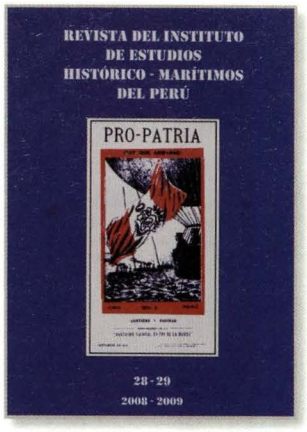


Señora
ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.



Nº 28-29. Lima, 2008-2009

270 pp., fotos, ilust.

Ha sido publicado el número 28-29 de la Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en esta ocasión como edición conmemorativa por el Centenario de la fundación de la Asociación Nacional Pro-Marina, entidad ligada muy íntimamente a la Institución naval y a los intereses marítimos del Perú. Esta Asociación fue creada un 28 de agosto del año 1909, por iniciativa de un grupo de ciudadanos, con el ideal de promover y desarrollar la Marina de Guerra del Perú, casi inexistente en ese momento a raíz de la debacle sufrida tras la Guerra con Chile. El R. P. Armando Nieto Vélez, S.J. dedica una apretada reseña de la trayectoria de la referida Asociación a lo largo de sus cien años de existencia.

Sobre el contenido de la Revista, cabe mencionarse un tema de especial interés para el Perú en los momentos actuales, como es el de la delimitación marítima con el vecino país del Sur, tema que viene siendo tratado en el Tribunal de La Haya. Al respecto, se consigna el discurso de incorporación del doctor Miguel Ángel Rodríguez Mackay: "Reflexiones acerca del principio de adyacencia y su aplicación en el derecho internacional de la delimitación marítima".

"Las efemérides marítimas y navales", trabajo de Blanche Arévalo Fernald, aparece también en este número como un interesante aporte, sobre todo para un país marítimo como el nuestro, en el que el mar es, como lo decía el doctor Aurelio Miró Quesada, el "Gran Personaje". El devenir de la vida nacional transcurre frente a él, y muchas veces relacionado con él; por esa razón, las efe-

mérides navales nos recuerdan en el día a día, los hechos de nuestra historia relacionados con nuestro destino marítimo.

Juan Carlos Flórez Granda, director de la Sociedad de Estudios Históricos "Coronel Arnaldo Panizo" (SEHCAP), presenta "Datos para la historia sobre las fortificaciones de Arica y su eficacia en los combates de febrero y marzo de 1880: fuentes documentales del Archivo Panizo". Se encuentran detalles del proceso de fortificación hasta aprobar su efectividad en los dos únicos frentes de costa. Resalta el gran aporte de las baterías del Norte, comandadas por el Coronel Arnaldo Panizo, durante el desbloqueo del puerto de Arica por la corbeta "Unión" y, en general, pone en valor el rol de la artillería peruana en la construcción y posterior prueba de fuego de la plaza durante esos combates.

La Revista presenta también el discurso del Contralmirante José García Valdivieso en la ceremonia de conmemoración del 128º Aniversario del Combate de Angamos, el 8 de octubre, fecha que coincide con los 186 años de creación de la Marina de Guerra del Perú. Con este motivo, el expositor hizo una sucinta reseña del desarrollo de la institución naval a lo largo de nuestra historia republicana.

Por otra parte, el Capitán de Navío José Luis Guerola Lazarte, con reconocida autoridad en asuntos nacionales, expone: "Problemática y perspectiva de desarrollo de la marina mercante nacional". En el escrito, Guerola sustenta que el Perú, para atender el crecimiento del comercio que conllevan los tratados de libre comercio que está firmando con diversos países del mundo, deberá optimizar el transporte oceánico, promover y desarrollar el transporte de cabotaje, mejorar la infraestructura, eficiencia y productividad portuarias y desarrollar la conectividad de los puertos mediante la construcción de carreteras y vías férreas.

Ernesto Linares Mascaro, en su trabajo titulado "Cartas de Carlos de los Heros y Francisco Retes sobre la campaña del *Huáscar*", da a conocer las misivas que se cursaron entre sí, y respectivamente con sus progenitores, estos dos tripulantes del "Huáscar", primos ambos y unidos por gran cariño fraternal. Estas cartas, que se conservan en el Archivo Histórico de Marina, datan desde el 22 de mayo de 1879, después del Combate de Iquique, hasta el 7 de noviembre de 1879, estando ya confinado Francisco Retes en San Bernardo, después de la tragedia de Angamos.

Asimismo, el Contralmirante Raúl Parra Maza desarrolla el tema: "Memoria, historia y futuro", discurso de orden leído el 5 de octubre de 2009 en la ceremonia conmemorativa del 188º Aniversario de la creación de la Marina de Guerra y el 130° Aniversario del Combate de Angamos.

En el artículo que lleva por título "La participación de los negros en la Guerra con Chile", Jaime Miguel Taype Castillo aborda un campo poco estudiado en la historiografía peruana: la de los personajes del pueblo que participaron en los grandes eventos nacionales. En este caso, los de procedencia africana, como los que encontramos en la plana menor del "Huáscar", como fue el caso del grumete Alberto Medina Cecilia, sobreviviente del Combate de Angamos.

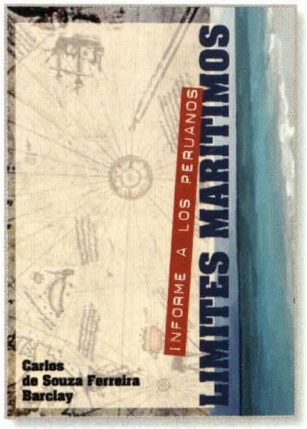
Este número de la Revista informa sobre el desarrollo del VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, que se llevó a cabo en Lima, del 9 al 13 de noviembre del año 2009 en el local de la Asociación General de Oficiales Generales y Almirantes (ADOGEN), con la participación de distinguidos historiadores navales del Perú y el extranjero.

Límites marítimos: informe a los peruanos

Carlos de Souza Ferreira Barclay

Lima, 2010.

330 p., ilust., facsíms., mapas, planos



El 24 de marzo ha sido presentado, en el local del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, el libro del Contralmirante Carlos de Souza Ferreira Barclay, *Límites marítimos: informe a los peruanos*. La obra, que aborda la controversia actual sobre la delimitación marítima existente entre el Perú y Chile, reviste gran interés para la ciudadanía, especialmente en estos momentos en que el Tribunal de la Corte Internacional de Justicia de La Haya ve el caso de la demanda peruana contra la República de Chile para determinar el límite marítimo entre ambos Estados.

Como sabemos, el Perú, ante la imposibilidad de llegar a un acuerdo amistoso con Chile para resolver el tema de la delimitación marítima aún pendiente entre ambos, presentó el 16 de enero de 2008 la demanda ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya. Chile, por su parte, manifestó que la demanda era inaceptable y que no cedería un milímetro ante el Perú. Ya antes había declarado que ejerce la jurisdicción efectiva del área marítima en controversia,

lo cual no tiene reconocimiento en el Derecho Internacional. Sabido es que el vecino país sureño basa sus pretensiones en la Declaración de Santiago, de 1952, referente a la Zona Marítima, y en el convenio sobre la Zona Especial Fronteriza de 1954, los cuales, según su posición, fijan su frontera marítima con el Perú. Para nuestro país, sin embargo, estos acuerdos no constituyen un tratado sobre la materia, sino sólo son una ayuda para establecer una política conjunta —Chile, Perú y Ecuador— de defensa de las riquezas marinas y para regular la pesca o caza dentro de las 12 millas marinas, a partir de la costa.

En la demanda del Perú contra la República de Chile, la materia de la controversia está referida a la delimitación entre las zonas marítimas de los Estados en el Océano Pacífico de 1929 y también al reconocimiento a favor del Perú de una vasta zona marítima, que se sitúa dentro de las 200 millas marinas adyacentes a la costa peruana, y que, por tanto, pertenece al Perú, pero que Chile considera como parte de alta mar. El Perú solicita a la Corte que determine el curso del límite marítimo entre los dos Estados conforme al Derecho Internacional.

El tema de la delimitación marítima con Chile y el diferendo que al respecto se ha suscitado, requiere una información clara y didáctica para la ciudadanía, que ilustre sobre el reclamo del Perú y los argumentos que presentamos. Y esta es una obra que cumple ese cometido: facilita la comprensión de un tema complejo desde el punto de vista de su naturaleza jurídica y técnica. Proporciona también la relación historiada de cómo se generó la controversia, y pone al alcance del lector, en forma exhaustiva, la documentación sobre la materia, esto es, los instrumentos jurídicos y técnicos, como tratados, planos, legislación, declaraciones, informes, notas diplomáticas y comunicados. Todo ello nos permite comprender la naturaleza jurídica y los alcances de la demanda peruana, así como respecto a los derechos que asisten al Perú. El libro del Contralmirante de Souza Ferreira constituye una gran contribución a los intereses nacionales, puesto que difunde los derechos del Perú sobre una franja constante, hasta 200 millas de la proyección del Mar de Grau.

Regata Bicentenario "Velas Sudamérica 2010"

Valm. Alfredo Palacios Dongo

Publicado en el diario EXPRESO, el sábado 24 de abril de 2010.



El martes 27 de abril arribarán al Callao once grandes veleros —la mayoría buques escuela— participantes de la Regata Bicentenario "Velas Sudamérica 2010", organizada por las Armadas de Argentina y Chile, conmemorando el Bicentenario de Independencia de varios países de nuestro continente; en este año: Argentina (25 de mayo), Chile (18 de setiembre), Colombia (20 de julio), México (16 de setiembre) y Venezuela (19 de abril); y el 2009: Bolivia (25 de mayo) y Ecuador (10 de agosto).

La Regata, con cinco meses de navegación, 15,000 millas de recorrido (27,400 KM), y la visita a 13 puertos de Sudamérica, el Caribe y México, inició su itinerario el 7 de febrero en Río de Janeiro, y cruzando el Estrecho de Magallanes y Canal de Panamá, concluirá el 28 de junio en el puerto mexicano de Veracruz. De las 11 naves participantes nueve son buques escuela: de Argentina (Libertad), Chile (Esmeralda), Colombia (Gloria), Ecuador (Guayas), Uruguay (Capitán Miranda), Venezuela (Simón Bolívar), España (Juan Sebastián Elcano), México (Cuauhtémoc) y Portugal (Sagres); y dos veleros: de Brasil (Cisne Branco) y Holanda (Europa).

Aunque el Perú no ha participado en esta Regata de alcance mundial por no contar con buque escuela a vela, la Marina con el lema "Perú alzando velas" ha organizado la recepción de la mayor visita de buques escuela a nuestro país, para estrechar lazos de fraternidad e incrementar la conciencia marítima en la población. Los buques amarrarán en tres muelles de la Base Naval del Callao, permaneciendo hasta el 1 de mayo.

Esta imponente visita nos obliga a resaltar la trascendencia de que nuestro país cuente con un buque escuela a vela, como poseen casi todas las naciones de este hemisferio, por su importante aporte a la formación naútica, y emba-

jador flotante de la patria, para mostrar al mundo nuestro patrimonio cultural y producción exportadora, en beneficio del turismo y comercio exterior. Cabe señalar que el 7 de febrero de 1985 fue promulgada la Ley 24094, declarando de necesidad pública e interés nacional el dotar a la Marina con un buque escuela a vela. Asimismo, con DS 035 DE/SG del 21 de junio del 2000, fue nombrada una Comisión Multisectorial con el mismo fin, pero nunca se concretó dicho objetivo.

Sobre este anhelo reiteradamente reclamado, muchos peruanos esperamos con gran fe y profundo estímulo patriótico que un día no muy lejano podamos ver nuestro buque escuela a vela surcando el Mar de Grau y los mares del mundo con el pabellón patrio enarbolado y representando nuestra conciencia marítima nacional.

Regata Internacional Bicentenaria Veleros fraternos en el Callao



Héctor López Martínez

Publicado en el diario El Comercio
el 29 de abril del 2010.

Hasta que la fuerza del vapor comenzó a impulsar máquinas, ferrocarriles y buques, estos últimos —en las más diversas culturas— utilizaron velamen de diferentes materiales, para que el viento les permitiera seguir su derrota en los mares. Durante muchos siglos, cuando una nave zarpaba de España hacia América, o viceversa, los que permanecían en tierra ondeaban las manos con el gesto del adiós y, casi como una oración, musitaban: "Buenos vientos os dé Dios". Este auspicioso deseo tenía una gran importancia. Los vientos propicios henchían las velas de las embarcaciones que, hábilmente maniobradas, podían sortear los avatares de largas singladuras donde no sólo había que enfrentar desatadas fuerzas de la naturaleza, sino también el ataque de buques de naciones enemigas o de corsarios y piratas.

Ahora, desde el día 27 en la noche hasta el primero de mayo, somos privilegiados testigos de un hermosísimo espectáculo que parece reproducir un grabado del siglo XVIII: la rada del Callao alberga a once veleros —fragatas, goletas y bergantines—, tanto civiles como militares, que participan en el

"Encuentro y Regata Internacional de Grandes Veleros, Velas Sudamericanas 2010", conmemorando el Bicentenario de la Independencia de varios países de nuestro continente. En este cónclave marítimo sobresalen los buques escuela de Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Uruguay y Venezuela. Duele escribir que el Perú no cuenta con un buque escuela.

Los veleros antes mencionados y otros más de España, Portugal y Holanda, iniciaron su travesía el 31 de enero del año en curso zarpando de Río de Janeiro para circundar nuestro continente, recalando en sus puertos principales, anhelando dejar un mensaje de buena voluntad. Deben concluir su periplo en Veracruz, México, el próximo 28 de junio.

Esta Regata está impregnada de un espíritu fraterno entre los países de Latinoamérica. Cada velero es un embajador que lleva a puertos amigos un sentimiento que nos recuerda que procedemos de raíces comunes, una misma cultura, y que el mar no nos separa sino, por el contrario, nos une. Aquí, en el Callao, y en Lima, las dotaciones de todos los veleros serán recibidas con un variado y nutrido programa: eventos culturales, turísticos, recreativos, sociales, etc., que estrecharán aun más los lazos de amistad que nos unen. Se trata de un evento singular, al mismo tiempo que hermoso a la vista y con múltiples objetivos que nuestra Marina de Guerra se ha trazado y no dudamos logrará, tales como organizar la mayor visita de grandes veleros que se ha realizado al Callao, fomentar la industria turística, incrementar la conciencia marítima en nuestra población —que podrá visitar los veleros—, así como vincular a las autoridades gubernamentales, empresa privada, industria turística y la Marina de Guerra del Perú, para la promoción y realización de futuros eventos con la participación de veleros.

Hace exactamente un siglo, la flamante Pro–Marina y el diario "El Comercio" encabezaban una gran colecta nacional para adquirir un buque escuela a vela. No deseo recordar por qué se frustró ese y otros proyectos análogos. Sólo quiero que este asunto, que es una aspiración institucional y nacional, amparado por la ley 24094, del 7 de febrero de 1985, promulgada por el Presidente Fernando Belaunde, que declara de necesidad pública y de interés nacional dotar a la Marina de Guerra del Perú de un buque escuela a vela, se convierta en realidad. Pido a Dios poder ver ese buque surcando el Mar de Grau.