Esperanza Navarro Pantac

Egresada de la Facultad de Letras y Educación de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Bibliotecaria por la Escuela Nacional de Bibliotecarios. Fundadora de la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Integra la planta editorial del mencionado Instituto.

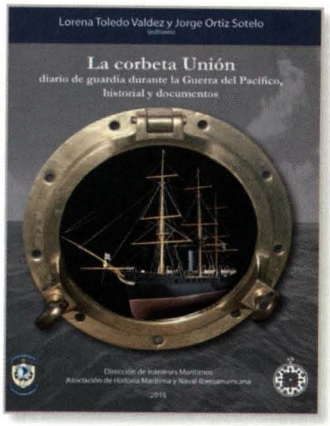


Lorena Toledo Valdez y Jorge Ortiz Sotelo

La corbeta Unión. Diario de guardia durante la Guerra del Pacífico, historial y documentos

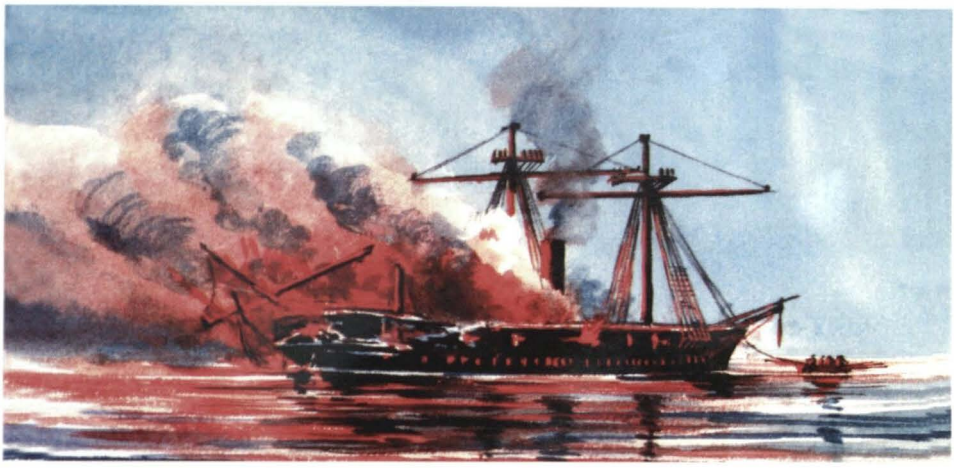
Lima, Dirección de Intereses Marítimos, y Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2015

300 pp., facsims., ilus., tablas



Los manuscritos de los dos libros de guardia de la corbeta *Unión* que guarda el Archivo Histórico de Marina ven la luz en esta pulcra edición que presenta una fiel transcripción realizada por la historiadora Lorena Toledo Valdez. Aunque los originales comprenden el periodo que va del 26 de setiembre de 1876 al 14 de julio de 1879, y el de 14 de noviembre de 1879 al 15 de enero de 1881, el libro toma como primera fecha el mes de marzo de 1879, un mes antes de la declaración de guerra de Chile. Lamentablemente, falta el libro que corre del 15 de julio al 13 de noviembre, tiempo en el que se producen tres importantes eventos: la captura del vapor *Rímac* el 23 de julio, en el que la corbeta tiene protagónica actuación en la captura de la valiosa presa, grave acontecimiento para Chile, que va a sacudir su estabilidad política. El segundo es la expedición, en agosto de 1879, a través de aguas enemigas, hasta el estrecho de Magallanes, a fin de interceptar una nave que conducía un cargamento de armas para Chile. Y el combate de Angamos el 8 de octubre.

El libro de guardias constituye una fuente documental privilegiada y de gran valor: nos ofrece de primera mano los testimonios sobre cómo se desarrolló la campaña marítima que nuestra escuadra sostuvo durante la guerra con Chile, primero para mantener el dominio marítimo, y luego la épica gesta de este

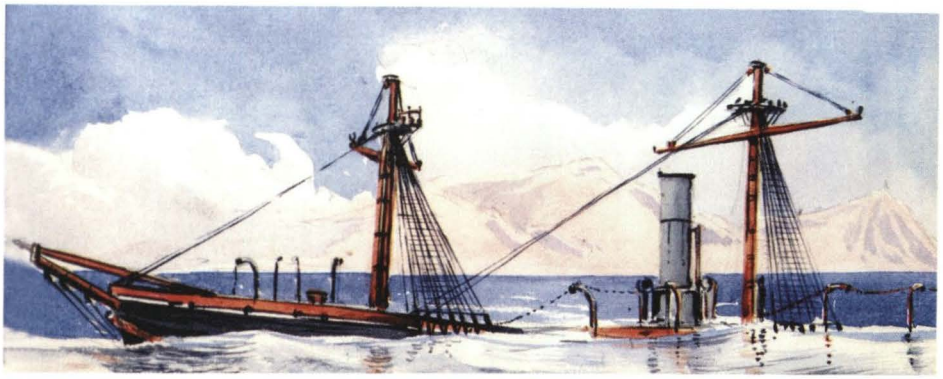


Vistas de la destrucción de la corbeta *Unión* para evitar que cayera en manos chilenas. Acuarela de Rudolph de Lisle. *The Royal Navy & the Peruvian –Chilean War 1879-1881*

nave que se quedó sola después de Angamos, apoyando a las fuerzas terrestres, cuando protagoniza la épica jornada de la doble ruptura del bloqueo de Arica, y luego su desempeño frente a la fuerza bloqueadora del Callao, hasta su autodestrucción en vísperas de la ocupación de Lima.

Como explica Lorena Toledo, un libro de guardia es el registro pormenorizado de cuanto acontece en el buque, ya en puerto o en la mar, que lleva a cabo el oficial en el turno de guardia. Registra la rutina cotidiana de la nave y todos los eventos en que se ve involucrada. En el caso de la guerra, a pesar de la objetiva y muchas veces lacónica información que el oficial asienta, no deja de percibirse la tensión de los acontecimientos, como en el primer enfrentamiento de la contienda del 79, en que le cupo a la *Unión*, junto con la cañonera *Pilcomayo*, arrancar los primeros fuegos en el combate de Chipana el 12 de abril. El relato, preciso y minucioso, rescata la hermosa arenga del capitán de navío Aurelio García y García, comandante de la División Naval, que empieza así: "Tripulantes de la división: nos ha cabido la suerte de formar la avanzada con que la República inicia su defensa contra la injustificable agresión chilena...".

Otro momento estelar de la corbeta *Unión*, la doble ruptura del bloqueo del puerto de Arica, se reconstruye a través del diario, desde la partida de la corbeta para cumplir las órdenes del dictador Piérola, quien encarga al comandante de la *Unión*, Manuel A. Villavicencio, romper el bloqueo de Arica para entregar a la guarnición del puerto armas, suministros y la cañonera *Alianza*. El diario consigna el zarpe de la nave del puerto del Callao el 12 de marzo; paralelamente, y a

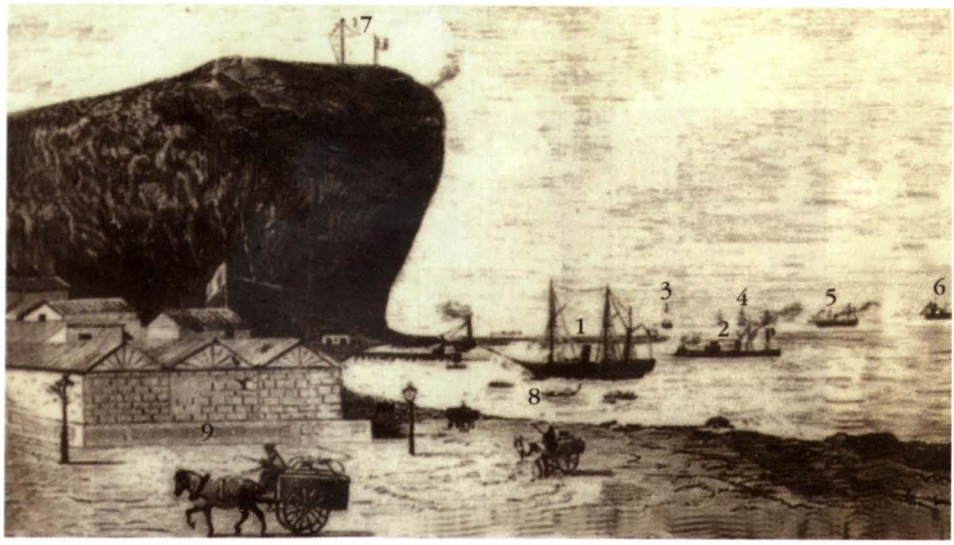


Vista de la destrucción de la corbeta *Unión* para evitar que cayera en manos chilenas. *Rudolph de Lisle's diaries & watercolours*. S. Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2008

la vista, navega el transporte *Talismán* rumbo a Quilca. Para quienes conocemos el desarrollo de los hechos, el recuento resulta dramático: el domingo 15, llegada a Quilca, la nave se prepara para el combate: se montan a proa dos ametralladoras y se reparten 50 tiros de carabina "para cada uno de los que deben usarla y 30 a los rifleros. Se cargó la artillería a bala y bomba". Continúa navegando al sur rumbo a Arica. El teniente segundo Ramón Sánchez Carrión anota que a las 4:45 a.m. del miércoles 17 de marzo de 1880, el buque, pegado a la isla del Alacrán, avanza en demanda del puerto de Arica, "dando en ese una espía a una boya a inmediaciones del *Manco Cápac*". Se ha roto el bloqueo del puerto. El oficial de guardia continúa el relato de la extraordinaria jornada. Se establece el combate desde las 12:45 hasta las 3:45. La corbeta recibe varios proyectiles que causan averías a la arboladura y otras insignificantes al casco. Hay bajas en la tripulación: un muerto, 9 heridos y algunos contusos. El teniente Larrea consigna que "durante el combate el entusiasmo de los tripulantes fue como debía esperarse [...] Los vivas a la patria dados por todo el mundo en cubierta se sucedían a la caída o al paso inmediato de los buenos tiros del enemigo".

El teniente Dufóo registra que a las 4:51 "se picó el grillete de la cadena de babor y la espía de popa y nos hicimos a la mar [...] teniendo por la aleta de babor la escuadra enemiga [...] *Blanco Encalada* y *Loa*. A las 5:40 se declaró incendio en los forros de las calderas y en la cara de proa del palo mayor, incendio que fue dominado a los pocos momentos, debido exclusivamente al entusiasmo de que estaba poseída toda la tripulación del buque". La *Unión* ha vuelto a romper el bloqueo.

La *Unión* llega al Callao el 21 de marzo. Allí permanecerá hasta su momento final. Participa activamente en la defensa del puerto, y el diario refiere los continuos



La doble ruptura del bloqueo de Arica. La corbeta *Unión* está identificada con el número 1. (Grabado reproducido de la revista *La Ilustración Española y Americana*. Año XXIV, N° XXII. Madrid, 15 de junio de 1880).

combates y escaramuzas con los buques bloqueadores estacionados en el Callao desde el 9 de abril de 1880. La tripulación empieza a armar una batería en el muro oeste de la dársena, de lo cual da cuenta el oficial de turno, señalando cotidianamente del trabajo de su gente, que carga sacos de tierra y los estiba en el muelle. El comando de la corbeta colabora activamente con las Fuerzas Sutiles: el domingo 22 de agosto se menciona que se envía al alférez de fragata Carlos L. Rodríguez y el guardiamarina Oliverio Sáenz con cinco hombres armados, a órdenes del jefe de las Fuerzas Sutiles. Del miércoles 15 al jueves 16 de setiembre, deja testimonio de una acción de las fuerzas de la Brigada Torpedista que se oponía a los buques chilenos bloqueadores del puerto. Dice: "Lanchas: Para el desempeño de una importante comisión se mandó una dotación al *Arno*, a la *Urcos* y a la *Resguardo*. En la madrugada del 17 de setiembre, en la expedición de las lanchas a la isla, perece el maquinista de la *Unión*, Pedro Storace".

El diario de los últimos días previos a las batallas de San Juan y Miraflores, a pesar del lacónico registro de la actividad en la *Unión*, trasluce la tensa espera que hace presagiar los hechos que se avecinan. Se recibe a menudo a bordo al comandante general de Marina, capitán de navío José María García Seminario. El jueves 13 de enero el oficial de guardia registra que a las 5:00 horas se sintieron cañonazos hacia Chorrillos. El oficial del relevo registra que "el combate hacia la parte

de Chorrillos continuó durante el día hasta el oscurecer". Los últimos registros son del viernes 14 al sábado 15, y la firma G. Santillana; el santo y seña: Victoria segura. No hay ninguna alusión a los sangrientos hechos de armas de San Juan y Miraflores, apenas una breve referencia a las órdenes del día. Al amanecer del día domingo 16 se hundían, dice Vegas, casi a la misma hora, los últimos buques de la escuadra nacional: la *Unión*, el *Chalaco* y el *Oroya*.

El cuerpo del libro, constituido por la transcripción misma, es antecedido por una introducción de Lorena Toledo, que con ojo acucioso descubre las ricas facetas que encierra el documento, además del testimonio sobre la vida en ese buque tan significativo de nuestra escuadra en el coyuntural momento de la guerra, sino también las múltiples posibilidades de estudio que ofrece sobre la sociedad de la época, sus problemas económicos, el funcionamiento institucional y los hombres de la mar. La historiadora nos desbroza el camino introduciéndonos en la terminología que se maneja en el documento y en la vida en el mar, aclarando conceptos que el lector lego en la materia podría encontrar ambiguos o aun indescifrables.

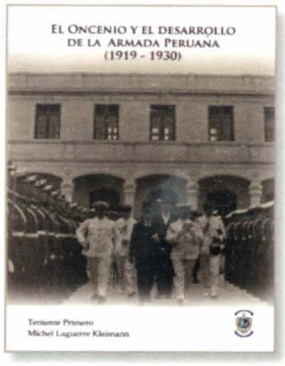
Complementa el trabajo un historial de la nave, a cargo de Jorge Ortiz Sotelo, desde su adquisición en 1865, que, junto con la descripción de la corbeta que aparece más adelante, nos permite recrear la imagen completa del personaje de la obra: la emblemática corbeta *Unión*, que ha inspirado para dar nombre a nuestro flamante buque escuela velero *Unión*.

Michel Laguerre Kleimann

El Oncenio y el desarrollo de la Armada peruana (1919-1930)

Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2015

207 pp. ilus., retratos



A casi un siglo de distancia, una obra viene a reivindicar la gestión de Augusto B. Leguía, apaciguadas al fin las pasiones que en su momento despertaron su tránsito por la vida política del Perú. La imagen menuda y pulcra del estadista, su mirada aguda, inquisitiva, risueña, expresión de su clara inteligencia, emergen de las páginas del tiempo. Definitivamente, una personalidad cautivante en la que sorprendían su carácter y fuerza de voluntad, que lo mantuvieron en el poder por once años, los que necesitó para hacer obra en el país, hasta ubicarlo en el concierto de las naciones modernas del siglo XX.

El capitán de fragata Manuel I. Vegas, autor de la *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, marino de la primera generación de la etapa de resurgimiento de la Marina después de la Guerra con Chile, es testigo de excepción de este periodo en el que el protagonista indudable es don Augusto B. Leguía. El juicio de Vegas es valioso, pues tiene una visión desde dentro de la institución. Manifiesta que desde su primer Gobierno, de 1908 a 1912, Leguía tenía conciencia de que el poder naval sustentaba la autonomía de la nación; con afán previsor contrató la construcción de ocho submarinos en Estados Unidos, que luego su sucesor, el presiente José Pardo, canceló por falta de dinero.

Continúa refiriendo Vegas que, aunque la Marina había iniciado un desarrollo lento pero seguro, es a partir de julio de 1919 —al empezar el segundo Gobierno de Leguía— cuando verdaderamente la institución experimenta un gran impulso hacia su completo resurgimiento: "Nunca se ha manifestado más entusiasmo y más fe en los destinos de la Armada, ni dado tantas facilidades para su progreso". Señala con precisión los pasos trascendentes que enrumbaron positiva y seguramente la institución naval: la creación del Ministerio de Marina, la reorganización de los servicios y, sobre todo, la contratación de la Misión Naval Americana, que, sostiene, contribuyó esencialmente al progreso institucional, y que bajo su dirección la Escuela Naval se constituyó en establecimiento modelo. Señala también que no menos notable fue el desarrollo material de la Armada.



Escuela Naval, finales década de 1920

El juicio claro, sereno y objetivo de Vegas contrasta con la apreciable bibliografía en la que se vitupera la gestión de Leguía. Su aporte a la Marina de Guerra y al fortalecimiento del poder naval quedó por años opacado por la ardiente polémica que suscitó el Oncenio. Ahora, por primera vez un historiador, Michel Laguerre, asume con seriedad y acuciosidad el estudio de la gestión de Leguía con referencia al renacimiento del poder naval y la reforma de la Armada.

De la lectura del libro emergen tres pensamientos directrices del presidente Leguía, que lo guían en su plan de reforma de la Armada:

- Su claro concepto de que la nación requiere de un poder naval fuerte para dialogar en igualdad de condiciones con los vecinos países, con los cuales tiene aún pendiente definir fronteras.
- Leguía, a pesar de que afectivamente está más cercano a Gran Bretaña, la primera potencia mundial de entonces, con visión futurista apuesta por el país del norte, Estados Unidos, que, a su juicio, en este nuevo siglo encarna la modernidad de los tiempos.
- Tiene una definida idea, aunque antigua siempre vigente, que para los grandes cambios hay que renovar al hombre. La educación es la clave. La institución naval renacerá a través de una nueva generación de oficiales de Marina. Es en la educación, en la Escuela Naval donde debe empezar la gran obra.

El libro, en su capítulo medular, desarrolla el tema de la Misión Naval Americana en la Marina peruana, y el papel del presidente Leguía en la reforma de la Ar-



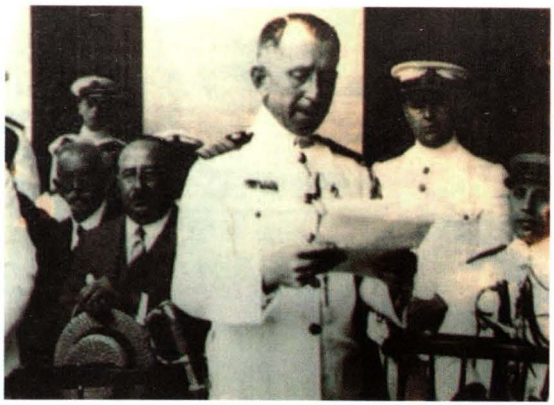
Presidente Augusto B. Leguía haciendo entrega de la Espada de Honor.

mada. Dice Laguerre que, en su segundo Gobierno, el mandatario comprendió que una Marina sólidamente consolidada ayudaría en las negociaciones con Chile sobre la cuestión de Tacna y Arica, sobre todo si para la modernización contrataba una misión de la nueva potencia naval del momento.

El primer paso que da Leguía a poco de asumir la presidencia es independizar políticamente la Armada creando el Ministerio de Marina. Luego vendría la organización de la Marina, con los marinos estadounidenses como parte de su plan de modernización de la institución. Dice el autor que el cargo más importante y clave para llevar a cabo las reformas institucionales, el de jefe del Estado Mayor General de Marina, recayó en un oficial de la Misión estadounidense, situación insólita pero necesaria en esas circunstancias. En el desarrollo de su función, va a asesorar al ministro en asuntos técnicos y administrativos, así como controlar las operaciones de la División Naval y las direcciones de la Marina. Y es así que, en 1923, el jefe del Estado Mayor, Clark Howell Woodward, será quien proponga el plan de adquisiciones de unidades procedentes de Estados Unidos: destructores, submarinos e hidroaviones: las nuevas armas de la guerra moderna.

Señala el autor que tanto el presidente como los marinos peruanos aceptaron con facilidad la situación sui géneris de los oficiales estadounidenses ocupando los cargos de mando dentro de la Armada: comandante general de la Escuadra, jefe del Estado Mayor General, director de la Escuela Naval, jefe del Centro de

Hidroaviación, director de Administración, jefe ayudante de Submarinos y Torpedos, inspector general de Aeronáutica. En ese momento interesa lograr el objetivo, la modernización de la Armada "con el molde y cuño de la estadounidense". Al respecto, Laguerre cita a Leguía: "[el] resurgimiento lo definen en forma inequívoca las nuevas adquisiciones, la inteligente labor de la misión norteamericana".



Director de la Escuela Naval capitán de navío Charles G. Davy, clausurando el año académico.

En cuanto a la educación naval, la Misión tendría que reorganizar la Escuela Naval e instaurar la Escuela Superior de Marina para el perfeccionamiento de los jefes y oficiales. El autor señala la fecha de inicio de esta trascendente reforma, el 9 de febrero de 1920, cuando se designa como director de la Escuela Naval al capitán de fragata USN Charles Gordon Davy, quien emprende esta tarea teniendo como objetivo ofrecer una formación similar a la que se ofrecía a los cadetes navales de la Academia Naval de Annapolis.

Señala que la educación del cadete naval fue el mayor logro de la Misión en el aspecto formativo, "sus usos, estilos y costumbres se arraigaron en las mentes de los oficiales [...] y de los cadetes [...] el estilo de la marina estadounidense caló hondamente en los marinos peruanos, [...] siendo este sistema el ejercido hasta el día de hoy". La educación fue fundamental para el paso de la Armada a la modernidad: comenzó desde esa semilla que plantó la nueva Escuela Naval, que se convertiría en modelo para otras instituciones del país. Su prestigio y tradición se mantienen a través del tiempo y, a cien años de su despegue, sigue aún siendo fuente de inspiración en el Perú de hoy.

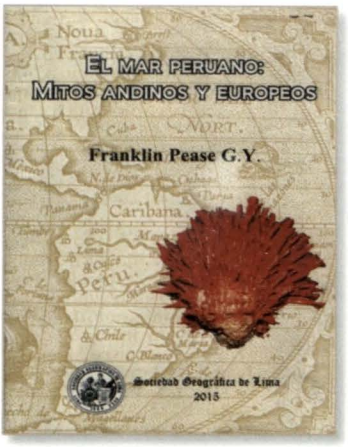
Felicitamos al autor por este riguroso trabajo de investigación con el que incursiona en un campo hasta ahora historiográficamente inédito. Un valioso aporte a la bibliografía de la historia del Perú e indispensable en nuestra bibliografía marítima, para el mejor conocimiento de la institución naval.

Franklin Pease G. Y.

El mar peruano: mitos andinos y europeos

Lima, Sociedad Geográfica de Lima, 2015

199 pp., ilus., diagrs., facsims., mapas



En los mitos andinos, como en la mitología universal, uno de los temas más importantes es el del origen del mundo y del hombre, de los dioses que lo habían creado y su relación con ellos. Y el mar en la mitología universal tenía papel preponderante en la creación, era personaje imprescindible en la cosmogonía andina.

Franklin Pease, eminente historiador del mundo andino, no fue ajeno a la gravitante presencia del Mar en la vida del antiguo Perú. Él mismo, como hijo de marino, el distinguido vicealmirante Franklin Pease Olivera, estuvo desde niño muy ligado al universo marítimo. Su interés por la religiosidad que profesaba la sociedad inca se expresa en sus estudios sobre la cosmovisión incaica a través de los mitos, que empezó ya desde 1959, ubicando la religiosidad andina en un contexto universal, en el gran marco de la historia de las religiones del mundo. Por su afinidad con el tema marítimo, el doctor Pease fue invitado a ser miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, al que se incorporó el 25 de agosto de 1994.

Franklin Pease comenzó sus estudios sobre la sociedad inca con una aproximación a los aspectos religiosos e ideológicos del mundo andino a través de los mitos prehispánicos que recogieron las crónicas de los siglos XVI Y XVII, fuente fundamental para el investigador sobre este campo de estudio. Sin embargo, señala el historiador que hay que manejar con cuidado el relato que ofrecen, teniendo a la vista las distorsiones culturales que se producen cuando del cronista recoge el mito con una mentalidad occidental.

El doctor Pease rescata la importancia del mar en la cosmovisión andina. Señala que: "El simbolismo acuático permite ver cómo universalmente los hombres le han otorgado un excepcional valor sagrado al agua". Señala que, en la religión andina, aparte de su propio valor sagrado, el océano significaba "un final del mundo, medio de unión con el cielo. El agua rodeaba el mundo conocido, de ella nacían los dioses y a través de ella se iban al cielo".



Retrato de Franklin Pease García Yrigoyen

El libro reúne tres trabajos del doctor Pease sobre mitos andinos y europeos relacionados con el mar peruano, publicados respectivamente en 1980, 1991 y 1994. La publicación se debe a la iniciativa del doctor Nicanor Domínguez, antiguo alumno del autor, responsable de la presente edición y quien ha preparado los esquemas y mapas de las figuras 4 y 5. Como complemento de los tres artículos, el compilador incorpora una selección de 14 textos cronísticos de los siglos XVI y XVII, y un texto recopilado etnográficamente a comienzos del siglo XX, mencionados por Pease.

Los tres artículos que conforman el libro son: "Mitología y mar", publicado originalmente en el libro La pesca en el Perú prehispánico, de Alfonso Pérez Bonany, editor, de 1980; "Mitos del mar en la región andina", publicado originalmente en Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, de 1991; y "Los mitos europeos y el mar peruano: Influencia cultural y clásica en las expediciones de descubrimiento y conquista", discurso de incorporación al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, del 25 de agosto de 1994.

La compilación de estos tres valiosos trabajos de investigación del doctor Franklin Pease enriquece ostensiblemente la bibliografía marítima prehispánica. Se agradece a la Sociedad Geográfica de Lima por el auspicio a esta publicación que inaugura su serie Geografía Histórica. Asimismo, felicitamos al doctor Nicanor Domínguez por su esmero y empeño en la edición de este libro.