las nueve de la noche del 1 de marzo de 1579. *Nuestra Señora*, por la poca artillería que llevaba, ofrece una mínima resistencia.

El botín no podía ser mejor: Esmeraldas, perlas, joyas, arcas repletas de monedas, barras de plata y tejos, todo por un valor estimado de 360.000 pesos (900.000 libras esterlinas). Lo único que quedaba ante este hecho afortunado, luego de transferir durante seis días todas estas riquezas, era regresar a Inglaterra lo más pronto posible.

Drake, entonces, decide buscar al norte el estrecho que se suponía debía conectar el Pacífico con el Atlántico, evitando pasar por Panamá. El regreso por el Sur estaba descartado ya que presumía que el Virrey Toledo estuviera esperándolo con una flota o bloqueándole la salida por el Estrecho de Magallanes.

Para marzo de 1579 lo encontramos bordeando el litoral de Costa Rica, en donde, para no perder la costumbre, apresa un pequeño barco de propiedad de Rodrigo de Tello que le brindará un valioso cargamento consistente en los derroteros de la nave, cartas de navegación y material náutico.

A esto hay que sumar que en la mencionada embarcación, capturada a dos leguas del Golfo de Fonseca, iban a bordo Alonso Sánchez Colchero, a quien no llegó a convencer de prestar sus servicios, y Martín de Aguirre, dos pilotos expertos en las travesías a través del Pacífico entre Acapulco y Manila.

Por esta parte de Centroamérica decide fondear detrás de la Isla del Caño. Y el 3 de abril apresa el buque *Espíritu Santo*, a la altura de Guatemala. Era tanta la carga que para entonces llevaba a cuestas el *Golden Hind* que hubo en su tripulación el temor de que se hundiera.

Luego, en las costas mexicanas, específicamente en Huatulco, desde el 13 al 16 de abril se dedica al saqueo liberando al mismo tiempo a todos los prisioneros españoles, además del piloto Nuño da Silva y dos frailes. Apartir de aquí no hay un acuerdo de cuál fue el rumbo exacto que tomara el *Golden Hind.*

En Acapulco, se repite la misma situación. Y además cargaron suficiente agua para una larga travesía. Aunque fue un acto loable de su parte la liberación de las personas apresadas esto expuso a las víctimas a los juicios frente a tribunales españoles, con las drásticas consecuencias que esto implicaba. Por ejemplo, Da Silva fue acusado de hereje ante la Inquisición.



Francis Drake, John Hawkins, y Thomas Cavendish.

Finalmente, se dirige a la Bahía de San Francisco de California, lugar en donde repara su navío y le da el nombre de *Nueva Albión*. Más adelante, estando en latitud de 48°, Drake abandonó la idea de salir por un estrecho. El frío clima y la impresión que le daba que el continente americano se juntaba al asiático conforme iba avanzando lo impulsaron a adoptar una nueva ruta, tomando como ayuda las cartas de navegación antes apropiadas.

Para esto descendió 10 latitudes, alcanzando nuevamente San Francisco. Repara el *Golden Hind* e inicia el viaje de regreso el 23 de julio de 1579. Pasa por la Isla Palau (Micronesia), Las Marianas, Mindanao, Ternate (en noviembre), Molucas, Timor, Java (en marzo de 1580), Cabo de Buena Esperanza (en mayo de 1580), Sierra Leona, para, finalmente, arribar a Plymouth el 13 de septiembre de 1580.

A modo de conclusión

Cuando el Virreinato del Perú y el de Nueva España se consolidaron, tuvieron dos serias amenazas: los enfrentamientos directos con las flotas de otras potencias, así como con sus corsarios y los actos ilícitos aislados de personas que saqueaban por ambición propia los territorios españoles: la Piratería.

Sin embargo, aparece Francis Drake, navegante inglés, que ha recibido todos los apelativos, desde negrero corsario, bucanero, pirata, entre otros. Lo curioso del caso es que el nombre que tuvo Drake al

servir a la corona inglesa era de navegante y hasta de corsario, sin embargo la actividad que realizaba podría asemejarse a la piratería.

Al parecer, a Drake nunca le interesaron las formas ni los apelativos. Lo que, de pronto, arrastró su interés era vengar la afrenta recibida de los españoles, a quien no guardaba mucha consideración ni por cuestiones religiosas, y conseguir la fortuna que necesitaba para ganar el título de Caballero en los ricos territorios de América del Sur.

Cuando Drake regresó a Inglaterra pudo ver coronado sus esfuerzos. Rico y famoso, fue nombrado Caballero. Consiguió el respaldo de la Reina y un alto cargo en la Armada Británica. Mientras tanto Isabel I, hábilmente disipaba las tensiones que el paso de Drake había causado en la corona española.

El Monarca español decidió, pues, crear la Armada del Sur y fortalecer la seguridad en sus dominios, en especial en el Callao. Mientras que Inglaterra, de acuerdo con algunas versiones, pudo, con lo recaudado, liquidar su deuda externa e iniciar la implementación de su capacidad naval.

Bibliografía

- *Bouroncle Carreño, Alfonso.* De Colón a nuestros días. Quinientos Años Después. *Lima: Literatura y Arte, 1992. 330p.*
- *Bradley, Peter T.* British Maritime Enterprise in the New Word. From the late tisteenth to the Mid-Eighteenth Century. *New York: Edwin Mellen Press, 1999. 600p.*
- *Bradley, Peter T.* La Armada del Mar del Sur durante el siglo XVIII. Resumen de sus intervenciones y estudio de las repercusiones a corto y largo plazo. En: Derroteros de la Mar del Sur. *Año 4 (1996), Núm. 4. p. 31-41.*
- *Bradley, Peter T. Y Teodoro Hampe Martínez.* Compendio Histórico del Perú. Tomo II: siglo XVI-XVIII. *Lima: Milla Batres, 1993. 560p.*
- *Corbett, LL. M., Julian S. (Editor).* Papers relating to the Navy during the Spanish war (1585-1587). *Volumen XI. London: Navy Records Society, 1898. 363p.*
- *Davidson, George.* Francis Drake on the Norhwest COSAT of America in the year 1579. The Golden Hinde did not anchor in the bay of San Francisco. *Washington, D.C.: Transactions and Proceedings of the Geographical Society of he Pacific, 1908. 114p.*
- *Del Busto Duthurburu, José Antonio.* Historia Marítima del Perú. Siglo XVI. *Tomo I, Volumen II. Lima: Ausonia, 1973. 665p.*
- *Del Busto Duthurburu, José Antonio.* Enciclopedia Temática del Perú. Conquista y Virreinato. *Lima: El Comercio, 2004.191p.*
- *Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú.* Compendio de Historia Marítima y Naval del Perú. *Lima: Dirección de Intereses, 1998. 62p.*
- *González-Aller Hierro, José Ignacio.* La presencia de Drake y Cavendish en la costa americana del Pacífico Sur. *En: Derroteros de la Mar del Sur. Año 2 (1994), Núm. 2, p. 25-42.*
- *Marsden, R. G. (Editor).* Documents relating to Law and Custom of the sea. *Volumen I (A.D. 1205-1648). London: Navy Records Society, 1915. 561p.*
- *Martínez-Hidalgo y Terán, José M. (Dirección).* Enciclopedia General del Mar. *Segundo Volumen (Can-D). Madrid-Barcelona, Garsiga, 1957. 904p.*
- *Mulhall, M.G.* The English in South America. *641p.*
- *Núñez, Estuardo.* Viajes y Viajeros extranjeros por el Perú. Apuntes documentales con algunos desarrollos histórico-biográficos. *Lima: Concytec, 1989. 751p.*
- The New Enciclopedia Británica. *Volumen 5 (Macrop/Edia). 15 th Edition, 1976. 1138p.*
- *Trevelyan, G. M.* History of England. *Volumen II: The Tudors and the Stuart Era. New York: Doubleday & Company, 1954. 320p.*
- *Valdizán Gamio, José.* Historia Naval del Perú. *Tomo I. Lima: Dirección General de Intereses Marítimos, 1980. 296p.*
- *Williams, Neville.* The sea dogs. *Privateers, Plunder and Piracy in the Elizabethan Age. New York: Macmillan Publishing Co., Inc, 1975. 278p.*
- *http://www.nautigalia.com/marinosybarcos/piratas/drake/*
- *http://sirfrancisdrakehistory.net/page_4/*
- *http://www.mcn.org/2/oseeler/voy.htmThe Voyage*
- *http://www.mcn.org/2/oseeler/bio.htm*
- *http://www.mgar.net/var/fdrake.htm*
- *http://www.biografiasyvidas.com/biografia/d/drake.htm*
- *http://www.fordham.edu/halsall/mod/1580Pretty-drake.html*
- *http://www.whalecove.com/drake2.html*
- *http://www.nmm.ac.uk/server/show/conWebDoc.140*



José Eduardo Cavani Ríos

Graduado en Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Es alumno libre en los cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales en la Pontificia Universidad Católica. Autor de diversos artículos académicos en revistas especializadas en derecho y colaborador de los diarios El Peruano y Expreso. Es miembro colaborador de la Comisión de Estudios Estratégico - Marítimos del Instituto de Estudios Histórico - Marítimos del Perú. Es consultor en asuntos internacionales.

Ostenta diversos premios entre ellos el otorgado por el Ministerio de Economía y Finanzas y el Consejo de la Prensa Peruana (2001), del Instituto de Estudios Histórico - Marítimos del Perú (2001 y en 2003) y la Asociación de Comunicadores Sociales Calandria y la Organización Internacional del Trabajo (2003).


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