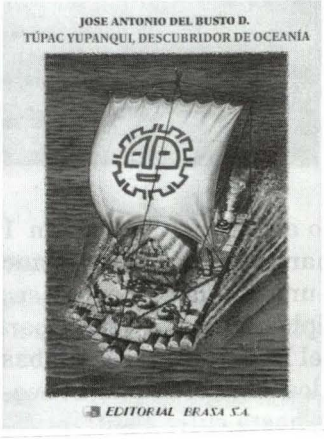
LIBROS Y REVISTAS

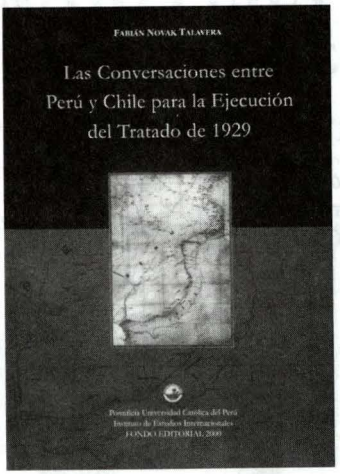
Por: Esperanza Navarro Pantac

Túpac Yupanqui, descubridor de Oceanía.
José Antonio del Busto Duthurburu
Lima, Ed. Brasa S.A., 2000. 159 p.



El libro de José Antonio del Busto explora las dos posibilidades del itinerario de la flota incaica de Túpac Yupanqui en su legendario viaje marítimo en el que halló las islas del Poniente, Auachumbi y Ninachumbi. La primera opción que revisa es la de la tesis de que navegó por el Océano Pacífico, dentro del ámbito de América, a las Islas Galápagos. En este caso, sería probable que la Isabela, la mayor del archipiélago de las Galápagos haya sido Ninachumbi, visitada en primer lugar. Al no encontrar en las Galápagos -islas de aspecto rocoso, seco y volcánico- nada preciado ni curioso como digno trofeo que mostrar a su retorno, habría centrado sus esperanzas en Auachumbi, la otra isla, que, en este caso habría sido Terarequí, la mayor de las islas de las Perlas en la bahía de Panamá. Examina luego la segunda posibilidad: la travesía a Oceanía, cuyo derrotero habría sido muy largo.Siguiendo la Corriente Ecuatorial Sur, habría navegado al Oeste, hacia la Polinesia. Llega a la conclusión de que Pascua podría ser Ninachumbi; también que Túpac Yupanqui habría llegado primero a Mangareva -Auachumbi- y que Pascua la habría avistado después. En el epílogo, después de considerar las dos hipótesis, la americana y la oceaniana, manifiesta el autor que se inclina por la última, señalándola como más plausible, más real y más evidente. Expone veinte motivos que la fundamentan; entre ellas, las leyendas polinésicas sobre el rey Tupa y su armadilla de balsas a vela en la isla Tangareva, procedentes de un país hacia donde nacía el Sol; la leyenda de Uho, que habla de una doncella isleña y del príncipe Mahuna Te Ra'a , cuyo nombre se traduce Hijo del Sol. Resaltamos en el capítulo primero un interesante estudio sobre las balsas prehispánicas, sus características y posibilidades marineras. Incluye las citas en notas al pie de página.

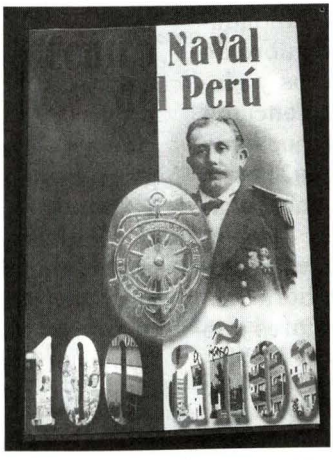
Las conversaciones entre Perú y Chile para la ejecución del Tratado de 1929.
Fabián Novak Talavera.
Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, Instituto de Estudios Internacionales, Fondo Editorial 2000, año 2000. 223 p.



Después de la infausta Guerra del Pacífico, el Tratado de Ancón, del 20 de octubre de 1883, selló la paz entre Perú y Chile. Nuestro país cedió en forma definitiva la provincia de Tarapacá y entregó Tacna y Arica bajo un régimen posesorio provisional, cuyo destino debía ser decidido por un plebiscito. Desde entonces el camino de la concordia entre ambos países se ha presentado erizado de discrepancias y suspicacias. El fracaso de los intentos destinados a solucionar la cuestión de Tacna y Arica llevó a una ruptura de nuestras relaciones diplomáticas con Chile. La intervención del Departamento de Estado de Estados Unidos propició su restablecimiento, hasta culminar con la presencia en Lima de don Emiliano Figueroa Larraín, acreditado como Embajador de Chile, y por el Perú en Chile, don César Elguera. Gracias a las negociaciones directas entre el mencionado Embajador chileno, y el Presidente de la República, don Augusto B. Leguía, las negociaciones sobre Tacna y Arica llegaron a un arreglo final por el cual la heroica provincia de Tacna volvió al seno de la patria después de 46 años. El Tratado de Lima del 3 de junio 1929 resolvió definitivamente el problema limítrofe con Chile; pero abrió una nueva etapa en las relaciones bilaterales, la de la solución a las cláusulas pendientes de ejecución del tratado y de su Protocolo Complementario, relativas al libre tránsito de territorio peruano a territorio chileno; a la construcción de un malecón de atraque y un conjunto de obras al servicio del Perú en Arica, y a la consagración de un régimen de puerto libre en las zonas asignadas.Las negociaciones llevadas a cabo desde entonces, en 1934, en 1985 y 1993, fracasaron por discrepancias nacidas principalmente por las secuelas dolorosas de la guerra y una particular sensibilidad nacional por ambas partes. En 1998, a puertas del nuevo milenio, con la esperanza de enfrentar una nueva era con las cuentas saldadas, se inició una nueva etapa de negociaciones que terminó con la entrega definitiva por Chile al Perú de las instalaciones y establecimientos derivados del Tratado de 1929 y con la erección sobre el Morro de Arica del Cristo de la Concordia, el 7 de marzo del año 2000. Como lo manifiesta el Embajador Fernando de Trazegnies, Canciller que representó al Perú en el tramo final de ejecución y entrega de lo referido en el Tratado de 1929, este libro tiene la ventaja de haber sido escrito no solamente por un destacado internacionalista, asesor jurídico de la Cancillería perua-

na, sino que fue también uno de los protagonistas del proceso, pues el doctor Novak formó parte activa de la Delegación peruana y contribuyó a encontrar soluciones a los problemas que se plantearon durante las conversaciones. Expone en su obra el proceso de las conversaciones desarrolladas entre marzo y noviembre de 1999 y que culminaron con la firma del Acta de Ejecución del 13 de noviembre del mismo año. En la primera parte analiza los antecedentes, compuestos por la negociación del Tratado de 1929 y los intentos habidos desde entonces para alcanzar una cabal ejecución. La segunda parte explica cada una de las disposiciones del Acta de Ejecución y su reglamento, así como de los demás documentos suscritos en la fecha. Hace un análisis de las obras puestas al servicio del Perú en Arica: el Malecón de Atraque, la Estación Terminal del Ferrocarril Tacna-Arica, el edificio para la Agencia Aduanera, y otros. Estudia, además, el régimen de los derechos y servidumbres de los que el Perú es titular en dicho espacio territorial, como el libre tránsito de personas, mercaderías y armamentos; la independencia propia del más amplio Puerto Libre; la servidumbre de los Canales Uchusuma y Mauri. Incluye en anexos los documentos que complementan el Acta de Ejecución del 13 de noviembre de 1999, así como un plano relativo a los artículos 1° y 2° del Acta, referido al malecón de atraque, estación terminal del ferrocarril a Tacna y el edificio para la agencia aduanera peruana.

Casaretto Alvarado, Fernando
El Centro Naval del Perú: 100 años.
Lima, Imprenta de la Marina de Guerra del Perú, 2000.



El Centro Naval del Perú acaba de publicar el libro *El Centro Naval del Perú: 100 años,* del cual es autor el contralmirante (r) Fernando Casaretto Alvarado, commemorando la efemérides institucional y como un homenaje a los fundadores.

El volumen, de 253 páginas, magníficamente presentado e ilustrado, adquiere sin duda, singular relieve porque cumple con acierto, dos objetivos concurrentes: darnos -a través de la vida institucional del Centro- una imagen de lo que era la Marina de Guerra al alborar el siglo XX, de las inquietudes de los marinos que sobrevivieron a la catastrófica guerra del Pacífico, que dejó al Perú desguarnecido de una Armada para cautelar sus derechos marítimos y resguardar la seguridad del país. Así pues, el nacimiento institucional del Centro, formaba parte del renacimiento del espíritu institucional de la Marina de Guerra. Al mismo tiempo, nos trae al presente

la imagen de esos oficiales de Marina, fundadores del Centro Naval, y semillero de la moderna Marina que, en un futuro próximo aguardaba para hacer su irrupción esperanzadora. El país compartía las mismas inquietudes. En 1893 había surgido la idea de adquirir una nave de guerra por erogación popular y un grupo de ciudadanos formó en Lima la Junta Patriótica, bajo la dirección e impulso de don Santiago Figueredo; junto con él, Ezequiel Vega, Pedro A. Irribarren, Carlos Mackehesie y alberto Secada. Así se reunió un millón y el Gobierno completó la suma necesaria para adquirir los dos cruceros que llenaron de júbilo y satisfacción el corazón de los peruanos. Estos fueron el *Almirante Grau* y el *Coronel Bolognesi,* mandados construir en los astilleros Vickers de Inglaterra. Desplazaban 3,200 toneladas y contaban con un moderno armamento. Su llegada en 1907 constituyó una gran fiesta para Lima y el Callao. Desde los balcones del Centro Naval, vieron su llegada los marinos y las autoridades civiles y navales.

En ese clima de fervor cívico, va creciendo el Centro Naval. Sus fundadores, se reunieron el 12 de noviembre de 1900 para aprobar los Estatutos y elegir la Junta Directiva; no se menciona el nombre de estos primeros socios - que podían ser también civiles-, mas sí el de esa primera Junta Directiva, encabezada por el capitán de fragata Ramón Freire Goytizolo. El primer capítulo, "Los hombres de la primera hora", es un justo homenaje a los fundadores que tuvieron a la vista engrandecer la Marina de Guerra, relacionándola al mismo tiempo, con la civilidad. Destaca el nacimiento de la Revista de Marina, del seno del Centro Naval, en 1907 y en cumplimiento de los Estatutos del Centro Naval que reconocía la necesidad de satisfacer una necesidad de información profesional. Eran ya los tiempos de la Misión Naval Francesa, la cual auspicia esta feliz iniciativa.

Los siguientes capítulos son un testimonio de la marcha y engrandecimiento del Centro Naval como institución a lo largo del siglo; como segundo hogar del oficial de Marina y de su familia. Su imagen material a través de las cinco sedes que constituyen el núcleo operativo del Centro Naval.

Rescata la entrañable relación con el Museo Naval del Perú, cuya concepción es prohijada indudablemente en los salones del Centro Naval y también en buques y dependencias. Asimismo también, el monumental proyecto de escribir la "Historia Marítima del Perú", que nace como "Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú", establecida en el Centro Naval en octubre de 1963 por disposición del Comité Directivo que presidía el contralmirante Federico Salmón de la Jara. Hoy el magno proyecto es una realidad que ha producido una obra en la que el Mar es el gran personaje y que lleva publicados 22 tomos.

El libro es también un testimonio generacional por el que desfilan los oficiales y jefes que han regido los destinos de la Marina y de esa casa tutelar que es el Centro Naval del Perú.

NORMAS REFERENTES A LOS ARTÍCULOS QUE A TÍTULO DE COLABORACIÓN SE REMITAN A LA REVISTA DE MARINA

DATOS GENERALES, EVALUACION

1. Las colaboraciones se remitirán contenidas en un disquete, que cuyo rótulo deberá consignarse:
   a) El título del artículo,
   b) La referencia del autor (nombres y apellidos, grado militar o título profesional) y
   c) Indicación del teléfono al cual llamar en caso necesario.

   * - En su caso, los señores oficiales pueden acompañar un breve currículum vitae.
   ** - En el caso de los colaboradores civiles, nivel de estudios y profesión que informen la competencia y versación del autor en el tema que trate.

2. Las colaboraciones serán materia de lectura y evaluación por la Junta Evaluadora, la cual se reserva el derecho de publicación.

DE LA DIFERENCIACIÓN DE LOS ARTÍCULOS

3. Los artículos que como colaboración se remitan a la Revista de Marina pueden ser:
   a) *Inéditos*
   b) *Traducciones*, en cuyo caso deberá hacerse indicación de la fuete y, de ser posible, remisión de la misma; o acompañar además de la referencia de la fuente y del autor, los gráficos e ilustraciones contenidos en la fuente. Es indispensable la correspondiente autorización de la fuente o del autor.
   c) *Trascripciones*, que, mediando la importancia del tema, podrían ser materia de publicación en la Revista de Marina, con indicación de la fuente, la autoría correspondiente y los gráficos e ilustraciones contenidos en la fuente. Es indispensable la correspondiente autorización de la fuente o del autor.

DE LA EXTENSIÓN

4. Según su extensión, los artículos serán clasificados en estos dos grupos:

   a) Colaboraciones de corta extensión
      - Las que alcancen hasta cinco (5) páginas en la Revista.
   b) Colaboraciones de mayor extensión
      - Las que registren más de seis (6) páginas de la Revista.

5. Las colaboraciones de poca extensión que en la Revista pudieran ser publicadas subsecuentemente con títulos independientes, se adecuarán a la clasificación materia de los incisos a) y b) de la norma 4.