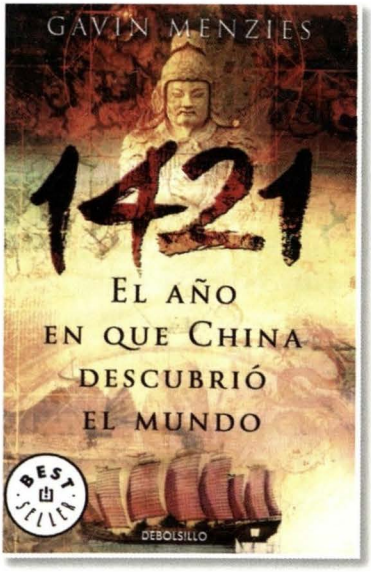


Señora
ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

1421: El año en que China descubrió el mundo



Menzies, Gavin

Barcelona, Grupo Editorial Random House Mondadori, S. L., 2002

603 pp., ilus., mapas

Un libro ha venido a cimbrar los pilares de la historia tal cual la conocíamos. En lo que corresponde a la Edad Moderna, uno de sus hitos se marcaba a partir del descubrimiento de América, en 1492. Entendíamos también que en el mundo mediterráneo se gestó el Renacimiento, y he aquí que un marino americano viene a revelarnos que la revolución cultural humanista en el Viejo Mundo habría sido provocada, casi diríamos inoculada, por la legendaria China, civilización tan antigua que cuando Europa se debatía aún en el neolítico, el pueblo chino ya vivía organizado bajo un régimen imperial, disfrutando de refinamientos tales como su compleja escritura (con una antigüedad de cinco mil años), una delicada porcelana (desde 1700 años a.C.), la poesía, la seda (que se producía desde 2700 años a.C.) y una exquisita cocina.

Aprendimos que los portugueses, después de 1430, contaban con una precisa cartografía que guardaban con gran celo y que los hizo los mejores navegantes de la época. Colón tuvo acceso a esas cartas secretas, que le dieron la convicción para sustentar su proyecto de buscar las costas del subcontinente indio navegando hacia Occidente, dando la vuelta a la Tierra. Sin embargo, parecería que América y las islas del Caribe ya habían sido descubiertas setenta años antes de la llegada de Colón, cuando los navegantes chinos circunnavegaron el planeta cien años antes

que Magallanes y Sebastián Elcano, y habían llegado a la Antártida trescientos años antes que Cook.

Gavin Menzies, marino inglés, es autor del libro 1421: El año en que los chinos descubrieron América. Durante más de diez años siguió la pista de las navegaciones de la gran flota china, y expone ahora los sorprendentes resultados de su investigación. Nos recuerda que la civilización china poseía tal ciencia, tecnología y conocimiento del mundo, que sobrepasaban ostensiblemente a la cultura europea, la cual sólo después de tres, cuatro y hasta cinco siglos se pondría al nivel de la de los chinos medievales. Las evidencias físicas confirmarían su teoría, como la encontrada en África: fragmentos de porcelana y una pequeña moneda china hallados en Mambrui, en la costa de Roku, al nordeste de Mombasa, y restos de juncos chinos. También en las costas de América, Australia y Nueva Zelanda: juncos, porcelana, seda, ofrendas votivas y estelas que los almirantes chinos erigían a su paso.

Están además la flora y la fauna trasplantadas lejos de sus lugares de origen. Menzies menciona una de las evidencias del paso de la gran flota por el Perú. Dice: "Hasta finales del siglo XIX los habitantes de una aldea montañosa de Perú hablaban en chino", y cita un artículo de Pablo Patrón publicado en el Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima, en el año 1908: "Un huaco con caracteres chinos". Sin embargo, Patrón refiere que, de acuerdo con testimonios, en Eten sus habitantes se entendían muy bien con los chinos, y en Jequetepeque se conservaba un antiguo dialecto con el que se podía conversar con los chinos; ambos pueblos, cercanos entre sí, están ubicados en la costa norte. Patrón señala que en ambos casos se trata de una creencia, sin el carácter de una afirmación. En cambio, muestra algunas raras fotografías: dos ceramios Nasca, un mate burilado encontrado en Ica, y un ídolo de plata hallado en una huaca de la costa norte, piezas que llevan caracteres chinos, y uno de ellos representa un rostro oriental.

El 2 de febrero de 1421, cuando se inauguraba en Pekín la Ciudad Prohibida, el emperador Zhu Di ("Hijo del Cielo") —cuarto Emperador de la dinastía Ming— se encontraba en el pico más alto de la magnificencia de su poder. En esa circunstancia, concibe el ambicioso proyecto de crear un imperio marítimo que se extienda a través de los océanos. Ordena una extraordinaria ampliación de la flota imperial, con la construcción de mil setecientos ochenta y un barcos, entre ellos gigantescas naves de nueve mástiles y hasta ciento cincuenta metros de eslora, llamadas «barcos del tesoro» por el enorme valor de los bienes capaces de transportar en sus inmensas bodegas.

En los astilleros de Longjiang, cerca de Nankin, a orillas del Yangzé, en siete inmensos diques secos se construyen simultáneamente hasta tres barcos. La gran flota va a estar compuesta por doscientos cincuenta barcos del tesoro, además de mil trescientos buques patrulleros y similar número de buques de combate anclados en puestos de vigilancia o bases insulares; cuatrocientos buques de guerra de mayor tamaño y otros tantos cargueros para transportar cereales, agua y caballos para la flota.

La misión inmediata de la gran flota a órdenes del Almirante Zheng He, es devolver a sus países de origen a los dignatarios asistentes a la inauguración de la Ciudad Prohibida, y con el viaje intercambiar conocimientos y recabar tributos a cambio de protección y privilegios comerciales —sedas y porcelanas a precios rebajados—. La componen cuatro flotas, la primera comandada por el propio Zhen He y las restantes por los Contralmirantes Zho Man, Zhou Wen y Hong Bao; la Armada sigue las instrucciones del Wu Pei Chi, manual del arte de navegar y de guerra naval. Un viaje de circunnavegación de esa envergadura fue posible porque los chinos tenían seis siglos de experiencia de navegación oceánica, con un sustancial comercio exterior que había arrebatado a los árabes el control del tráfico de especias.

La Flota zarpa el 4 de marzo de 1421 para surcar y cartografiar los océanos, tomando noticia del mundo entero e incorporándolo al sistema tributario chino, hasta 1423, en que vuelve a su puerto de origen. Los registros chinos señalan que llegaron tanto al Polo Norte como al Polo Sur (Antártida). La gran flota va reconociendo nuevas tierras, fundando colonias, comerciando, recogiendo especímenes de plantas nativas y dejando las suyas, intercambiando así conocimientos.

En el mapa que señala la ruta de regreso a casa; se observa que la flota zarpa de Calicut (actual Calcuta en la India), para de regreso arribar a China los últimos barcos supervivientes en el verano y el otoño de 1423. Se recrean los viajes de cada una de las flotas componentes, apreciándose perfectamente definidos los contornos de los continentes y tierras descubiertas. Este mapa y otros que Menzies ha estudiado dan pie a la consideración de que tales tierras, continentes e islas, habrían sido descubiertas mucho antes de lo que la historia convencional registra.

Como epílogo, diremos que, dos meses después de que la armada de Zheng He hubiera zarpado, una violenta tormenta estalla sobre la Ciudad Prohibida, en cuyo fragor un relámpago provoca un terrible incendio en el palacio, reduciendo a es-

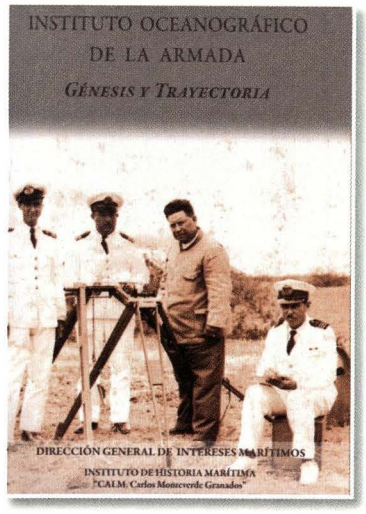
combros la ciudad entera. El siniestro coincide con una masiva epidemia en la que mueren más de ciento sesenta y cuatro mil personas. Ha pasado el feliz momento del régimen imperial de Zhu Di. China enfrenta ahora una serie de rebeliones y la guerra de Vietnam, que lucha por dejar de ser colonia china. El anciano emperador muere y accede al trono su hijo Zhu Gaozhi, quien gobierna sólo un año, durante el cual dicta un severo edicto que ordena la interrupción de todos los viajes de los barcos del tesoro, así como de la construcción y reparación de los barcos. Cuando los últimos restos desbaratados de las flotas del tesoro vuelven a puerto en octubre de 1423, en vez de aclamaciones encuentran el rechazo de quienes ahora gobiernan China.

En 1425 sube al trono Zhu Zanji, quien continúa la misma política de su padre, aunque todavía permite a Zheng He un último viaje a La Meca. Tras la muerte de Zhu Zanji en 1435, se desata una feroz xenofobia, China da la espalda al mundo y se recoge en un largo aislamiento que va a durar cien años. Se destruye la valiosa información recopilada durante la épica travesía, así como los planos de construcción de los grandes barcos.

Sin embargo, el gran salto para las exploraciones y descubrimientos que se producen en años posteriores, va a tener su motivación en las misteriosas cartas y mapas que manejan los navegantes portugueses, cartografía de misteriosa procedencia que revela un conocimiento de la Tierra anterior a Colón, que indefectiblemente parece remitirnos al fabuloso viaje de la gran flota china.



Instituto Oceanográfico de la Armada: Génesis y trayectoria.



Sánchez Bravo, Mariano

Guayaquil, INHIMA, 2010.

280 pp. ilus. color

La historia de la hidrografía ecuatoriana, de sus cartógrafos, hidrógrafos, dibujantes, navegantes y científicos del mar, que han discurrido en el transcurrir del tiempo, desde el año 1526, en que se produjo el encuentro entre el bajel de los conquistadores españoles y la balsa aborigen de Salago, aparece en esta obra profusa y elegantemente ilustrada, en la que se conocen las cartas que dan cuenta de la presencia de este territorio en el marco de la escena mundial, hasta nuestros días.

La costa ecuatoriana contenida en el mapamundi de Diego Ribeiro, del año 1529, introduce el territorio de lo que ahora conocemos con el nombre de Ecuador dentro de la cartografía vigente. Más adelante, aparecerá el primer mapa específico en el que figure la costa de la Audiencia de Quito, levantado por el cartógrafo portugués Didaco Mendezio (Diego Méndez), cosmógrafo del Virreinato del Perú, y que se publicó en el atlas "Teatrum Orbis Terrarum", de Abraham Ortelius, en1570.

Sánchez Bravo remarca el papel que desempeñaron los corsarios en la cartografía del Nuevo Mundo durante el siglo XVII, especialmente de ingleses, franceses y holandeses, quienes aprovecharon para ejecutar levantamientos cartográficos, además de las largas travesías a la caza de los navíos de la Corona española, que transportaban el oro y la plata de América a la lejana metrópoli.
Así, el mapa de Merian, publicado en Ámsterdam en el año 1626, en el que consta la boca del río de Guayaquil, en cuyo recuadro figura la flota de L'Hermite frente a la isla de Puná.
Señala que los derroteros en el siglo XVI y XVII eran guardados celosamente, evitando compartirlos con los navegantes de los países adversarios. Los derroteros españoles se mantenían en secreto, a salvo de los corsarios y piratas ingleses, para no revelar rutas y costas. Sin embargo, en el año 1680 el pirata Sharp, en una atrevida incursión en la Mar del Sur, capturó frente a las costas de Quito a la nave

española "Santo Rosario". Lo más importante del botín capturado fue "El Derrotero de la Mar del Sur", con mapas y cartas que daban una "precisa y exacta descripción de todos los puertos, así como de los sondeos, ríos, arroyos, cabos, y las costas pertenecientes a la Mar del Sur, y todas las navegaciones realizadas por los marinos españoles en ese océano...". Traducido del inglés; la lujosa versión de William Hack reproduce toda la costa de la Audiencia de Quito.

Otras cartas son también producto de la labor de los corsarios, como el mapa de las islas Galápagos, levantado por el corsario inglés Ambrose Cowley en el año 1684, quien llamó a las islas con nombres de la realeza británica. La carta del golfo de Guayaquil, con sondeos, levantada por el corsario inglés John Clipperton, quien al mando de la fragata "Success" incursionó en aguas de la Real Audiencia de Quito, más específicamente, del golfo de Guayaquil, en el año 1720. En su buque viajaba una comisión hidrográfica que efectuó sondeos y reconocimiento cartográfico en el golfo, con lo cual se confeccionó la carta Part of Peru. The bay of Guiaquil, editada por Hermann Moll.

Los levantamientos hidrográficos en el siglo XVIII producen cartas que constituyen una preciosa muestra de la cartografía de la época, como el Derrotero de la Mar del Sur, de Pedro Hurtado de Mendoza y Manuel Joseph Hurtado (1730), publicado por la Marina de Guerra del Perú en el año 1993. En él figura la carta de "Guallaquil". Y la Relación histórica del viage a la América Meridional, de Jorge Juan de Santacilia y Antonio de Ulloa, en 1748, que da cuenta de la expedición de la Academia de las Ciencias de París, al mando de Charles Marie de La Condamine. El sabio quiteño Pedro Vicente Maldonado formó parte de la Comisión Geodésica. Figuran también el plano de Alcedo sobre Guayaquil y el río (1740), la carta náutica de Jacques Bellini (1764), los trabajos cartográficos de Francisco Requena (1770), las cartas de la Expedición Malaspina (1790).

La obra registra los trabajos de la Comisión Mixta Demarcadora de Límites Ecuador - Perú, que se constituyó después de la firma del Protocolo de Río de Janeiro, en el año 1942. La primera campaña, iniciada en agosto de 1942, y la segunda, a finales de 1943, significaron una ardua tarea que debió tomar varios años, pero que a la postre quedó suspendida por decisión ecuatoriana en dos tramos de la cordillera del Cóndor, por considerarse que en ese lugar el Protocolo era inejecutable.

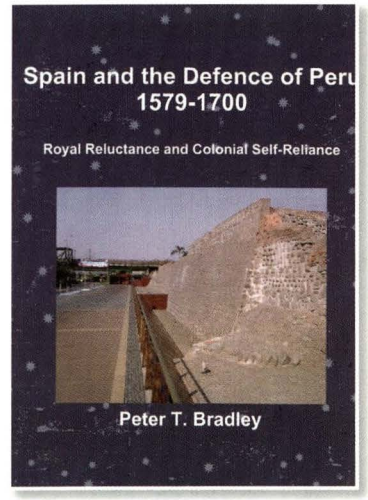
Este recuento histórico llega finalmente a lo que es hoy el Servicio Hidrográfico de la Armada del Ecuador, creado el 2 de febrero de 1932, con una larga tradición

hidrográfica que ha dado como fruto una riqueza cartográfica, real exponente de la vocación marítima del país.

con un almuerzo a bordo del "Huáscar". Por ello, Varela reproduce un artículo suyo publicado en *El Porteño* después de conocidas las nuevas del Combate de Angamos, en el que hace un retrato de Grau que nos lo muestra en su dimensión humana, a partir de la impresión que causaba en su interlocutor en el trato cercano, y nos conmueve cuando reproduce las palabras de uno de sus oficiales: "Todos le adoramos a bordo, desde el segundo jefe hasta el último marinero".

Las coronas recogen los testimonios de sus contemporáneos en forma de composiciones, poemas, oraciones fúnebres, además de la descripción de las honras fúnebres que se le rindieron en la catedral de Lima, en Buenos Aires, La Paz, Potosí, Cochabamba y Sucre.

The defence of Peru, 1579-1700: Royal reluctance and colonial self-reliance.



Bradley, Peter T.

2009.

292 pp., planos, tablas

La irrupción en el año 1579 de Sir Francis Drake, al mando del "Golden Hind", buque corsario de la Real Armada Inglesa, en las costas del Pacífico, fue repentina. La presencia del corsario, casi a las puertas del Callao, puerto principal del Virreinato del Perú, vecino próximo de la opulenta Lima, rompió la confianza que se tenía en una Mar del Sur aislada y a salvo de los consuetudinarios enemigos de la Corona española —Francia e Inglaterra, en forma de corsarios y piratas a la caza de las riquezas de los galeones que transportaban el oro y la plata hacia la lejana metrópoli—.

La flota inglesa había doblado el extremo sur del continente por el Estrecho de Magallanes, demostrando que podía lograrse con empeño y atrevimiento.

Se pudo constatar que el protector aislamiento no le daba más seguridad. Se había mantenido la convicción de que la Mar del Sur estaba a salvo de ataques marítimos gracias al postigo que representaba el paso de Panamá al norte, copado por el poder español, y los peligros del Estrecho de Magallanes, al sur.

Dar la vuelta al continente, además de los obstáculos naturales como las corrientes, los vientos, los tortuosos canales, la distancia a recorrer, implicaba la necesidad, ya en costas del Pacífico, de encontrar una base donde refrescar provisiones y reparar daños. Empero, todavía habrían de pasar cuarenta años antes de que la Corona viera la necesidad de tomar medidas defensivas. Y fue cuando en el año 1616 los navegantes holandeses se atrevieron, es más, descubrieron una ruta abierta del mar alrededor del Cabo de Hornos.

Sólo en este momento se dispuso la creación de la Armada de la Mar del Sur, para transportar la plata de la Corona a Panamá, desde Arica y del Callao, y también para proteger las costas del sur, especialmente el puerto del Callao. Empero, después de la derrota de la Armada peruana en un combate naval en el año 1615, entre la Armada Real y la escuadra bucanera holandesa de Spilberguen, los virreyes del Perú habían empezado tentativamente la construcción de fortificaciones en tierra en el Callao, con la intención de garantizar también la seguridad de la vecina capital de Lima.

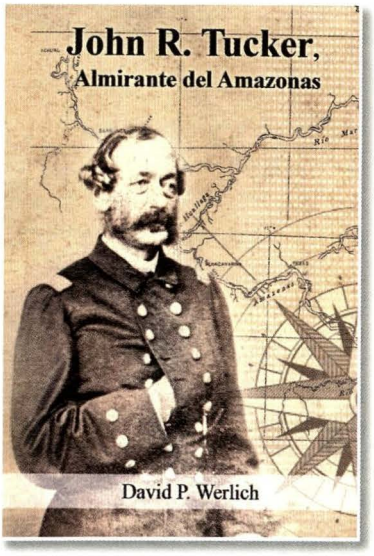
El virrey tenía perfecto conocimiento de que el litoral se hallaba totalmente abierto, expuesto a cualquier tipo de desembarco: amplias ensenadas, costas muy extendidas, pueblos aislados, además de vientos uniformes y ausencia de temporales tormentosos.

En lo que siguió del siglo, en lo referente a las operaciones de la Armada y la expansión de las fortificaciones del Callao, y más adelante de la misma Lima, la base de la defensa del Perú continuó sustentada en la milicia local y en una guarnición armada, autorizadas de mala gana por los funcionarios, siempre renuentes a distraer un porcentaje de la plata peruana en satisfacer las necesidades locales. Se mantenía la utopía de que el Virreinato estaba a salvo de una agresión, dada la enorme distancia que lo separaba de los focos piráticos.

El Virreinato del Perú tomó las precauciones defensivas: la defensa del Callao, su principal puerto, construyendo y armando las fortificaciones del Callao, primero a lo largo de la costa y luego rodeando la totalidad del puerto. Y más tarde, la construcción de la propia Muralla de Lima.

Por otra parte, las instalaciones defensivas en puertos, tales como Valdivia, Arica, Trujillo y Guayaquil, se debieron a la iniciativa local y a los empresarios para defenderse por sí mismos de los asaltos marítimos, especialmente durante el largo periodo de las incursiones de los bucaneros a finales del siglo XVII. La autosuficiencia es el patrón para la defensa, que finalmente se extendió incluso para el mantenimiento de la Armada de la Mar del Sur.

John R. Tucker, Almirante del Amazonas



Werlich P. David

353 pp., ilus, mapas, retratos

Para los que se preguntan cómo llegó un marino norteamericano a ser Contralmirante de la Armada peruana y luego explorador de los aún desconocidos ríos de nuestra Amazonía, nos remitimos al difícil momento que enfrentaban las jóvenes repúblicas, ex colonias de España, en el año 1866, amenazadas por las ambiciones de la Corona española.
La poderosa flota de la Armada Real española intentaba restablecer sus privilegios perdidos en Ayacucho. La escuadra aliada de Perú y Chile enfrentó a los españoles en Abtao el 7 de febrero de 1866, logrando una victoria cuyo mérito recayó en el Comandante peruano Manuel Villar. Empero, las discordias al interior de la flota aliada eran inocultables.

El 17 de marzo de 1866, Juan Williams Rebolledo, Comandante de la armada aliada, al solicitar su relevo del cargo, pone en evidencia la gravedad de los desacuerdos entre ambas divisiones.
Es por ello que tanto en Perú como en Chile se consideró la posibilidad de contratar a un oficial extranjero de experiencia, capaz de inspirar el respeto y la obediencia de todo el escuadrón aliado.

Es así que el 27 de marzo el ministro del Perú en Estados Unidos, Federico Barreda, recibe instrucciones de contratar a un "comodoro" para ejercer la coman-

dancia de la escuadra aliada. Como un oficial de la Unión difícilmente estaría dispuesto a abandonar su carrera en Estados Unidos, se buscó en los registros de la extinta armada confederada del Sur un oficial con excelentes calificaciones que justificara políticamente la contratación de un extranjero para facilitar su aceptación entre los oficiales sudamericanos.
Es seleccionado el comodoro John Randolph Tucker, desempleado y ansioso por asumir el comando de cualquier buque de guerra. Ya antes había sido entrevistado por Benjamín Vicuña Mackenna, ministro de Chile en Estados Unidos.
El contrato verbal de Tucker con Barreda estipulaba que recibiría el grado de Contralmirante en la Armada peruana, mientras durara la guerra con España, con un sueldo anual de cinco mil dólares, la misma remuneración de un Contralmirante de la Armada de Estados Unidos. Tucker, además, seleccionaría a los oficiales de su estado mayor, tres oficiales americanos que serían comisionados con los grados de Capitán de Navío, Capitán de Fragata y Capitán de Corbeta. Los hombres que escogió fueron James Cooke (que no aceptó el empleo), David McCorkle y Walter Butt.

Las noticias del combate del Callao no se conocieron hasta comienzos de junio de 1866. Así, cuando Tucker y sus hombres llegan al Callao el 15 de junio, su arribo causa cierta embarazosa sorpresa al Gobierno. Después del Combate del 2 de Mayo, cuando se hizo evidente que Méndez Núñez no reanudaría la ofensiva contra los aliados, se había ordenado que se abandonara la búsqueda del comodoro.
Sin embargo, persistían los problemas por el comando de la flota aliada, por lo que el Gobierno peruano persiste en la idea de nombrar un comandante extranjero de gran experiencia y familiarizado con los blindados y armas modernas. Los chilenos se mostraban dispuestos a aceptar a Tucker, pero los oficiales peruanos se opusieron rotundamente. En julio de 1866 Tucker asume en Valparaíso el mando de la escuadra aliada, mientras treinta y nueve oficiales peruanos insubordinados son arrestados y conducidos al Callao (entre ellos Grau).

Los dos países aliados consideraban la posibilidad de emprender una nueva ofensiva contra la escuadra española. El plan inicial peruano contemplaba un ataque al escuadrón español en las islas Filipinas, donde algunas de sus naves efectuaban reparaciones.
Si Tucker no encontraba a los hispanos, bombardearía Manila, para que la misión no resultase estéril. Otra alternativa era realizar una incursión al Atlántico

sur para enfrentar a las restantes unidades españolas. Un tercer objetivo era respaldar una insurrección de los republicanos cubanos. Finalmente, todos estos planes se postergaron ante una razón práctica: la escuadra no estaba preparada para una operación de esa envergadura.
Todos los buques de guerra de ambas divisiones requerían reparaciones y carecían de los elementos esenciales; además, la escuadra aliada se encontraba corta de oficiales y tripulantes.

Al asumir el comando de la escuadra, Tucker realiza una minuciosa inspección de los buques, tomando de inmediato las provisiones necesarias. El armamento de la escuadra es una de las cosas que más le preocupan al Almirante, por lo que abastece a los buques con bombas, proyectiles y perforantes.

Dice el autor que, bajo el mando de Tucker, es probable que la Armada peruana haya sido la primera marina del mundo que puso énfasis en el torpedo como arma ofensiva. Tucker comienza a entrenar a sus hombres para el combate.
Establece una rutina diaria a bordo, y los marineros realizan ejercicios con artillería pesada y con armas menores. También esboza algunos proyectos para el futuro desarrollo de la Armada: la preparación de un código de ordenanzas navales, un plan de señales, un manual de artillería y otro de tácticas de escuadra para buques de vapor; asimismo, propone el establecimiento de una escuela de aprendices, que proporcionaría dotaciones locales a la Armada.

Tras la absolución de los marinos insubordinados, Tucker presenta su renuncia, después de ocho meses en el cargo. Piensa dedicarse a la agricultura en las riberas del río Amazonas, cuando el Gobierno peruano le ofrece encabezar la Comisión Hidrográfica del Amazonas.
La misión consiste en explorar la Amazonía, levantando cartas de las cabeceras de las aguas de los ríos más importantes y ver sus potencialidades para la navegación a vapor. En este cometido, el Almirante y su equipo, conformado por sus oficiales ex confederados, pasa siete años en la selva explorando tres mil millas de vías fluviales. Así se convierte en el "Almirante del Amazonas".

La primera edición en inglés de la obra que hoy nos ocupa, apareció en el año 1990; la actual versión en español que actualmente se encuentra en prensa, es una edición del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

