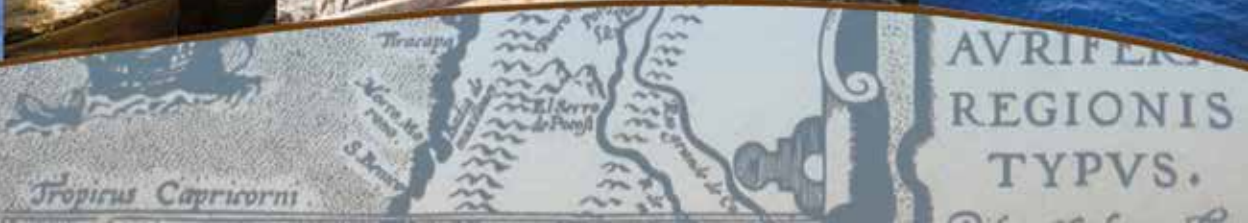




COMPENDIO DE HISTORIA MARÍTIMA Y NAVAL DEL PERÚ





MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

Compendio de Historia Marítima y Naval del Perú

DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS

2018



Compendio de Historia Marítima y Naval del Perú

Dirección editorial

Calm. César Linares Roca

Editor General

C. de N. John Rodríguez Asti

Cuidado de edición y coordinación

C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti

Colaboradores:

Tte.2 Michel Laguerre Kleimann

Diseño y Diagramación

Fernando E. León La Torre

Víctor Contreras Lázaro

Fotografía

Archivo de la Marina de Guerra del Perú

Impresión

Creativos - Perú

Séptima edición: Diciembre 2018

© 2018, Fondo de Publicaciones de la Dirección
de Intereses Marítimos.

Av. Insurgentes s/n (cdra. 36 Av. La Marina).

La Perla, Callao.

Telf. 207-8900, anexo 2354.

ÍNDICE

5. *Presentación*

El Mar presencia vital

11. *Nuestro escenario: El Mar, ríos y lagos*

25. *El derecho del mar*

El Perú y el mar

37. *El mar en la historia peruana*

47. *Encuentro de dos mundos*

69. *La Independencia*

77. *La Marina Republicana del Siglo XIX*

101. *La Marina Republicana del Siglo XX*

107. *Conciencia Marítima*

La Marina de hoy: Fuerzas Navales

115. *Fuerza de Superficie*

135. *Fuerza de Submarinos*

145. *Fuerza de Aviación Naval*

161. *Fuerza de Infantería de Marina*

171. *Fuerza de Operaciones Especiales*

La Marina en el territorio nacional

179. Comandancia General de Operaciones de la Amazonía

185. La Marina de Guerra en la Pacificación Nacional

189. Dirección General de Capitanías y Guardacostas

199. Dirección de Hidrografía y Navegación

207. Servicio Industrial de la Marina

219. Policía Naval

223. Presencia en Zonas Navales

Centros de Formación

229. Escuela Naval del Perú

*237. Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval -
CITEN*

241. Escuela Superior de Guerra Naval

247. Escuela de Sanidad Naval

251. Escuela de Grumetes

Bibliografía

262. Citas

PRESENTACIÓN

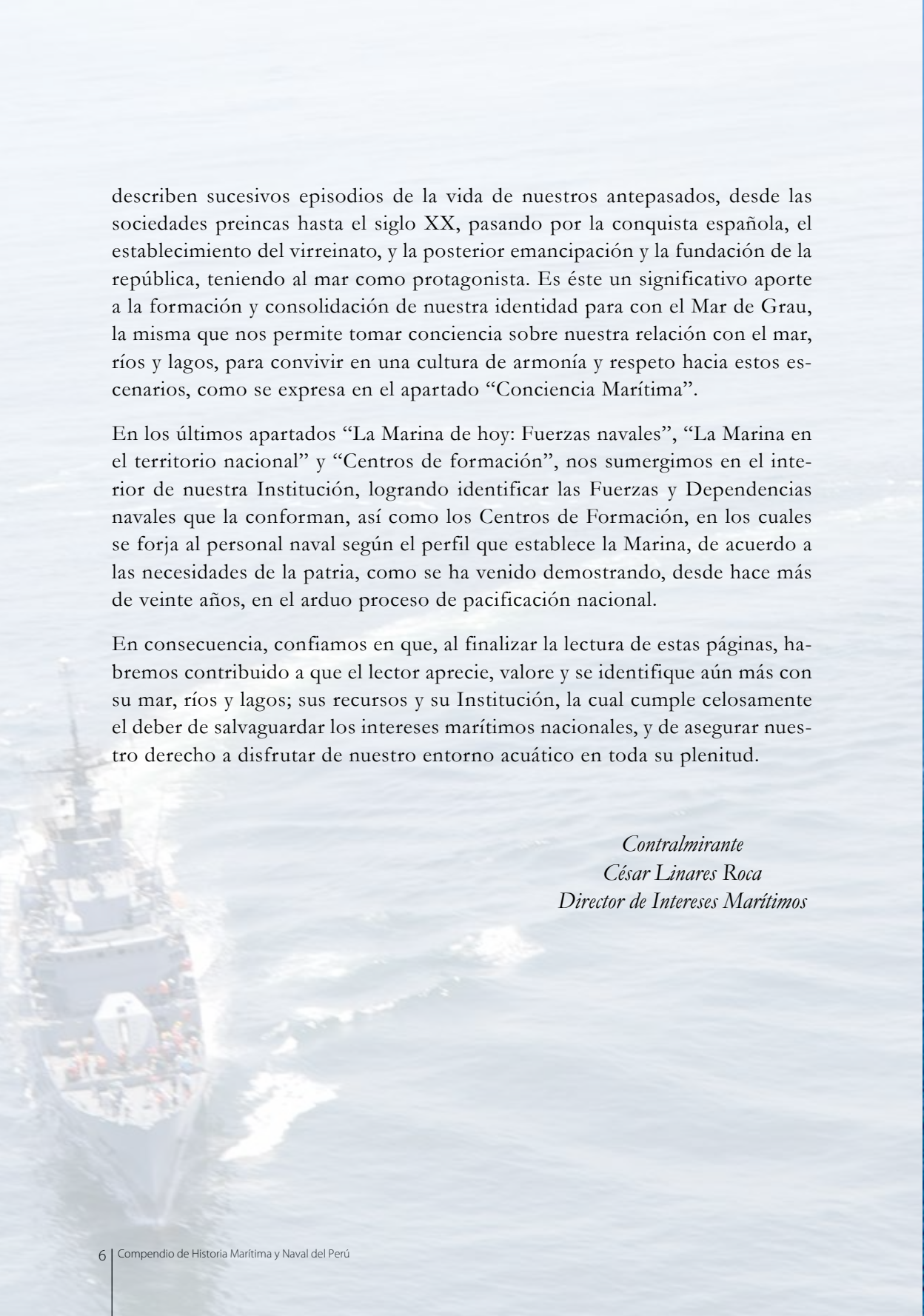
El Perú es un país marítimo. En ese contexto, los océanos y las aguas continentales (ríos y lagos) son el sustento de vida de gran parte de la humanidad, ya que de ellos no sólo se obtienen alimentos y fuentes de energía, si no también es el principal medio de transporte para el intercambio comercial del orbe. Por lo tanto, su contribución al desarrollo socio-económico de las naciones marítimas es importante. Además, el ámbito marítimo tiene una singular influencia en el clima del Perú y de esta parte del continente sudamericano, el mismo que por la latitud debería comportarse como tropical y lluvioso. Sin embargo, las aguas frías de la corriente peruana hacen de la costa una zona desértica, bañada por un mar de gran producción de variadas especies marinas.

Esta característica de nuestro país debe llevarnos, a todos los peruanos, a dimensionar la importancia de nuestro espacio marítimo con el cual convivimos. En este sentido, la Marina de Guerra del Perú, considerando esta necesidad, y a través de la Dirección de Intereses Marítimos, fomenta la conciencia marítima mediante la ejecución de proyectos como la elaboración y difusión del Compendio que usted tiene en sus manos.

Las páginas de este Compendio permitirán abordar temas que van desde las principales características del océano y las particularidades del nuestro dominio marítimo, así como el derecho que define los límites y la soberanía del mar peruano; navegando por la milenaria relación entre el hombre peruano y su entorno marítimo evidenciada en su historia; para, finalmente, conocer más de cerca la institución naval y las Fuerzas y dependencias navales que la conforman.

El primer apartado, titulado “El mar: presencia vital” describe y explica los conceptos relacionados con el medio acuático y con el Derecho del Mar, permitiendo una comprensión de los fenómenos y los límites de nuestra soberanía marítima, contribuyendo así al pleno conocimiento y una mejor valoración de nuestros recursos y paisajes marinos.

Dicho conocimiento se enriquece con la reseña de nuestra historia marítima y naval, desarrollada en el segundo apartado, “El Perú y el mar”, donde se



describen sucesivos episodios de la vida de nuestros antepasados, desde las sociedades preincas hasta el siglo XX, pasando por la conquista española, el establecimiento del virreinato, y la posterior emancipación y la fundación de la república, teniendo al mar como protagonista. Es éste un significativo aporte a la formación y consolidación de nuestra identidad para con el Mar de Grau, la misma que nos permite tomar conciencia sobre nuestra relación con el mar, ríos y lagos, para convivir en una cultura de armonía y respeto hacia estos escenarios, como se expresa en el apartado “Conciencia Marítima”.

En los últimos apartados “La Marina de hoy: Fuerzas navales”, “La Marina en el territorio nacional” y “Centros de formación”, nos sumergimos en el interior de nuestra Institución, logrando identificar las Fuerzas y Dependencias navales que la conforman, así como los Centros de Formación, en los cuales se forja al personal naval según el perfil que establece la Marina, de acuerdo a las necesidades de la patria, como se ha venido demostrando, desde hace más de veinte años, en el arduo proceso de pacificación nacional.

En consecuencia, confiamos en que, al finalizar la lectura de estas páginas, habremos contribuido a que el lector aprecie, valore y se identifique aún más con su mar, ríos y lagos; sus recursos y su Institución, la cual cumple celosamente el deber de salvaguardar los intereses marítimos nacionales, y de asegurar nuestro derecho a disfrutar de nuestro entorno acuático en toda su plenitud.

*Contralmirante
César Linares Roca
Director de Intereses Marítimos*







*El Mar:
presencia vital*



El 70% de la superficie de la Tierra la conforman el agua de los océanos, mares, ríos y lagos.

Nuestro escenario: el Mar, ríos y lagos

Una de las características principales de nuestro planeta es la presencia del mar, fuente de vida. De los 510 millones de kilómetros cuadrados de la superficie total de la Tierra, 361 millones son ocupados por agua. Las tierras constituyen archipiélagos de variadas dimensiones: los continentes, América, África, Europa, Asia, Oceanía así como la Antártida, son grandes masas insulares que sumada su extensión, a la de todas las islas existentes ocupan el 30% de la superficie total. El agua de los océanos, mares, lagos y ríos conforman la hidrosfera que ocupa el 70% de la superficie del planeta.

En la actualidad más de la mitad de la población mundial, es decir, más de tres mil millones de personas viven a no más de sesenta kilómetros del mar. La presencia oceánica determina un macro sistema que influye sobre todo el planeta Tierra.

Las grandes extensiones de agua, delimitadas por los continentes, son las llamadas cuencas oceánicas; éstas se encuentran conectadas entre sí pero mantienen una independencia geográfica. El océano Pacífico, el de mayor superficie (165 715 490 km²) abarca el 46% de la superficie total del mar; le sigue el océano Atlántico (81 657 800 km²) con el 23,9%; el océano Índico (73 441 960 km²) con el 20,3%, siendo los de menor extensión el océano Ártico y el océano Antártico. Estos dos corresponden al Polo Norte y Polo Sur respectivamente; y han sido delimitados con mayor profundidad en el siglo pasado.

Las extensiones menores de agua se denominan mares; estos pueden ser mares patricios o mares esclavos, según se encuentren semi-rodeados o totalmente rodeados por tierra continental.

Los mares patricios o mares litorales tienen definidas sus fronteras por las puntas avanzadas de las tierras que lo rodean, son zonas intermedias entre tierra firme y el océano.

Los mares esclavos, también llamados mares interiores, se encuentran desligados de la vida oceánica, se mantienen en gran parte por los ríos que fluyen hacia ellos.

Los ríos que alimentan a los mares deben también su existencia al mar; el sol evapora el agua de mar convirtiéndola en nubes, las que a su vez enriquecidas por el oxígeno de la atmósfera y gracias a los vientos vuelven a caer sobre la tierra.

Las tierras limitan las cuencas oceánicas, los mares, los ríos y los lagos; y la atmósfera envuelve toda la superficie de nuestro planeta. En los límites entre la atmósfera y el mar se originan multitud de fenómenos de gran complejidad; por ejemplo, si bien los océanos contienen escasamente el 0.83% del total del oxígeno que se encuentra en la atmósfera, el intercambio de oxígeno entre ellos es tal que los océanos contribuyen substancialmente a regular el oxígeno de la atmósfera.

La superficie del mar cede a la atmósfera el vapor de agua, mientras que los vientos aportan la energía que el mar transforma en olas; éstas generan movimientos constantes y ondulatorios de las aguas superficiales, unas de corta longitud de recorrido y otras que atraviesan grandes porciones de los océanos. Otra causa que pone en movimiento oscilatorio la masa líquida de los océanos y mares, tiene un origen externo, en los astros que nos rodean. Tanto el Sol como la Luna en particular, son los generadores de los movimientos de la masa líquida de la hidrósfera conocidos como mareas; los otros movimientos son horizontales y verticales denominados corrientes marinas.

Las mareas afectan el mar en su totalidad, desde las aguas superficiales hasta las más profundas. La atracción de la Luna y el Sol ocasiona movimientos de ascenso y descenso de las aguas de mar, la subida de las aguas se llama flujo y su máxima altura pleamar, el descenso se llama reflujos y su nivel mínimo, bajamar. Las mareas son más intensas cuando ambos astros se encuentran en conjunción o en oposición; por el contrario cuando se encuentran en cuadratura la atracción disminuye y el nivel del mar también.

Las corrientes son movimientos direccionales de masas de agua del océano, son algo así como ríos en el mar, haciendo circular las aguas marinas. Las corrientes superficiales son generadas por los vientos y las corrientes de niveles más profundos se deben a la diferencia de densidades de las masas de agua. El agua caliente se expande y aligera mientras el agua fría permanece densa y pesada, repercutiendo sobre el litoral y el clima de las regiones. Las corrientes pueden variar su magnitud, duración, velocidad y caudal; dependen, entre otros factores, de la desigual distribución de la energía solar y/o de la intensidad de los vientos. Otros tipos de corrientes son las generadas por las mareas.

La temperatura de las aguas oceánicas varía con la latitud, la profundidad y la influencia de las corrientes marinas.

En los movimientos del mar debemos considerar los ciclones y anticiclones, los oleajes, remolinos, tormentas, y también los tsunamis y maremotos; ocasionados por

movimientos en el interior de la corteza terrestre o por el desplazamiento de las placas continentales.

En el lecho marino encontramos cuatro regiones perfectamente definidas: el litoral, el zócalo continental, el talud continental y las profundidades oceánicas.

El litoral es la línea de costa, la cual varía dependiendo de la magnitud de las mareas y la acción del oleaje. El zócalo continental esta constituido por la plataforma continental como pendiente suave contigua al litoral hasta los 200 metros de profundidad, varía considerablemente de anchura de una zona a otra; cuando la pendiente se hace más pronunciada comienza el talud continental de forma irregular. Las profundidades oceánicas presentan cordilleras, volcanes y fosas, de estas últimas la más honda es la Fosa de las Marianas en el Pacífico noroccidental, con una profundidad media de 10 920 m. Tomó siglos de estudio conocer las profundidades del mar.

No todos los océanos ni mares tienen las mismas características. Las corrientes, la profundidad y la magnitud de las mareas, sumadas a su composición (salinidad), influyen en la gran riqueza del mar. El océano es el depósito más grande de minerales que hay en la tierra; la sal común es lo más abundante pero existen otros elementos como calcio, yodo, bromo, cobalto, vanadio, nitrógeno, níquel y silicio, el cual forma compuestos como el sílice, y, en general, nódulos poli metálicos, sedimentos metalíferos, costras poli metálicas, sulfitos y fosforitos; algunos de ellos ya explotados por el hombre industrialmente. Sumemos la presencia de petróleo en ciertas zonas de la plataforma continental. Pero de todos los recursos que nos brinda el mar, su riqueza biológica es la vital: el hombre se ha alimentado desde tiempos inmemoriales de la flora y la fauna de sus aguas.

En el mar abundan los microorganismos vegetales y animales, conocidos como plancton (fitoplancton y zooplancton), el cual sirve de alimento a los peces pequeños iniciando una gran cadena alimenticia.

EL MAR PERUANO

Es denominado también Mar de Grau, según Ley N° 23856. Está situado en la parte central occidental de América del Sur y es parte del Océano Pacífico que baña nuestra costa con un frente marítimo de aproximadamente más de 3,080 kilómetros; sus límites se han empezado a demarcar a partir de la ley de Líneas de Base N° 28621, de acuerdo con las normas generales del derecho internacional. En el norte con Ecuador, existe el compromiso de una norma de excepción en función a islas cercanas a la zona fronteriza; en el sur con Chile, se resolvió la controversia marítima mediante el fallo que dictó la Corte Internacional de Justicia con sede en la ciudad de La Haya (Holanda); y en el oeste solo se ha delimitado el sector sur de nuestro dominio marítimo, según Decreto Supremo N° 047-2007-RE.

Sistema de Corrientes del Perú

En el Pacífico Sur existe un tránsito de corrientes marinas que forman un circuito cerrado, particularmente notorio en el borde con el litoral.

Una parte de esta circulación recibe el nombre de Corriente Peruana o Corriente del Perú, llamada también Corriente de Humboldt. Un estudio detallado revela la existencia de varias corrientes, por lo que es más adecuado hablar de Sistema de Corrientes del Perú; encontrándose en este sistema las siguientes:

Corriente Costera del Perú, que tiene un flujo aproximado al Norte hasta Punta Aguja. Un poco hacia al Oeste, se presenta una corriente con el mismo sentido que la costera, y que al llegar a la altura de Punta Aguja se desvía hacia el Oeste, a esta corriente se le conoce como Corriente Oceánica del Perú. Entre la corriente Costera y Oceánica, fluye una corriente hacia el Sur, denominada Contracorriente del Perú. Entre 100 y 200 metros de profundidad se manifiesta una corriente también con dirección al Sur, considerándose otra contracorriente submarina, conocida como Contracorriente Submarina del Perú.

El origen de las bajas temperaturas del Mar Peruano se debe al afloramiento costero, que se produce por la acción constante de los vientos alisios sobre la superficie del mar cercana a la costa, generándose cambios físicos, químicos y especialmente biológicos en esa parte del mar.

Corriente del Niño y Fenómeno de El Niño

La Corriente del Niño es un flujo de aguas ecuatoriales cálidas que irrumpe en la estación de verano en el territorio peruano, proveniente del Golfo de Guayaquil, penetrando hacia el Sur como gigantesca cuña entre la corriente peruana costera y la costa. Esta corriente periódica se manifiesta con irregular intensidad en sus características, como temperatura y volumen.

Por efecto de la corriente se eleva la temperatura ambiental generando la inestabilidad del aire ocasionando lluvias irregulares.

A esta alteración regional y global de las condiciones normales de la interacción océano-atmósfera, se denomina Fenómeno de El Niño. Su manifestación es aperiódica y su duración variable. La consecuencia de dicho fenómeno, a escala global, es un fuerte cambio climático. El impacto se hace sensiblemente negativo en el medio ambiente y en la actividad humana.

El efecto del Fenómeno de El Niño en las costas occidentales de Sudamérica, produce principalmente una invasión de aguas cálidas del Pacífico Central, debido





En nuestro litoral se hallan 54 islas y 30 islotes.

al debilitamiento de los vientos alisios generados por el anticiclón del Pacífico Sur, además de otros efectos océano-atmosféricos. La magnitud del evento está en función de las anomalías térmicas que presentan las masas de agua frente a la costa y su amplitud en el espacio y tiempo de acuerdo a los patrones estacionales.

El Fenómeno de El Niño es pues, una interacción entre la atmósfera y el océano de los trópicos que está siendo estudiada internacionalmente para que en el futuro se pueda predecir con la mayor precisión y anticipación posibles desbordes para así mitigar sus efectos negativos, como la migración de especies marinas, sequías y lluvias.

Olas, mareas y tsunamis

Los movimientos ondulatorios que se manifiestan en el mar tienen diferentes fuerzas generadoras, siendo los principales los siguientes:

Olas: Tienen como fuerza generadora el viento. Irán aumentando en la medida que se incremente la velocidad del viento, el tiempo en que actúa y el área de contacto del viento con el mar. En estas condiciones, lo primero que se produce es un estado caótico de la superficie del mar, con ondas irregulares que representan la suma de ondas individuales. Cuando las olas salen de esta zona caótica, toman una forma más redondeada y se van individualizando hasta que llegan a las playas, a estas olas se les conoce como olas de leva. Las formas que toman cuando llegan a la playa y rompen, dependen de la pendiente que tenga dicha playa.



El ecosistema marino debe protegerse, conservarse y sus recursos deben ser utilizados de forma sustentable.

Mareas: Son oscilaciones periódicas del nivel del mar, debido a las fuerzas de atracción del Sol, la Luna sobre la tierra. En el Mar Peruano la marea tiene un período predominante de doce horas, esto es, que se presentan dos pleamares y dos bajamares cada día.

La amplitud de la marea es variable, en el norte (Talara) la marea alcanza hasta seis pies de amplitud, disminuyendo conforme avanza hacia el sur, en donde registra de tres a tres y media pies (0.9 a 1.10 metros) de amplitud.

Tsunamis: Estas olas tienen su origen principalmente en terremotos submarinos. La parte continental que circunda el Océano Pacífico, así como la mayor parte de islas existentes, son consideradas potencialmente sísmicas.

Los terremotos con epicentros en el mar, intensidad mayor de 7 grados y con menos de 60 km de profundidad generan este tipo de olas. En mar abierto la altura de la ola no excede de 60 centímetros, pero adquiere una velocidad media de 900 kilómetros por hora, siendo la longitud de la ola de aproximadamente 800 kilómetros. Cuando estas olas llegan a la costa, su altura aumenta, pudiendo llegar a 30 metros de alto debido a que la profundidad del mar va disminuyendo. Los daños a la vida y a la propiedad son elevados. El Perú es considerado potencialmente generador de Tsunamis así como vulnerable a su impacto.

Islas, formas litorales y submarinas

El litoral peruano se caracteriza predominantemente por llanuras desérticas y

cerros elevados, ofreciendo un aspecto morfológico variado debido a la acción erosiva del viento, de los ríos que llegan al mar y de las olas, presentando algunas penínsulas, puntas, bahías y cabos. Debemos considerar también como característica de nuestro litoral la gran cantidad de playas que permiten al hombre disfrutar de esta combinación de arena y mar no sólo para la pesca y recolección sino para la recreación y los deportes acuáticos.

La parte sumergida del litoral, conocida como zócalo continental, presenta dos zonas que se diferencian principalmente por su pendiente. Aquella zona de pendiente suave que se inicia desde la orilla del mar, recibe el nombre de Zócalo Continental, alcanzando profundidades hasta de 200 metros, continúa luego la zona de pendiente pronunciada, conocida como talud continental, llegando hasta las profundidades de la fosa marina, cerca de los 6000 metros de profundidad. Esta fosa marina frente al litoral es interrumpida por una elevación submarina a la altura del departamento de Ica, llamada Lomada de Nazca.

La teoría de la estructura de la corteza terrestre considera que esta última está constituida por placas continentales y submarinas, ubicándose frente al Perú la Placa de Nazca; la teoría de la formación de las islas ubicadas frente al litoral peruano señala que estas son los restos de una cordillera costera que se ha hundido.

La Plataforma Continental, el lecho marino que termina a los 200 metros de profundidad, es donde se depositan los sedimentos acarreados por los ríos de la vertiente del Pacífico de la Cordillera Andina, rica en minerales no es uniforme, frente a algunos departamentos alcanza de veinte a treinta kilómetros y en otros pasa los cien kilómetros (Ica).

En el fondo profundo del mar, continuo a la Plataforma Continental, podemos observar un gran declive, es el talud continental, donde se localizan los cañones submarinos y es también donde tienen lugar los deslizamientos de materiales sólidos acumulados en el borde de la Plataforma Continental. Este declive continuo a la plataforma nos lleva directamente al fondo del zócalo, a las fosas marinas, que son fracturas de la corteza terrestre, paralelas al litoral y donde convergen dos placas: la continental de América del Sur y la de Nazca. Las dos fosas que se encuentran en suelo marino peruano son la fosa central y la fosa meridional (de una profundidad máxima de 6867 - 6868 metros); éstas forman parte de la cadena de fosas que bordea el Océano Pacífico. Entre la central y meridional se localiza la cordillera submarina de Nazca, que continúa hasta la isla de Pascua.

Las islas, porciones de tierra totalmente rodeadas por las aguas marinas, se deben en el Perú al hundimiento de gran parte de la costa peruana primitiva, quedando como islas algunos de los contrafuertes de la cordillera costera. Entre las principales islas del



Formación rocosa de las "Islas Ballestas", Ica.

litoral peruano tenemos: Isla Foca o Paíta (Piura), Lobos de Tierra y Lobos de Fuera (Lambayeque), Macabí y Guñaape (La Libertad), Santa y Blanca (Áncash), Mazorca y Grupos de Huara, San Lorenzo, El Frontón, Cabinzas y Palomino (Callao), Pachacámac, Asia (Lima), islas Chincha, Ballestas, Tres Marías, San Gallán, Las Viejas o Independencia y Santa Rosa (Ica).

Las islas no son exclusivas del mar, las encontramos en algunos lagos y ríos caudalosos. Cada una tiene un ecosistema propio dependiendo de su ubicación, extensión y clima.

Recursos naturales

Las aguas del mar peruano se caracterizan por su coloración verdosa (Turbidez), debida a la abundante presencia de fitoplancton, que a su vez posibilita una gran riqueza ictiológica. El afloramiento de aguas frías frente a las costas del Perú favorece el desarrollo del fitoplancton, que a su vez alimenta al zooplancton; ambos viven en suspensión en el agua y, por carecer de órganos de locomoción o poseerlos muy débiles no pueden contrarrestar los movimientos propios del agua, desplazándose a merced de las olas y corrientes.

El plancton sirve de alimento a los peces menores, los que alimentan a los peces mayores, aves guaneras y al ser humano. En el mar peruano se tienen identificadas 810 especies de peces, cifra que se va incrementando con el aporte de nuevas investigaciones. A los peces deben sumarse las comunidades de crustáceos y mamíferos marinos, ellos se constituyen como el necton y sus características son su capacidad energética y los medios de locomoción desarrollados para elegir la

dirección del desplazamiento; se distribuyen verticalmente desde la superficie del mar hasta el fondo mismo.

Al plancton y al necton debemos sumarle el bentos, que son los organismos que viven sobre el piso del océano, penetran en las rocas o se entierran dentro de los sedimentos (por ejemplo: esponjas, caracoles, cangrejos). Si sumamos la flora más desarrollada (variedad de algas para consumo humano), los hidrocarburos (petróleo) y los minerales; tenemos una rica despensa en recursos naturales.

A la explotación de los recursos naturales debemos agregar como gran fuente de riqueza, sobre todo en el pasado, el uso del guano y el salitre para fines agrícolas, el comercio marítimo, las industrias marítimas y navieras, el turismo, la investigación científica y tecnológica y fuentes de conocimiento, etc.

En el futuro se aprovechará la gran cantidad de energía solar almacenada en el mar, la energía de las olas, las corrientes, las mareas y los vientos; de una forma sostenible y sin generar contaminación.

Ecosistema marino

Los océanos constituyen un macrosistema que influye sobre todo nuestro planeta. Un uso intensivo de sus recursos quiebra su equilibrio biológico, principio de vida. Las principales amenazas provenientes del hombre son la depredación y la contaminación. En las últimas décadas se han intensificado las campañas para proteger el medio ambiente.

Es tal la importancia y necesidad de esta protección que los países se han obligado internacionalmente –en ámbitos nacionales, regionales y globales– a realizar programas de desarrollo sustentable y protección con programas especiales en las siguientes áreas:

- a) Manejo integrado y desarrollo sustentable de áreas costeras incluyendo las zonas económicas exclusivas.
- b) Protección al ambiente marino.
- c) Conservación y utilización sustentables de los recursos vivos marinos en alta mar. Estudiar las incertidumbres de carácter crítico en el manejo del ambiente marino y del cambio climático.

El Mar, fuente de vida y su proyección continental en el territorio peruano

En el Perú la utilización de los recursos marinos se dio desde siempre y con un intenso intercambio por todas las regiones; desde el primitivo hombre recolector

y cazador que constantemente, y en función a las estaciones climáticas, tuvo como modo de producción una trashumancia que le permitía aprovechar los recursos de cada región natural según los pisos altitudinales. Los productos del mar no fueron de beneficio únicamente para los pobladores de la costa, las rutas de intercambio atravesaban las regiones naturales y por ellas viajaban también los productos marinos.

El aprovechamiento de los recursos marinos nos da una tradición marítima milenaria que hace de nuestro país uno de los más importantes en cuanto a actividad pesquera. A principios de la década de los años 70 el Perú fue primer productor de harina de pescado gracias al procesamiento de la anchoveta.

Actualmente la explotación de los recursos hidrobiológicos, a través de actividades como son la industria de harina y aceite de pescado, la pesca para consumo humano directo, la industria conservera, la explotación de moluscos, crustáceos y algas, convierten a la industria marítima en una fuente importante de divisas para el país.

El Mar, vía de comunicación

Sí bien en un principio el uso más importante del mar fue como fuente de alimentación, el siguiente uso, que se potenció con el desarrollo de la navegación, fue el mar como gran vía de comunicación. Con anterioridad al desarrollo de la navegación, el mar era conductor de especies, propiciando migraciones; a partir del momento en que el hombre empezó a trasladarse sobre el mar el desarrollo de la navegación no se detuvo más. La utilización del mar, ríos y lagos, como vías de comunicación permitió una gran migración y el intercambio de productos, ideas e información, incrementándose sustancialmente las posibilidades de progreso.

El Mar y las grandes civilizaciones

Los egipcios son los primeros navegantes de cuyas embarcaciones tenemos testimonios; hace más o menos seis mil años navegaban por el mar Rojo y el río Nilo; alrededor del año 2000 a.C. construyeron un canal navegable que unía el Nilo con el lago Wadi Tumilat y el lago Amargo y este último con el Mar Rojo.

Los cretenses y los fenicios fueron los primeros navegantes del Mediterráneo. Hombres y recursos naturales fueron transportados sobre sus aguas. Los fenicios se aventuraron al océano Atlántico y llegaron a las islas Británicas. Los griegos perfeccionaron el arte de la navegación, la construcción naval y los saberes teóricos náuticos. Se dieron los primeros grandes combates navales, por el dominio marítimo en el primer milenio a.C. El Mediterráneo cambió; la vía del mayor tráfico comercial, fue a partir de entonces, el mar. La astronomía, la geografía, las matemáticas, la

ingeniería, la cartografía, fueron ciencias y técnicas principales que se fueron aplicando en la expansión del hombre sobre el mar; a su vez, el ampliar la frontera marítima, permitió un contingente de información que echó luces sobre hechos desconocidos, la posición de los astros, los perfiles de tierra firme, nuevas culturas y sociedades.

En el siglo XV, portugueses y españoles realizaron grandes descubrimientos; el príncipe Enrique de Portugal fundó una Academia Náutica que reunió a los mejores especialistas y los conocimientos más avanzados de la época. Anaximandro, seis siglos antes de Cristo ya había anticipado que la Tierra no era plana. Fueron los reyes Católicos de la Corona Española quienes, veinte siglos más tarde, permitieron que a partir de la histórica empresa de Cristóbal Colón, que esta hipótesis se confirmara. Con los grandes inventos se produjo la revolución industrial que hizo posible la navegación a vapor.

Surcar el Atlántico, el Índico, el Pacífico, llegar a la Oceanía, dar la primera vuelta al mundo, llegar a los polos, abrieron las rutas para que el hombre pudiera conocer la dimensión de nuestro planeta. Actualmente el 95% del comercio internacional se desarrolla por vía marítima.





El mar también es sujeto de derecho.

El derecho del mar

Las teorías sobre el dominio del mar han ido variando a lo largo de los siglos según los intereses de los países a las que servían, con alternativas tan dispares como el *Mare Nostrum* reclamado por los romanos en relación al Mediterráneo; el *Mare Liberum* defendido por Hugo Grocio en favor del comercio de las empresas holandesas; o el *Mare Clausum* pretendido por Selden alrededor de las islas británicas; pero prevaleció la tesis de la libertad de los mares como instrumento de comunicación, aunque también de hegemonía para las potencias marítimas imperantes. El concepto de “aguas territoriales” como zona de neutralidad y defensa del Estado ribereño apareció a fines del siglo XVIII, sin que hubiera consenso sobre sus límites; Van Bynkershoek sostuvo en 1702 que “el control de la tierra (sobre los mares) se extiende tan lejos como puede llegar el cañón”, y Galiani propuso en 1782 que esa distancia se fijase en 3 millas. En 1930, se realizó en La Haya una conferencia para codificar el derecho internacional, que logró definir los dominios de “mar territorial”, “alta mar” y “zona contigua” (esta última para controles aduaneros y de inmigración), pero no hubo acuerdo acerca de sus extensiones.

Concepto de las 200 millas

El 23 de junio de 1947 mediante una declaración presidencial, Chile proclamó su soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas para disponer de los recursos marinos sin afectar la libre navegación. El 1° de agosto de ese mismo año, el presidente José Luis Bustamante y Rivero promulgó el Decreto Supremo No. 781 que declara el derecho del Perú al ejercicio de su “soberanía y jurisdicción sobre el zócalo continental e insular y sobre el mar adyacente a las costas del territorio nacional hasta una distancia de 200 millas”, configurando una zona de control destinada a “reservar, proteger, conservar y utilizar los recursos y riquezas naturales de toda clase que en o debajo de dicho mar se encuentren”, también sin afectar “el derecho de libre navegación de naves de todas las naciones”.

La Declaración de Santiago y el Pacífico Sur

El 18 de agosto de 1952 Perú, Chile y Ecuador firmaron la “Declaración de Santiago” sobre “zona marítima”, por la cual proclamaron su soberanía y jurisdicción exclusivas hasta las 200 millas, obedeciendo a factores económicos y sociales vinculados



Los recursos marítimos y su apropiada utilización son aspectos contemplados en el derecho del mar.

al aprovechamiento de los recursos marinos para atender las necesidades de sus respectivas poblaciones. Este documento denominado también la “Declaración de Zona Marítima de 200 millas”, dio origen al Sistema del Pacífico Sur que viene funcionando desde entonces (con la participación también de Colombia) para coordinar y apoyar las políticas marítimas de los cuatro países.

El caso Onassis y las atuneras

Durante el gobierno del general Manuel A. Odría, se produjo un incidente de gran repercusión internacional, cuando la flota del armador Aristóteles Onassis, al ser detenida dentro de la zona de 200 millas peruanas, fue objeto de una multa de tres millones de dólares. Hubo además varios incidentes con embarcaciones atuneras (“tuna clippers”), en su mayoría de matrícula norteamericana, a las que también se impuso las correspondientes sanciones. Pese a las protestas de las potencias marítimas y de las represalias económicas del gobierno norteamericano, el Perú hizo respetar sus propias leyes y reglamentos.

Las Conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

En 1958 se realizó en Ginebra, Suiza la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, con asistencia de representantes de 86 Estados, que adoptaron cuatro convenciones (sobre Mar Territorial y Zona Contigua; Alta Mar; Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar; y Plataforma Continental), pero dadas las propuestas distintas sobre la anchura del mar territorial,

entre las 3, las 6 y las 12 millas, no llegaron a fijar su límite, sino sólo el de la zona contigua, hasta el máximo de 12 millas. Por eso, en 1960, se convocó a una Segunda Conferencia que también tuvo lugar en Ginebra y donde tampoco -por el margen de un voto- hubo acuerdo para que se fijara en 6 millas. Así las cosas, principalmente por iniciativa del Perú, se libró una intensa campaña para conseguir el apoyo de otros países costeros a la tesis de las 200 millas como zona unitaria de soberanía y jurisdicción, primero en América Latina (donde se sumaron Argentina, Brasil y Uruguay, mientras México y los países del Caribe fueron partidarios de un mar territorial de 12 millas y de un mar patrimonial de allí hasta las 200); y luego en Asia y en África, donde fue ganando terreno esta última solución, pero bajo el concepto de una “zona económica exclusiva”, con derechos de soberanía y jurisdicción para administrar los recursos naturales, y con libertades de comunicación internacional (navegación, sobrevuelo, cables y tuberías submarinas).

La Convención del Mar

En la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar realizada entre 1973 y 1982, se adoptó una convención internacional que a partir del 16 de noviembre de 1994 ha entrado en vigencia. Esta Convención de la que ya son parte más de 163 Estados (incluyendo Argentina, Brasil, Chile, México y otros veinte países latinoamericanos) se ha convertido en un instrumento jurídico internacional de gran importancia, hoy considerado como la Constitución del Espacio Océánico, pues modifica el antiguo orden jurídico al establecer dos nuevas instituciones: en primer lugar, la introducida entre el mar territorial y la alta mar, bajo el nombre de zona económica exclusiva, en la cual se reconoce a los Estados ribereños derechos de soberanía y jurisdicción sobre los recursos hasta el límite de las 200 millas; y, en segundo lugar, el establecimiento, más allá de dicha distancia, de un régimen para la utilización de los fondos marinos como patrimonio común de la humanidad, bajo la administración de una autoridad internacional encargada de organizar y controlar las actividades, con el concurso y en beneficio de los Estados adherentes. En el proceso de gestación de ambas instituciones el Perú desempeñó un papel fundamental. Sin embargo, hasta ahora no se ha adherido a la Convención porque a criterio de algunos especialistas, ello comportaría dividir su dominio en un mar territorial de 12 millas y una zona económica de allí hasta las 200; mientras otros expertos sostienen que eso no es necesario, pues el Perú podría mantener la unidad de su dominio y aplicar su Constitución y sus leyes de manera compatible con las disposiciones de la Convención. En ambos casos mantendría los derechos de soberanía y jurisdicción para disponer de los recursos del mar, su lecho y subsuelo, y para regular el uso de instalaciones, las actividades de investigación científica y el control de la contaminación hasta las 200 millas, apresando y sancionando a los infractores; pero más allá de las 12

millas no impondría restricciones a la navegación y el sobrevuelo, porque tampoco le conviene que las impongan los otros países en sus respectivos mares.

Derecho del mar

Existen opiniones contrarias respecto a la adhesión del Perú a la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR) actualmente vigente. Los sectores del Ejecutivo que tienen actividades en el ámbito marítimo, han opinado favorablemente para formar parte de la CONVEMAR, igualmente la Comisión de Relaciones Exteriores del Congreso, luego de una exhaustiva evaluación, opina que es conveniente a los intereses del Perú. Sin embargo, existen grupos sociales y políticos contrarios los cuales sustentan su negativa, básicamente en una apreciación maximalista del concepto de soberanía aplicada al espacio marítimo, es decir, se interpreta que debe ser de carácter absoluto, por tratarse del territorio, al igual que para el espacio terrestre.

El Perú, desde 1947 estableció que la soberanía sobre el mar adyacente a sus costas se extendía hasta las 200 millas aplicable básicamente a los recursos naturales allí existentes y sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, es decir, una soberanía modal no absoluta, propia de la singular situación de los espacios marítimos donde el ser humano no realiza una ocupación autónoma, libre y permanente, sino más bien dependiente de medios artificiales como los diversos tipos de naves que debe utilizar.

Las 200 millas ha tenido un reconocimiento universal a partir de la entrada en vigor de la CONVEMAR, en noviembre de 1994, pero se diferencian tres espacios dentro de los cuales se tiene distintos alcances de jurisdicción y soberanía a saber: mar territorial de 12 millas, sobre el cual se aplica una soberanía mayor con la servidumbre de paso inocente; zona económica exclusiva y plataforma continental, a partir de la milla 12 hasta las 200 millas, donde la soberanía y jurisdicción es similar a la reclamada por el Perú desde 1947 y con libertad de navegación.

Los contrarios a la CONVEMAR llamados “territoriales”, expresan que adherir significaría reducir el mar peruano de 200 a 12 millas, lo cual no es una correcta apreciación. Según las normas del derecho internacional a ningún Estado se le reconoce un “mar territorial” de 200 millas, y difícilmente el Perú podría imponer este criterio a la comunidad internacional, es decir, este planteamiento es una ilusión. Lo real es que se tiene soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas, tal cual lo reclamó el Perú desde 1947 y como lo establece en la actualidad la CONVEMAR: 12 millas de “mar territorial” más 188 millas de “zona económica exclusiva” y “plataforma continental”.

El dominio marítimo del Perú

La expresión “dominio marítimo de la Nación” figura en el último párrafo considerativo del Decreto Supremo del 1° de agosto de 1947. Fue recogido en la Constitución de 1979 y también en la de 1993, que en su artículo 54 dice a la letra: “El dominio marítimo del Estado comprende el mar adyacente a sus costas, así como su lecho y subsuelo, hasta la distancia de doscientas millas marinas, medidas desde las líneas de base que establece la ley. En su dominio marítimo el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de acuerdo con la ley y con los tratados internacionales ratificados por el Estado. El dominio marítimo peruano se denomina “Mar de Grau”, por mandato expreso de la ley No. 23856, promulgada el 8 de junio de 1984.

ASPECTOS GEOPOLÍTICOS DEL ÁMBITO ACUÁTICO

Desde la perspectiva geopolítica y geoestratégica, el Perú es un país de carácter marítimo, andino y amazónico, ubicado en la costa central de Sudamérica. Esta ubicación le permite servir de nexo con la Cuenca del Pacífico a los países que no tienen acceso directo a esta cuenca (Brasil, Argentina, Uruguay, Bolivia, Paraguay); así como, de manera inversa, a algunos países asiáticos que deseen acceder a esta parte del continente. Del mismo modo que sirve de nexo también entre los países del Sur y del Norte en esta parte del continente. El Perú sirve de puente entre los países del Pacífico Este y América del Sur. Su carácter andino y amazónico hace que sus ríos converjan en cuencas internacionales: la del Amazonas, la del Orinoco y la del Plata. Es miembro del Tratado Antártico y posee una base de investigación científica en dicho continente.

Bioceanidad marítima del Perú

La bioceanidad es la característica geográfica de acceder a dos océanos, característica que el Perú posee por su frontera natural con el océano Pacífico por el Oeste y hacia el Este por la Cuenca del Amazonas, que a través de sus ríos navegables que viajan hacia el oriente dan nacimiento al río Amazonas, el más largo del mundo, que después de surcar territorio peruano atraviesa el brasileño desembocando en el Océano Atlántico.

El Perú y la Cuenca del Pacífico

En la región latinoamericana, geográficamente el Perú ocupa una posición central. El océano Pacífico, el más amplio, reúne a numerosos países ribereños. De América: Canadá, Estados Unidos, México, los países centro americanos, Ecuador, Colombia, Perú y Chile. En Oceanía: Australia, Nueva Zelanda e Islas-Estados del Pacífico

Sur. En Asia: Japón, Taiwan, Corea del Sur, Corea del Norte, Kampuchea, Laos, Vietnam, China (incluido Hong Kong), Indonesia, Malasia, Singapur, Tailandia, Brunei y Filipinas.

1. LÍMITES MARÍTIMOS ENTRE PERÚ CON ECUADOR Y CHILE

Entre los años 2011-2014 nuestro país ha podido resolver por la vía diplomática y el Derecho Internacional los problemas sobre límites marítimos con nuestros vecinos fronterizos en el Norte y el Sur, Ecuador y Chile respectivamente.

Con el Ecuador

Luego de un amplio periodo de conversaciones y negociaciones diplomáticas y técnicas, Perú y Ecuador determinaron sus límites marítimos mediante el intercambio de Notas Diplomáticas de Contenido Idéntico el 2 de mayo de 2011, el mismo que fue presentado a las Naciones Unidas.

Este documento incluye una representación gráfica que permite comprender que el límite se extiende a lo largo del paralelo geográfico 03°23'31.65"S WGS84 (Sistema Geodésico Mundial 84) que pasa por Boca de Capones, que al interceptar el meridiano 84°09'12.53"O es el punto de inicio del límite marítimo entre ambos países, extendiéndose hasta una distancia de doscientas millas marinas. Asimismo, las aguas interiores adyacentes a ambos Estados quedaron delimitados por el paralelo geográfico en el sistema WGS 84 03°23'31.65"S

Lima, 2 de mayo de 2011

Excelentísimo señor Ministro:

Tengo a honra dirigirme a Su Excelencia para expresarle la conformidad de la República del Perú respecto a un entendimiento con la República del Ecuador, en los términos siguientes:

1. El Perú y el Ecuador expresen su voluntad de llevar a cabo acciones conjuntas con miras al reconocimiento del Golfo de Guayaquil como bahía histórica.
2. En atención a la existencia de circunstancias especiales en el área adyacente a la frontera terrestre entre nuestros dos países, el límite entre los espacios marítimos bajo soberanía o derechos de soberanía y jurisdicción del Perú y el Ecuador, incluyendo tanto la columna de agua como su suelo y subsuelo, se extenderá a lo largo del paralelo geográfico $03^{\circ}23'33.96''S$, que con el meridiano $80^{\circ}18'16.31''W$ corresponde al punto de inicio de la frontera terrestre ratificada por el Acta de Brasilia de 26 de octubre de 1998 y cuya equivalencia en el sistema WGS 84, $03^{\circ}23'31.65''S$ y $80^{\circ}18'49.27''O$ respectivamente, fue definido en el Acta suscrita al término de la IV Reunión de la Comisión Mixta Permanente de Fronteras Perú – Ecuador (COMPEFEP), llevada a cabo en Lima, los días 23 y 24 de abril de 2009.



El punto de inicio del límite marítimo está definido por la coordenada $03^{\circ}23'31.65''S$, $80^{\circ}12'53''O$ en el sistema WGS 84, que corresponde al punto en el que convergen las líneas de base del Perú y del Ecuador.

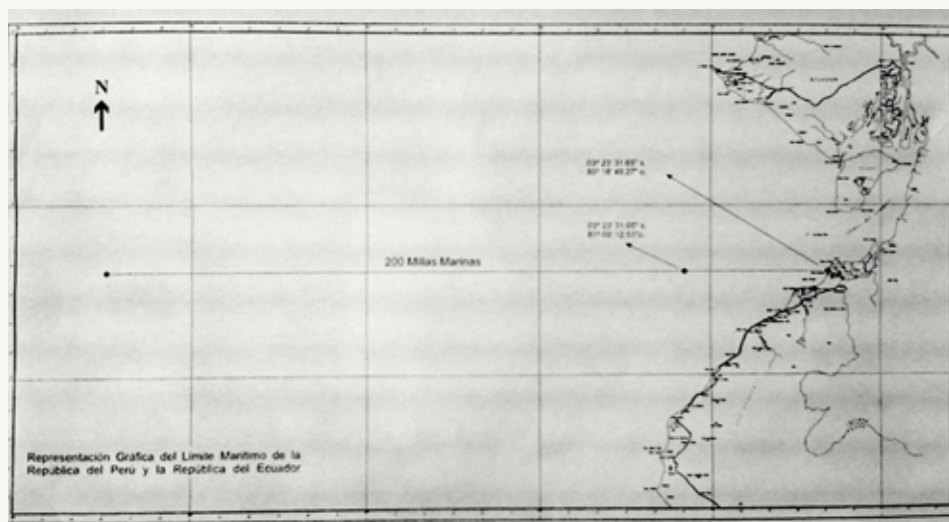
La línea descrita en el numeral dos se extiende hasta una distancia de doscientas (200) millas marinas, contadas a partir del punto de inicio del límite marítimo a que hace alusión el numeral tres.

5. Las aguas interiores adyacentes a ambos Estados quedarán delimitadas por el paralelo geográfico $03^{\circ}23'31.65''S$ en el sistema WGS 84 a que hace referencia el numeral dos. La naturaleza de las aguas interiores de ambos países se entenderá sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de conformidad con el Derecho Internacional consuetudinario, tal como se encuentra recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
6. La representación gráfica del curso del límite marítimo entre el Perú y el Ecuador definido en los numerales anteriores forma parte integrante del presente entendimiento. Este entendimiento y la representación gráfica anexa serán registrados en la Organización de las Naciones Unidas de forma conjunta por los dos países.
7. La presente Nota del Perú y la Nota que con el mismo tenor tuviera a bien hacer llegar Ecuador constituirán un entendimiento entre los dos países, el mismo que entrará en vigor en la fecha de la última comunicación por la que las partes se notificaran haber cumplido sus respectivos procedimientos internos a tal efecto. El plazo para dicha notificación no podrá exceder de ciento veinte días contados desde la fecha del intercambio de Notas entre ambos países.

Aprovecho la oportunidad para reiterarle mis sentimientos de amistad y especial estima.




José Antonio García Belaunde
Ministro de Relaciones Exteriores



Con Chile

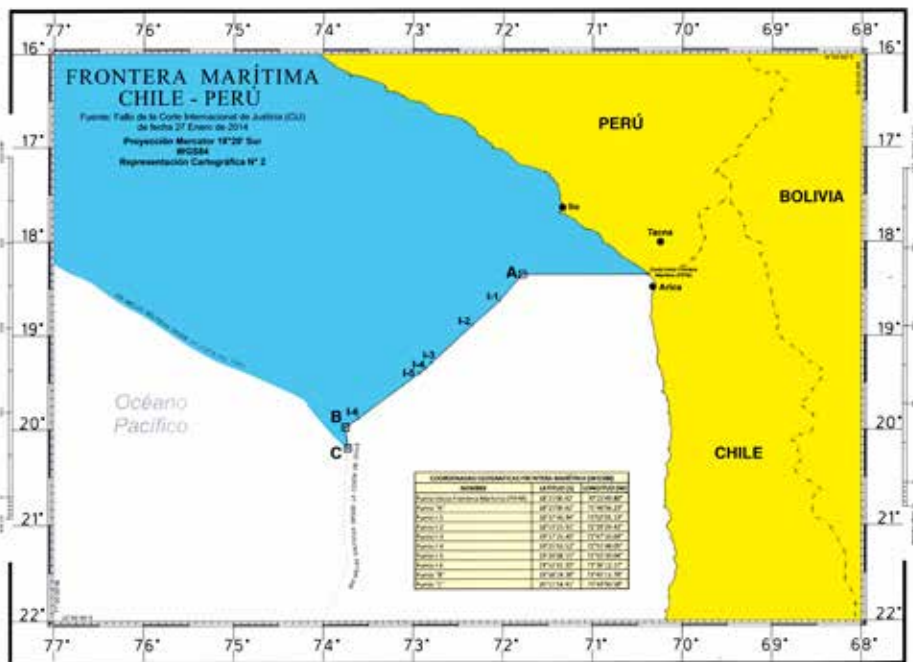
Luego del fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya, leído el 27 de enero de este año, nuestro país y Chile empezaron a realizar trabajos conjuntos en cumplimiento de aquella sentencia.

Dichos trabajos permitieron que ambos países suscriban en Lima el 25 de marzo último un acta de coordenadas finales de la frontera marítima. Los representantes fueron el director de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Perú, el embajador Nicolás Roncagliolo, y la directora de la Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado de Chile, la embajadora María Teresa Infante.

El acta es el resultado de trabajos realizados en la frontera por un equipo mixto de ambas delegaciones técnicas de Perú y Chile, quienes se ajustaron a lo indicado por la Corte Internacional de Justicia de La Haya que determinó como inicio del límite marítimo entre ambos países la intersección del paralelo geográfico que pasa por el Hito N° 1 con la línea de Baja Marea, hasta la milla 80, de donde continúa una línea equidistante hacia el suroeste hasta alcanzar la milla 200.

De esta manera, las coordenadas quedaron determinadas en el Sistema Geodésico Mundial 84 (WGS84), como se puede apreciar en el siguiente cuadro:

NOMBRE	LATITUD (S)	LONGITUD(W)
Punto Inicio Frontera Marítima (PIFM)	18°21'00.42''	70°22'49.80''
Punto "A"	18°21'00.42''	71°46'56.23''
Punto I-1	18°37'46.94''	72°02'01.13''
Punto I-2	18°53'23.91''	72°20'24.42''
Punto I-3	19°17'23.40''	72°47'33.04''
Punto I-4	19°21'03.52''	72°51'48.05''
Punto I-5	19°24'08.15''	72°55'39.04''
Punto I-6	19°52'42.20''	73°36'12.17''
Punto "B"	19°58'24.38''	73°45'11.78''
Punto "C"	20°11'54.41''	73°43'50.58''



Representación gráfica del límite marítimo de las Repúblicas de Perú y Chile.





El Perú y el mar



Balsa de palos con velamen y guaras.

El mar en la historia peruana

El hombre probablemente llegó a América en diversos grupos, que arribaron tanto por el puente terrestre formado entre Asia y América (Bering) como por vía oceánica. Este proceso fue bastante lento, pero puede decirse que desde hace unos 10 000 años, América estaba poblado por varios grupos nómadas de cazadores recolectores, aislados de los otros continentes.

Su evolución cultural varió grandemente, y muchos grupos aprovecharon recursos naturales como la pesca para asentarse al borde del mar, lagos o ríos, evolucionando luego a la agricultura y la ganadería. Algunos de ellos avanzaron a la formación de pequeños centros religiosos -administrativos, en torno a los cuales se formó un grupo dirigente. Pronto surgieron los centros poblados y luego los pequeños reinos y señoríos. Finalmente, en dos zonas se llegaron a constituir grandes civilizaciones; Mesoamérica y los Andes.

En nuestro caso, el mundo andino tuvo su mayor expresión política en el Estado Inca, cuyo centro de poder se ubicó en la ciudad del Cuzco.

Poblamiento de la costa

Algunos de los cazadores recolectores que ocuparon las zonas de los Andes se asentaron hacia la costa para explotar los ricos recursos marinos que la Corriente Peruana facilita. Posiblemente, los primeros pobladores se dedicaron a recolectar mariscos, formando los grandes conchales que marcan su presencia en ciertos puntos costeros. Poco a poco se descubrieron otras posibilidades, y así surgió la pesca con anzuelo y con red, primero desde la orilla y luego adentrándose en el mar con el uso de algunos artificios flotadores. El paso siguiente fueron las embarcaciones que permitían al pescador ir más allá de la rompiente en busca de peces cada vez mayores para alimentar una creciente población.

Cada una de estas etapas fue dejando huellas que la arqueología se ha encargado de ir descubriendo e interpretando. Entre los asentamientos más antiguos podemos mencionar aquellos de la zona de Paiján, en el departamento de La Libertad, ocupado hace más de 10 000 años por grupos que utilizaban recursos marinos aunque no



Representación de embarcación de totora perteneciente a la cultura Lambayeque. Museo Rafael Larco Herrera en Herman Buse de la Guerra. Historia Marítima del Perú. Tomo II, Vol. II.



Representación de un pescador de la cultura Nasca. Museo Nacional de Antropología, Arqueología e Historia en Herman Buse de la Guerra. Historia Marítima del Perú. Tomo II, Vol. II.

como dieta principal, pero que desarrollaron una industria lítica, utilizando el fuego y presentando ofrendas a sus muertos.

Esto varía en Huarmey y otros lugares de la costa, donde encontramos que desde hace unos seis mil años existieron grupos sedentarios que se alimentaron básicamente con peces y mariscos. Va a ser en estos grupos donde se empezó a desarrollar la agricultura y eventualmente la cerámica, dos elementos que revolucionaron la vida del hombre andino facilitando el tránsito hacia las primeras sociedades organizadas a través de lo que se conoce como Chavín y Paracas. Ambas fueron manifestaciones culturales y religiosas, más que políticas, y en su gestación el mar jugó un papel importante.

Vino luego la aparición de culturas locales, pudiendo mencionar entre ellas a Moche, Lima y Nazca, que en conjunto se desarrollan en los primeros siglos de nuestra era. Habría sido en esta etapa cuando aparecen las embarcaciones en el litoral andino.

Vendría luego la etapa de los señoríos serranos, Imperio Tiahuanaco y Wari, a la que seguiría el resurgir de los estados regionales -Lambayeque y Chimú- y pequeños señoríos costeros Chancay, Ichma y Chíncha y que finalmente fueron incorporados al Estado Inca.

CULTURA MARÍTIMA

Todo pueblo expresa su cultura a través de múltiples formas. En el caso de la vinculación del mundo Andino con el mar, hay dos tipos de manifestaciones culturales

representativas, una en el campo de lo técnico y otra en el campo de lo cosmogónico. En lo primero encontraremos la fuerte influencia de la pesca en el desarrollo de los grupos costeros, repercutiendo en el avance de las propias técnicas pesqueras y en el desarrollo de la navegación. En el campo cosmogónico se ubica un conjunto de mitos y leyendas referidos al mar, muchos de los cuales han llegado a nuestros días no sólo a través de la tradición oral recogida por los cronistas tempranos y científicos sociales del siglo XX, sino también por medio de las ricas manifestaciones artísticas recogidas en la cerámica y la orfebrería.

La pesca en el Perú prehispánico

El hombre andino que llegó a la costa vivió un largo proceso de familiarización con los recursos marítimos, agregándolos a su dieta hasta que llegaron a ocupar un lugar preponderante. En un primer momento fue recolector de mariscos, para lo cual utilizó herramientas de piedra y posiblemente redes como la encontrada en Paracas para almacenar su captura.

En la medida en que esos grupos de recolectores fueron descubriendo la riqueza y variedad alimenticia de la costa, permanecieron al lado del mar por períodos cada vez más largos hasta que finalmente se establecieron en forma definitiva, viviendo una paulatina familiarización con aguas cada vez más profundas.

Todo parece indicar que la pesca aumentó su importancia en la dieta costera desde el 4000 a.C., logrando sustituir a la caza hacia el 2500 a.C. A partir de este momento hasta la aparición de la cerámica en el área se encuentran cada vez más anzuelos de hueso y redes de pesca. Estas





Excavaciones arqueológicas en Huaca Prieta (La Libertad), uno de los asentamientos prehispánicos con estrecha relación con el mar.
Junius Bird. Preceramic excavations at the Huaca Prieta valley, Chicama, Perú.

redes, que inicialmente son de fina trama, aptas para peces chicos, se transforman a fines del precerámico presentando aperturas más grandes que sugieren la captura de peces mayores, acorde con la necesidad de atender a poblaciones crecientes.

De ese tipo es el aparejo de pesca encontrado en Huaca Prieta (La Libertad). Asimismo, en los estratos más antiguos de las Salinas de Chao se encuentran restos de peces, mientras que los más modernos, casi dos mil años después, contienen “pesas para pesca, anzuelos de piedra, así como puntas de proyectil”. Similar evidencia fue encontrada en el macizo de Illescas, donde el análisis de los moluscos marinos recolectados en diversos “basurales” correspondientes tanto a lugares precerámicos como cerámicos, ha determinado algunas especies cuyo hábitat se encuentra a cierta profundidad, sugiriendo su extracción mediante técnicas de buceo.

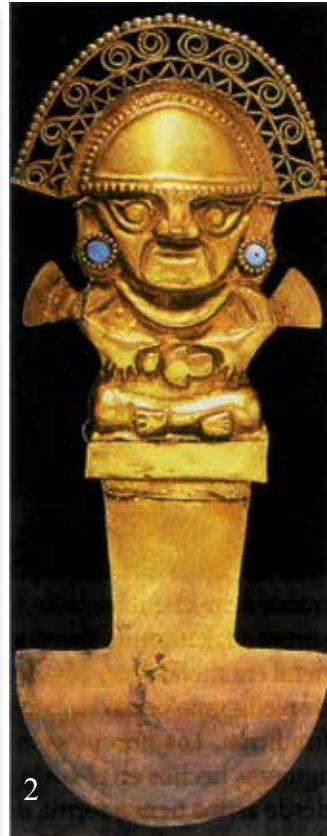
En el proceso de evolución de la pesca cabe distinguir tres modalidades: la costera de arena, la costera de rocas y la de mar afuera. Esta última, que aparentemente se inició hacia el 2500 a.C., sugeriría el empleo de algún tipo de embarcación que permitía alejarse de la costa para practicar una pesca selectiva.

Además de las redes y anzuelos, se emplearon arpones para la caza de lobos y cetáceos. Inicialmente fueron de una sola pieza pero en algunas zonas –como en Ilo– se hicieron más complejas al admitir una punta que se clavaba en el lomo del animal y se separaba del lanzador, quedando unidos por un cordaje.



1

1
Collares ceremoniales fabricados con diversos elementos marinos (conchas, cuentas de caracol, entre otros). Museo Alberto Fehling en Herman Buse de la Guerra. *Historia Marítima del Perú. Tomo II, Vol. II.*



2

2
Tumi o Cuchillo de Illimo perteneciente a la Cultura Lambayeque. Representación de Naylamp. *El Comercio - Universidad Ricardo Palma. Culturas Prehispánicas*



3

3
Anzuelos de concha correspondiente a la etapa precerámica. Juan Mejía Baca. *Historia del Perú. Tomo I.*

Todo este proceso contribuyó a la especialización de determinados individuos dentro de cada grupo que se dedicaron exclusivamente a la pesca.

Una de las primeras sociedades que hicieron uso del mar fueron los pobladores de Caral. Esta es considerada la primera ciudad de América. Tiene una antigüedad aproximada de 7,000 años y está ubicada en el valle de Supe. Tuvo una economía mixta que se sustentaba en actividades agrícolas y pesqueras pues sus habitantes consumieron grandes cantidades de anchoveta y hubo además un intenso intercambio de algodón.



Navegación Prehispánica en la costa peruana, hace 4500 años.

Mitos y dioses del mar

Los mitos y las leyendas que cada pueblo o grupo étnico va elaborando a través del tiempo constituyen uno de sus elementos primarios de identidad, tratando de explicar a través de ellos su formación y su relación con la divinidad y el cosmos. Al revisar este aspecto de la cultura andina, encontramos que el mar jugó un papel importante en su cosmovisión. Obviamente, esto fue en relación directa a la dependencia de cada grupo respecto a los recursos marinos.

Es así que existe un conjunto de mitos recogidos por los cronistas que señalan la presencia de diversas divinidades –Pachacamac y Kon– y reyes legendarios –Naymlap y Tacaynamo– de origen marítimo. Algunos de ellos explican el arribo por mar de grupos importantes, cumpliendo así el rol de tradición oral de pueblos que en algún momento se desplazaron a lo largo de la costa; mientras que otras deidades, como Pachacamac, llegaron a tener una enorme área de influencia, incluso durante el imperio incaico.

Al arribo europeo, una de las principales divinidades del Tahuantinsuyu era el **Apu Kon Ticci Viracocha Pacchayachachi**, o Supremo Hacedor del Cielo y la Tierra, divinidad que resumía en su nombre a varias deidades previas, una de las cuales era el costeño dios Kon. Tras crear y ordenar el mundo, el referido dios se alejó del Cuzco en dirección Noroeste hasta llegar a la orilla del mar, penetrando en él para alejarse. Fue por ello que cuando los españoles arribaron a las costas andinas fueron llamados wiracochas, pues se les asoció con esa deidad.



En 1947, Thor Heyerdahl construyó una balsa en la que navegó desde el Callao hasta oceanía. La "Kon Tiki" comprobó así el posible viaje de los antiguos peruanos.

Los incas, al igual que todo el mundo andino, utilizaban como una de sus principales ofrendas a los dioses la concha molida de un molusco de aguas cálidas: el mullu (*spondilus princeps*). El deseo de controlar la zona de origen del mullu llevó a que el imperio se expandiese hacia el Norte, desde donde era traído por vía marítima, inicialmente en grandes balsas de totora y luego en grandes balsas de troncos, como la que el piloto Bartolomé Ruiz tomó en 1527.

Finalmente, cabe señalar que las islas, al igual que las cuevas, cumplieron un importante rol para comunicar al mundo de los muertos con el mundo de los vivos. Fue por ello que algunas etnias costeñas las utilizaron como lugar de enterramiento de personajes importantes. La isla San Lorenzo es una buena muestra de ello, conforme lo demostró Max Uhle a principios del siglo XX, cuando descubrió una gran cantidad de enterramientos.

Además del mar, los ríos y lagos —el agua en general— tuvieron un papel importante en la cosmovisión andina, siendo considerados elementos dadores de vida o fertilidad.

NAVEGACIÓN PREHISPÁNICA

La aparición de embarcaciones en la actual costa peruana obedeció a necesidades específicas que cada pueblo o cultura fue encontrando. No es posible, con la evidencia disponible, señalar una fecha en que este proceso se inició, pero ciertamente hace ya unos 4500 años la dieta del hombre costeño había comenzado a incluir peces más grandes, que vivían alejados de la orilla.



Inca Túpac Yupanqui.

Utilizando los materiales disponibles localmente, algunos de estos grupos construyeron ayudas a la flotación que luego fueron evolucionando hasta alcanzar la condición de balsas capaces de trasponer la rompiente. Cuando este nivel fue alcanzado, algunos de estos grupos incursionaron a mayores distancias, llevando a cabo navegaciones que les permitieron alterar sus patrones ancestrales de trueque y reciprocidad, tan generalizados en el mundo andino. Con ellos vino el primer atisbo de un nuevo ordenamiento social, al aparecer un grupo especializado en el comercio y la navegación. Tal fue, al menos en la costa peruana, el caso de los tumpis y chincha.

Las embarcaciones andinas tuvieron su propio proceso evolutivo. Al parecer, las más tempranas fueron de totora y de palo, que fueron utilizadas en la pesca hasta convertirse en los actuales caballitos de totora y balsillas del litoral Norte. Debido a las necesidades estatales moche, la balsa de totora creció y alcanzó dimensiones importantes, siendo utilizada para el intercambio y eventualmente para la guerra, como lo evidencia su rica iconografía.

La balsilla de palo evolucionó más lentamente, pero logró incorporar algunos adelantos importantes, tales como el velamen, con su correspondiente aparejo, y un peculiar sistema de gobierno, utilizando guares o pares de planchas que se sumergían entre los troncos para gobernar y evitar la deriva. La balsa de palos se expandió por el litoral norteño y la gran balsa de totora por la costa central y

sur del mundo andino. Cuando arribaron los europeos a estas aguas, pudieron encontrar así una embarcación del porte de algunas de las suyas, con capacidad de carga de hasta 60 ó 70 toneladas. Su ingenioso sistema de gobierno fue adecuado a las embarcaciones europeas surgiendo así la orza o quilla variable, aporte peruano a la navegación mundial.

Finalmente, al momento del arribo español en algunas partes del litoral -como en Ilo y Chancay- se habían comenzado a utilizar pequeños botes con fines de pesca.

La expedición de Túpac Yupanqui

Dos cronistas -Sarmiento de Gamboa y Miguel Cabello de Balboa- refieren que el príncipe inca Túpac Yupanqui, luego de conquistar Quito, pasó a la costa e hizo lo propio con los Huancavilcas, que ocupaban la zona de Manta, vencéndolos. Cuando se hallaba en esta empresa fue informado de que hacia el poniente existían unas islas llamadas Auachumbi y Ninachumbe, donde había mucha gente y oro.

Decidido a conquistar estas islas, mandó reunir un gran número de balsas, donde embarcó más de veinte mil soldados escogidos. Y llevó consigo por capitanes a Guaman Achachi, Conde Yupanqui, Quigua Topa (estos eran Hanancuzcos) y a Yancan Mayta, Quizo Mayta, Cachimapaca Macus Yupanqui, Llimpita Usca Mayta (Hurincuzcos) y por General de toda la expedición a su hermano Tilca Yupanqui y dejó con los que quedaron en tierra a Apo Yupanqui. El lugar de destino de la expedición no ha podido ser determinado, especulándose en torno a las islas Lobos y Pascua, y los archipiélagos de Galápagos y Tuamotú. Si bien las Galápagos no estaban pobladas, hace varias décadas Thor Heyerdahl encontró algunas piezas de cerámica en dichas islas, sosteniendo por ello que fueron regularmente visitadas en tiempos prehispánicos. Este mismo navegante noruego construyó en 1947 la balsa de palos Kon Tiki, en la cual navegó a la Polinesia, tratando así de demostrar lo factible de estos viajes en ese tipo de embarcaciones. La embarcación utilizada toma como modelo la gran balsa de vela del mundo andino, pero incorporó algunos elementos de otras tradiciones.



Mapa del Perú realizado por el cartógrafo Cornelio Wyffliet (1597).
 Presidencia de la República - Instituto de Planificación. Atlas Histórico Geográfico y de paisajes peruanos.

Encuentro de dos mundos

DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA POR LOS EUROPEOS

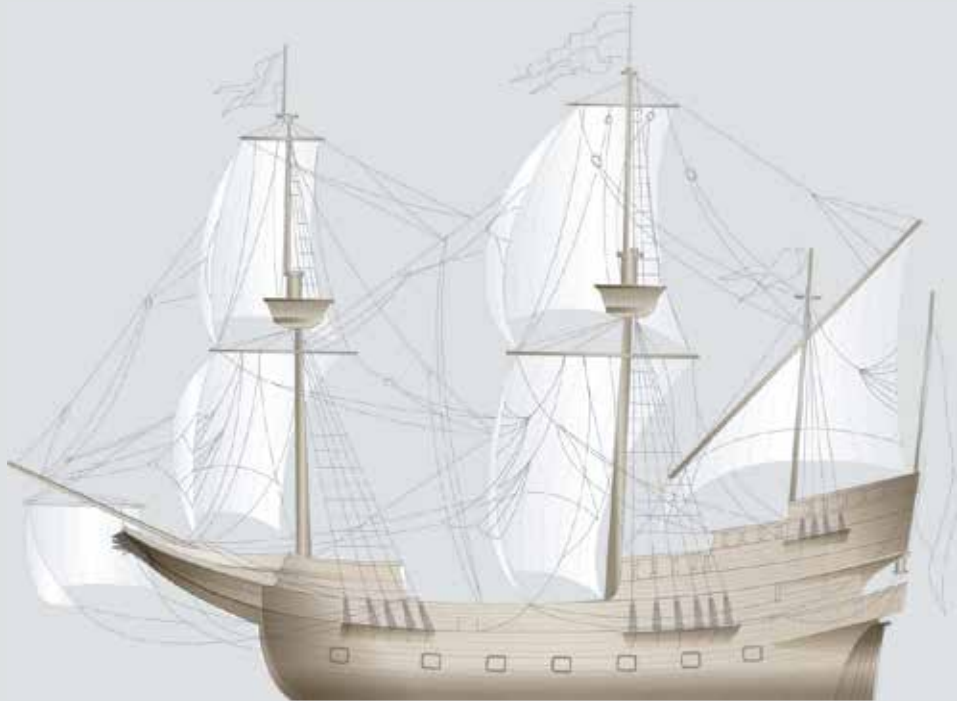
Los siglos XV y XVI corresponden a la era de los llamados grandes descubrimientos marítimos europeos, impulsados inicialmente por Portugal y luego por España, logrando su punto culminante el 12 de octubre de 1492, cuando el genovés Cristóbal Colón y sus hombres se convierten en los primeros europeos renacentistas en arribar a América. Al servicio de España, Colón llega a nuestro continente al mando de la nao Santa María y las carabelas La Pinta y La Niña.

A ese primer viaje seguirían otros tres del Almirante del Mar Océano, abriendo en forma definitiva una ruta segura entre Europa y América. La corona española trató de conservar un registro de estos descubrimientos y para ello estableció el cargo de cosmógrafo mayor de la Casa de Contratación de Indias, siendo el primero en desempeñarlo el piloto italiano Américo Vesputio, cuyo nombre terminaría siendo dado por los cartógrafos flamencos a las tierras descubiertas por Colón.

Las razones que impulsaron a los europeos a lanzarse a la aventura atlántica fueron muy variadas, pero ciertamente lo que permitió la hazaña colombina fue el descubrimiento de la navegación de altura y el desarrollo de la nave de tres palos. (Tecnología naval)

La navegación de altura surgió a mediados del siglo XV como una respuesta ante el tedioso retorno desde el Golfo de Guinea. Tras varias décadas de esfuerzo por explorar esos mares, los portugueses habían descubierto que si aprovechaban el sistema de vientos y corrientes oceánicas se alejaban de la costa pero hacían el tornaviaje más rápido. Esto trajo como consecuencia la adecuación de algunos instrumentos astronómicos al medio marítimo, pues la navegación ya no se haría a vista de costa y era preciso obtener posiciones fiables en la mar. Fue así que comenzaron a aparecer a bordo la brújula, el astrolabio náutico, la ballestilla y la ampolleta o reloj de arena.

La primera, viejo invento chino, servía para seguir la ruta trazada por el piloto. El astrolabio servía para medir la altura del sol y otros astros, al igual que la ballestilla.



Embarcación del siglo XVI.

La ampolleta o reloj de arena era indispensable para controlar el tiempo y con ello la vida a bordo y las mediciones astronómicas.

Naves del descubrimiento y conquista

Para sobrepasar ese confinado mundo mediterráneo, explorar las aguas atlánticas más allá del ámbito conocido, bajar las costas africanas hasta el extremo sur del continente y poder comerciar con los ricos reinos de oriente, se requería de un tipo de buque muy especial. Uno que fuera capaz de transportar al explorador y a su tripulación, con suficientes provisiones para sostener un viaje prolongado y que le brindara la necesaria confianza como para asegurarle una razonable posibilidad de retorno. El buque que reunió esas características fue la nave de tres palos con arboladura mixta. Esta embarcación recogía lo esencial de las naves mediterráneas, que ya en el siglo XIII habían principiado a utilizar tres palos con velas latinas, y las bondades de la vela cuadrada de las embarcaciones atlánticas. La nave esencial debió aparecer hacia fines del siglo XIV o a principios del XV, siendo la representación más temprana una datada hacia 1425, embarcación que luce el escudo portugués.

Uno de los puntos de partida de este proceso fueron las exploraciones que hacia esa época llevaban a cabo los portugueses en la costa africana, utilizando para ello barcas y barineles. La mejora de la forma y arboladura de estas naves de exploración dio como resultado la carabela, que fue apoyada en los viajes de conquista primero por carracas y luego por galeones. A ellas hay que sumar una gran variedad de otros tipos

de naves —como las galeras y sus derivadas galeazas, galeotas, galizabras y fustas; las urcas, cocas, fragatas y bergantines—, muchas de las cuales fueron variando de dimensiones e incluso de diseño a través de los siglos.

Luego del descubrimiento de la Mar del Sur (actual océano Pacífico) por Balboa, en 1513, se inició una creciente y singular actividad marítima en estas aguas. La Mar del Sur, aislada de otros mares tanto por su lejanía de las bases de otras potencias, como por los siempre peligrosos pasos del extremo Sur y la enormidad del Pacífico, fue surcada inicialmente por exploradores y luego por comerciantes. Prácticamente todas las naves empleadas en ambas actividades fueron construidas en la costa occidental de América. Su número aumentó de manera considerable, de treinta en 1533 a sesenta en 1562 y alrededor de cien a fines del siglo.

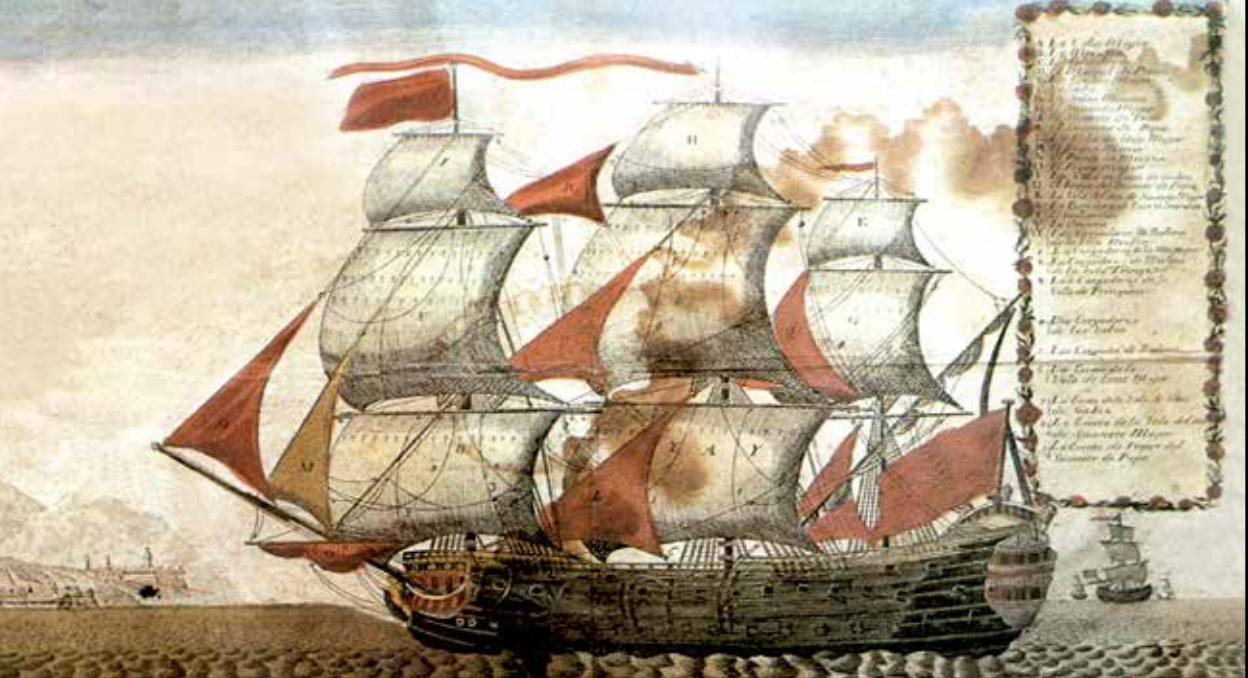
Tipos de Naves

Nao o navío. Si bien estos eran términos con los cuales referirse a una gran diversidad de naves, hacia principios del siglo XVI hubo un tipo de nave manca y de aparejo redondo, al cual se le aplicaba con mayor propiedad, con un porte que osciló entre los 40 y 150 toneles de capacidad. La primera nao que hemos podido identificar es la *Santiago*, nave con dos gavias construida por Almagro para Pizarro en 1532. El primer navío que hemos podido identificar es el *Santiaguillo*, igualmente de propiedad de Pizarro. Habría participado en los viajes de descubrimiento y a mediados de 1537 se hallaba en Sangallán, a cargo del maestro Lorenzo Román.

Bergantín. Embarcación no mayor de 40 toneladas y propulsión mixta (remo y vela). Los construidos en el Pacífico debieron pertenecer a la familia de la galera, utilizando remos como medio primario de propulsión, aun cuando es muy probable que hayan utilizado una vela latina. El primer bergantín en navegar en el Pacífico fue el *San Cristóbal*, construido por Vasco Núñez de Balboa en 1517. Se hicieron luego varios otros, entre ellos el que construyó en 1542 Gonzalo Pizarro en el río Napo, enviando en él a Pedro de Orellana para descubrir el río de las Amazonas. Por la misma época, Diego de Peralta construyó otro bergantín en el lago Titicaca.

Fusta. Nave de la familia de las galeras, llegaba a tener hasta unos quince bancos y un par de velas latinas. La primera fusta en el Pacífico fue la *Santa María de Buena Esperanza*, construida entre 1517 y 1519.

Galeota. Nave de la familia de las galeras, tenía entre dieciséis y unos veinte bancos, portando igualmente dos o incluso tres velas latinas. La primera referencia a esta embarcación en el Pacífico es la construida en Panamá por Gaspar de Espinosa, en 1536. Al año siguiente pasó con ella a Piura, llevando cien hombres para apoyar a Pizarro.



Nave típica del siglo XVI. Los galeones españoles eran presa del ataque de corsarios y piratas. Ministerio de Marina. El Mar de Grau y la Marina de Guerra del Perú.

Galera. Heredera de las naves de combate griegas y romanas, su velamen latino sólo era desplegado para travesías prolongadas y se abatía para entrar en acción, cuando el remo se convertía en su principal medio de propulsión. Su tamaño varió a través del tiempo y su diseño sufrió diversas modificaciones, pero mantuvo su primacía en la guerra naval hasta bastante entrado el siglo XVI. Hacia 1540, el adelantado Pedro de Alvarado construyó una galera en Nicaragua, siendo la primera en navegar en el Mar del Sur.

Galizabra. La primera embarcación de este tipo se construyó en el Callao hacia finales del siglo XVI, y reúne características de baja borda de la galera y de arboladura mixta como la zabra. Porta tres velas, las dos delanteras son cuadradas y en la mesana lleva una latina. Aquella primera galizabra participó en el combate de Atacames contra el corsario inglés Richard Hawkins, que concluyó con la captura del buque enemigo (22/6/1594).

Carabela. Desarrollada en su versión oceánica por los portugueses a mediados del siglo XV, era muy ligera de proa y con la popa ancha, lo que le permitía navegar más cerca al viento. Inicialmente llevaba tres velas latinas pero luego se le cambiaron las dos delanteras por velas cuadas, dando origen a la carabela cuadrada. En algunos casos se le agregó un cuarto mástil en popa. A las dos primeras carabelas, construidas por Balboa en 1517, se sumaron muy pocas más y ya a mediados del siglo XVI habían dejado de utilizarse en el Pacífico.

Galeón. Hasta las primeras décadas del siglo XVI se le aceptaba como buque de propulsión mixta, más largo y afinado que la nao, pero luego se comenzó a denominar galeón al buque de guerra manco que, recogiendo las ventajas de la carraca, va a



Vasco Núñez de Balboa, descubridor de la Mar del Sur.

mejorar sus condiciones marineras e incorporar las portas para la mejor utilización de la artillería: El primer galeón que se menciona en la Mar del Sur es el *San Cristóbal*, de 300 toneladas, construido por el adelantado Pedro de Alvarado en Nicaragua hacia 1533 y adquirido por Pizarro al año siguiente.

Descubrimientos geográficos

A partir de 1492 se vivió un rápido proceso de exploración y ocupación del continente por parte de los europeos. El Caribe y la costa atlántica fueron rápidamente surcados por naves españolas, portuguesas, francesas, holandesas y británicas, pero en el Pacífico la cosa fue distinta. Había que descubrir mucho más, primero la forma de llegar a él desde el Atlántico, luego conocer su costa, sus confines, las islas que yacían cerca y aquellas que se desperdigaban por su desconocida inmensidad.

El Perú fue el primer objetivo y luego gestor de este proceso, siendo así que el paso inicial se dio cuando en 1513 el capitán Vasco Núñez de Balboa observó desde una elevación en el istmo de Panamá un enorme mar que se extendía hacia el Sur. Había que llegar a él, construir naves, explorarlo y alcanzar nuevos horizontes. Se iniciaba así la marcha hacia el Perú.

La Mar del Sur

El ansia de descubrir nuevos y ricos reinos llevó a que varios de los españoles asentados en la costa Este centroamericana comenzaran a explorar esos territorios. Uno de ellos



El sextante se desarrolló hacia 1750. Sirve para medir las distancias y las agujas o compás, es un instrumento que establece el rumbo.

Cosmos. Gran Atlas, SALVAT. Vol II. Los océanos.

fue Vasco Núñez de Balboa, quien estando en tierras panameñas fue informado por el hijo del cacique Comagre de que en el sur existía otro mar, emprendió su búsqueda coronada con éxito el 29 de setiembre de 1513, cuando tomó posesión del Mar del Sur.

En 1517, como adelantado de la Mar del Sur, construyó dos bergantines en el río Balsas, con los cuales intentaría ubicar los fabulosos reinos que algunos caciques locales decían hallarse más al Sur.

Dos años más tarde, mientras Hernán Cortés exploraba la costa oeste mexicana y Hernando de Magallanes iniciaba la primera circunnavegación, las naves construidas por Balboa y otros que le habían seguido comenzaron a navegar hacia el sur en varias y sucesivas expediciones despachadas por el gobernador Pedro Arias Dávila (Pedrarias) desde Panamá.

Finalmente, a partir de 1524 Francisco Pizarro y sus socios iniciaron los tres viajes que habrían de llevarlos al Tahuantinsuyu. En el segundo de estos viajes (1526-27) se produjeron varios incidentes, el más notable de los cuales en el campo marítimo fue el encuentro frente a la costa norte peruana entre la nave del piloto Bartolomé Ruiz y una gran balsa velera de comerciantes aborígenes que retornaba del norte.

Una vez establecido el gobierno colonial hacia 1540, el Perú pasó a ser centro de exploración en el Pacífico. Estas exploraciones pueden ser agrupadas en dos épocas: la primera corresponde a los viajes del siglo XVI y principios del XVII, orientados a Oceanía

y al extremo sur del continente, la segunda época corresponde al último tercio del siglo XVIII y principios del XIX, agregándose la costa oeste norteamericana.

Durante la primera época debemos mencionar los dos viajes de Alvaro de Mendaña (1567-68 y 1595-96), en el primero de los cuales descubrió, entre otras, las islas Salomón; en el segundo hizo lo propio con las Marquesas, falleciendo en la colonia que había intentado establecer en Santa Cruz. Fue sustituido por su mujer Isabel Barreto, quien asistida por el piloto Pedro Fernández de Quirós logró llegar a Filipinas.

Con sólo una nave llevó a cabo un nuevo intento por poblar las islas ubicadas por Mendaña, descubriendo en su intento no menos de otras dos docenas de islas, entre ellas las Nuevas Hébridas y las Gilbert. Uno de sus capitanes, Luis Vaez de Torres, haría un viaje subsidiario en el cual navegó entre Nueva Guinea y Australia, descubriendo esta inmensa isla del Pacífico Sur.

Por la misma época, en 1574, el piloto Juan Fernández partió del Callao y va a descubrir el archipiélago que lleva su nombre. Cinco años después, parte igualmente del Callao Pedro Sarmiento de Gamboa, quien lleva a cabo la primera travesía del Estrecho de Magallanes desde el Pacífico, culminando su viaje en España. Luego llevaría a cabo su fallido intento de poblar el Estrecho.

En las últimas dos décadas del siglo XVI, ante las amenazas inglesa y holandesa, la Armada de la Mar del Sur va a patrullar en forma regular el extremo sur del continente, produciéndose así, en marzo de 1603, la primera navegación antártica, llevada a cabo por tres naves de esa armada basada en el Callao, al mando del general Gabriel de Castilla.

Durante la segunda época y ante la creciente presencia francesa y británica en el Pacífico, el virrey Amat y Juniet (1761-76) despachó varias expediciones para explorar y hacer muestra de soberanía en diversas islas y archipiélagos. La primera fue la comandada por el Capitán de Fragata Felipe González Haedo, en 1770, quien exploró la isla de Pascua y el archipiélago de Chiloé. Dos años después despachó al de igual grado Domingo de Boenechea a hacer lo propio en Tahití, a donde retorna a fines de 1774. En este segundo viaje falleció Boenechea y quedó en Tahití el limeño y soldado de infantería de marina Máximo Rodríguez, quien permaneció un año y escribió un magnífico diario de su estadía.

Por la misma época, dos criollos se distinguieron en el último esfuerzo expansivo español, la exploración de la costa del Noroeste. Se trata de los limeños Juan Francisco de la Bodega y Quadra, y Manuel Quimper. El primero realizó dos notables viajes alcanzando Alaska (1775 y 1779) y luego comandó la expedición de límites de 1792

en la actual costa oeste canadiense. El segundo participó en este esfuerzo y exploró asimismo la actual bahía de Pearl Harbour, en Hawai, en un prolongado viaje que lo llevó desde la costa oeste mexicana hasta Cantón.

Finalmente, el extremo sur del continente mereció creciente atención científica por parte de las autoridades peruanas, que despacharon varias expediciones a esa zona. Entre ellas destacaron los viajes que el piloto José de Moraleda realizó a la zona de Chiloé entre 1787 y 1790.

Estrecho de Magallanes

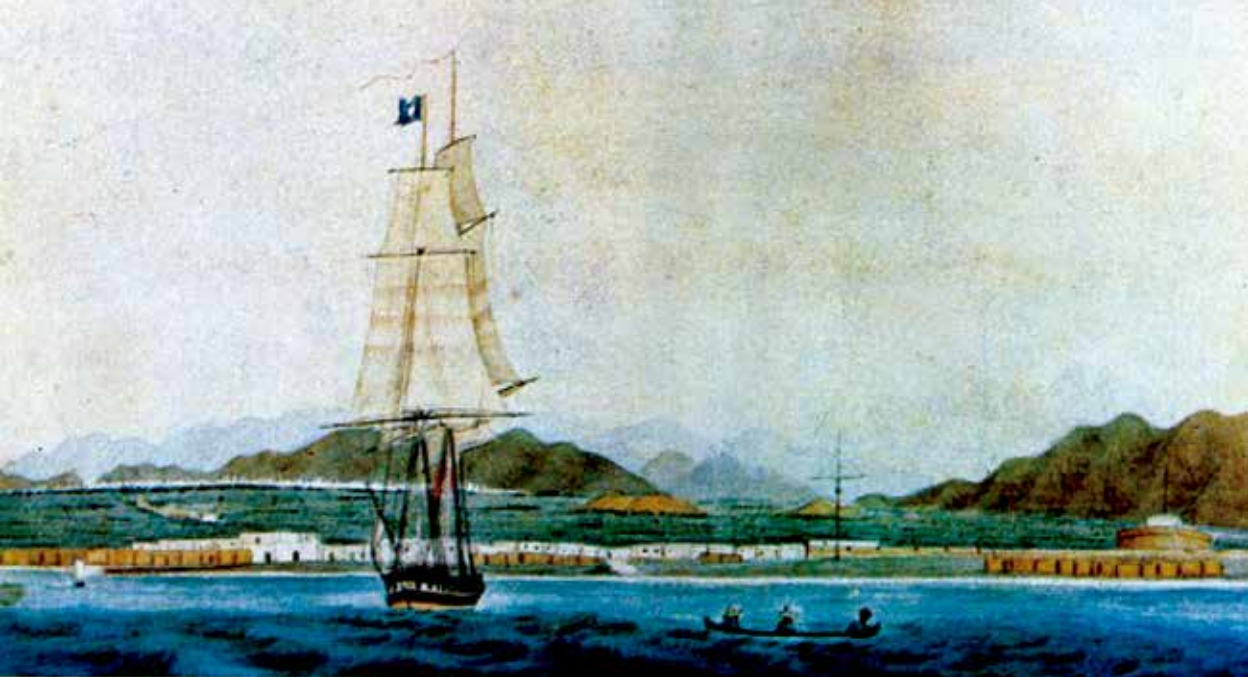
El viaje colombino había encontrado un nuevo continente, sin embargo, su motivo primario había sido llegar a las islas de la Especería. Ese mismo objetivo motivó que en 1519 el portugués al servicio de España Hernando de Magallanes iniciara la búsqueda de un paso del Atlántico al Pacífico por el extremo sur del continente encontrado por Colón. Tras numerosas penurias, entre el 21 de octubre y el 27 de noviembre de 1520 las tres naves que aún le quedaban encontraron y cruzaron el ansiado y a la vez peligroso paso interoceánico, que él bautizó como Todos los Santos, pero que la historia conoce con el nombre de su descubridor: Estrecho de Magallanes.

Al desembocar en el océano, Magallanes lo encuentra apacible y por ello le da el nombre de Pacífico. El viaje continuó hacia Oceanía, descubriendo varias islas y avistando otras, en una de las cuales el intrépido marino portugués va a morir en un enfrentamiento con los nativos. Dos de las tres naves se perderían en los meses siguientes y finalmente la nao *Victoria* logró retornar a España al mando de Juan Sebastián Elcano, con solo 18 de los 240 hombres que habían iniciado ese primer viaje alrededor de un mundo cuya redondez había sido plenamente probada.

El estrecho de Magallanes fue la única vía de acceso al Pacífico desde el Atlántico hasta 1616, cuando la expedición holandesa de Jacques Le Maire dobló el Cabo de Hornos.

Cartografía

El arribo europeo a América dio un giro brusco al conocimiento geográfico, generando la necesidad de representar gráficamente las tierras no conocidas hasta entonces y las rutas y puertos que en ellas habían. Todo ello obligó a dejar de lado el preciosismo de las cartas de la escuela italiana y catalana-mallorquina, tendiendo a eliminar las líneas de arrumbamiento y recargados dibujos, mostrando la ecuatorial y la rosa de los vientos, y abandonando la influencia tolemaica para dar paso a la carta cuadrada o de grados iguales. En esa transición se enmarcan los mapas de diversos cartógrafos, que procuran dar a conocer la realidad geográfica de América.



Vista del puerto del Callao en los días de la Independencia. Acuarela de Henry James. Colección de Juan Miguel Bákula. José A. De la Puente Candamo. Historia Marítima del Perú, T. V, V. 2

Entre los más destacados puede mencionarse a Juan de la Cosa, Cantino, Reinel, Waldseemuller, Pigafetta y Verrazano.

También fue necesario establecer sendas organizaciones en Portugal y España, las dos potencias marítimas de la época, con el fin de acumular y representar gráficamente las informaciones que traían los pilotos de sus viajes de descubrimiento. Fue así que nació el cargo de piloto mayor de la Casa de Contratación de Sevilla, una de cuyas funciones era mantener actualizado el padrón real de las tierras conocidas.

La primera referencia cartográfica al Pacífico americano corresponde a una carta anónima portuguesa datada en 1520, señalando la existencia del “Mar del Sur visto por los castellanos”, pero fueron los pilotos Bartolomé Ruiz de Estrada y Fernán Pérez Peñate, que acompañaron a Pizarro en sus viajes, quienes brindaron información al cosmógrafo de la Casa de Contratación Diego Ribeyro para incluir parte de la costa peruana en su “Carta universal en que se contiene todo lo que del mundo se ha descubierto hasta ahora” (1529).

La cartografía marítima peruana continuaría desarrollándose a lo largo de la colonia, alcanzando puntos estelares a mediados del siglo XVII, cuando el cosmógrafo mayor del Perú, Francisco Ruiz Lozano elabora un derrotero general de la Mar del Sur, desde California hasta el Cabo de Hornos. Varios otros documentos cartográficos de este género serían producidos en el Callao en las siguientes décadas, algunos de los cuales se conservan hasta nuestros días en repositorios peruanos y europeos.

Otro hito importante en el avance cartográfico peruano fue la presencia en el apostadero del Callao de un grupo de pilotos de la Real Armada en el último tercio del siglo XVIII, destacando entre ellos José de Moraleda y Andrés Baleato. El primero se distinguió en el extremo sur, mientras que el segundo fue primer maestro de la Academia Real de Náutica de Lima y director del Depósito Hidrográfico. Tanto Baleato como los alumnos de la Academia producirían un interesante conjunto de cartas náuticas y terrestres del virreinato peruano, muchas de las cuales servirían luego a Robert Fitzroy y a otros marinos extranjeros enviados a cartografiar el Pacífico americano. La obra más destacada de Baleato es la serie de las intendencias, que incluye además un mapa general del Perú y otro de Chile.

LA ARMADA DE LA MAR DEL SUR Y LA REAL ARMADA

Establecido el control español de las zonas mesoamericana y andina, se inició un gran proceso de transferencia de riquezas minerales y alimenticias de América hacia España, mientras que de allá regresaban las naves con multitud de productos que las nuevas sociedades iban requiriendo. El cruce del Atlántico se convirtió pronto en una tarea peligrosa, no sólo por los problemas propios de la navegación, sino por las amenazas de otras potencias y de un creciente número de piratas. Por ello se estableció un sistema de flotas protegidas, que anualmente salían de Sevilla hacia el Caribe, dirigiéndose a Cartagena de Indias, de donde se dividía, una a Portobelo y la otra a Acapulco. Allí embarcaban los tesoros de los virreinos del Perú y México y se juntaban en La Habana para emprender el tornaviaje.

En el caso peruano, este sistema, y la presencia de amenazas en el mar a partir de 1578, obligó a nuestros comerciantes y virreyes a crear un sistema complementario. Anualmente la Armada de la Mar del Sur despachaba una facción a Cerro Azul para recoger el azogue o mercurio de Huancavelica, pasando luego a Arica para entregarlo y embarcar la plata proveniente de Potosí. Se dirigían luego al Callao donde recibían a bordo los envíos de dinero de los comerciantes y escoltaban a las naves del comercio que se dirigían a Panamá para participar en la feria de Portobelo. Una vez que ésta tenía lugar, emprendían el retorno cargados de mercaderías que se distribuían hacia el interior del virreinato que hasta fines del siglo XVIII comprendió toda la América del Sur española, excepto la capitanía general de Venezuela.

Parte de esta distribución se llevaba a cabo a través del comercio de cabotaje, que tenía dos destinos principales: Valparaíso y Guayaquil, pero evidentemente también abarcaba numerosos otros puertos.

Este régimen comercial varió en el siglo XVIII, cuando ya se había abandonado el sistema de flotas. El comercio se hizo directamente con la Península a través de navíos

sueltos que seguían la ruta del Cabo de Hornos. Ese mismo siglo se segregaron del virreinato peruano los territorios de Nueva Granada y del Río de la Plata, abriendo otros puertos al comercio entre España y América del Sur. La nueva situación obligó a los navieros peruanos a adaptarse y a invertir de manera considerable en el tráfico del trigo chileno, llegando así a dominar la economía de esa capitania general en el periodo previo a la independencia.

El sistema de defensa marítima española durante la época de los Austrias contempló una gran variedad de flotas y armadas, independientes unas de otras, pero todas sujetas a la autoridad real. Una de estas armadas es la que creó en 1579 en el virreinato peruano, como respuesta inmediata a la incursión de Francis Drake. A diferencia de las otras organizaciones navales españolas, la Armada de la Mar del Sur fue una institución absolutamente americana y peruana, pues el virreinato peruano fue el encargado de construirla, mantenerla, operarla, marinarla y, en fin, cubrir todos sus gastos y necesidades.

La Armada nunca fue numerosa, contando usualmente con un par de galeones y algunas otras embarcaciones de menor porte. Pero en tiempos de gran peligro y necesidad se incorporaban naves mercantes a las que se les proveía del armamento necesario.

El mando de la Armada recaía en un capitán general, embarcado en la nave capitana, quien era asistido en los aspectos náuticos por el almirante, en la nave que recibía dicho sobrenombre. La gente a bordo se agrupaba en gente de guerra y gente de mar, comprendiendo los primeros a los soldados y artilleros del presidio o guarnición del Callao, y a los oficiales que con ese propósito se nombraban. La gente de mar era bastante más diversa en funciones y procedencias, pero entre ellos se encontraban los pilotos, contra maestres, gavieros, carpinteros, calafates, etc.

De este grupo resultaban importantes los pilotos, de cuya preparación dependía la seguridad de la navegación. Para proveerles de los conocimientos necesarios, en 1665 Francisco Ruiz Lozano, cosmógrafo mayor del Perú, propuso y obtuvo que el virrey Conde de Santiesteban crease una cátedra de matemáticas con aplicación a la náutica, la cual se dictó hasta 1707 en el Hospital de Marineros del Espíritu Santo.

La función primaria de la Armada fue proteger los envíos de dinero a Panamá, misión que cumplió con éxito a lo largo de sus casi 170 años de existencia. Su misión secundaria era proteger el virreinato de los ataques, y en ella tuvo que enfrentar varias amenazas que en términos generales pueden agruparse en cuatro épocas: grandes corsarios (1579-95), asaltos holandeses (1600-43), el filibusterismo (1680-88) y la presencia francesa (1700--25).



Expedición holandesa al mando de Jacques L'Hermite en 1624.

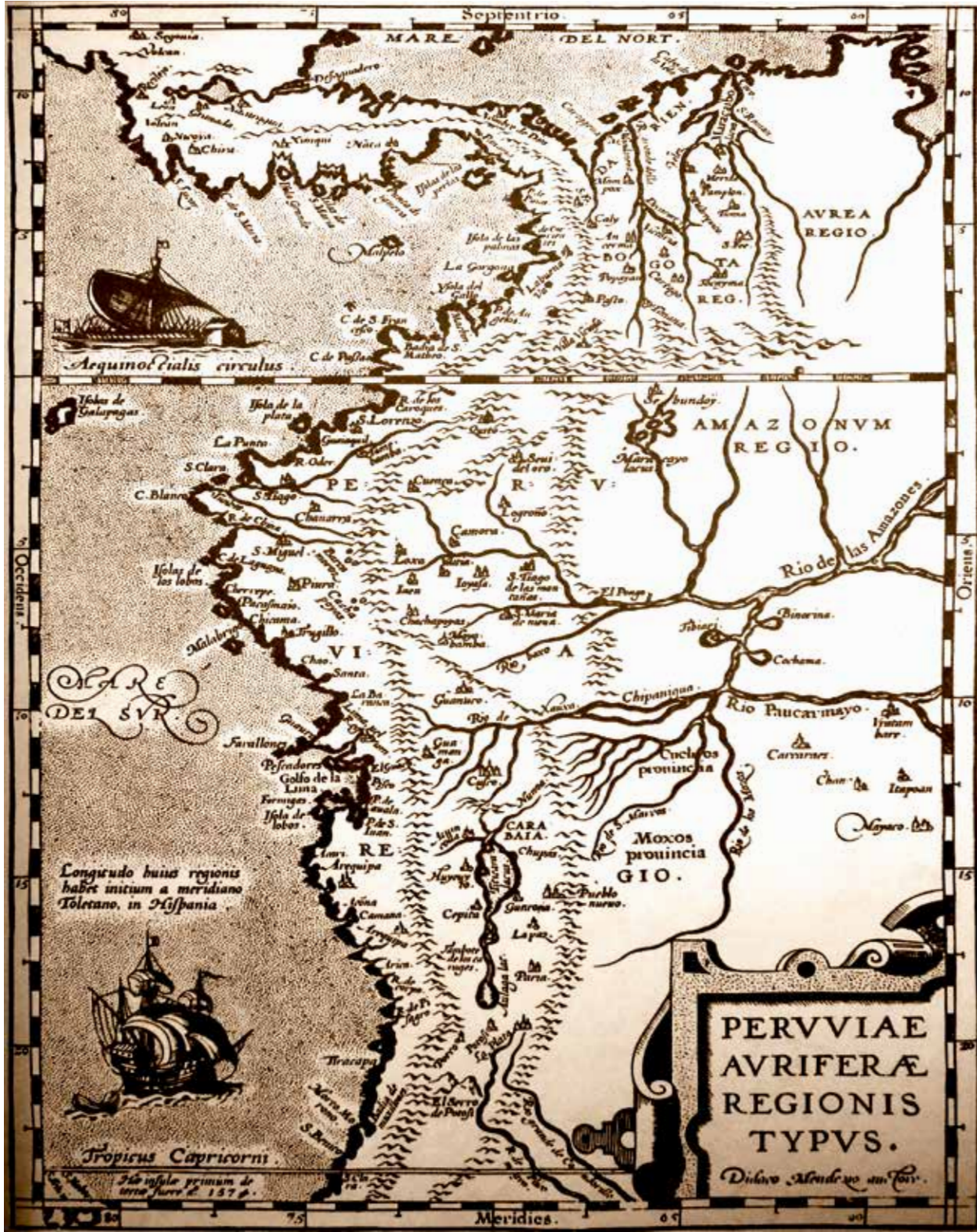
La Armada de la Mar del Sur estaba condenada a desaparecer desde principios del siglo XVIII, cuando las reformas borbónicas llevaron a fusionar todas las instituciones de ese tipo en la Real Armada española. Sin embargo, en el Perú subsistió hasta que el gran maremoto de 1746 destruyó lo que quedaba de la primera institución naval americana. Casi de inmediato se destacaron naves de la Real Armada para hacerse cargo de la defensa del virreinato peruano, iniciando su vida el Apostadero Naval del Callao, institución que a fines del siglo sería la base de un Departamento Marítimo con jurisdicción desde el Cabo de Hornos hasta Panamá.

En este contexto se establecieron la Capitanía de Puerto del Callao (1791) y la Academia Real de Náutica de Lima (1791) y se mandaron construir en España los bergantines Peruano y Lintero (1794), primeras naves de la Real Armada destinadas en forma permanente a nuestras aguas. Los grandes impulsores de estos cambios fueron dos oficiales navales que llegaron a ejercer el cargo del virrey del Perú: Manuel de Guirior (1776-80) y Francisco Gil de Taboada (1790-96).

El puerto del Callao

Quizá el mejor puerto natural peruano se ubica al oeste de Lima formando una amplia bahía abierta hacia el norte, cerrada al sur por La Punta y protegida hacia el oeste por las islas San Lorenzo y El Frontón. Hay un angosto paso entre estas islas y La Punta, limitado por el bajo de El Camotal o Lomo de Ballena.

Al establecerse los españoles en Lima, existían algunos grupos de pescadores que



Mapa del Perú por Diego Méndez en 1574, Presidencia de la República - Instituto de Planificación. Atlas Histórico Geográfico y de paisajes peruanos.



Entre los siglos XVI y XVII, Paíta fue el punto de recalada en la ruta entre Panamá y el Callao.

ocupaban parte del Callao. En la medida en que creció la actividad económica del virreinato peruano, el puerto tuvo mayor movimiento, llevando a que algunos comerciantes establecieran en él sus almacenes y luego pasaran a vivir allí. Pronto surgió un poblado, luego una villa y finalmente una ciudad, con iglesias, muelles y otros edificios públicos, pero sin llegar a tener una fundación formal.

Ante las amenazas holandesas de principios del siglo XVII, el Callao fue amurallado a mediados de ese siglo, pero en 1746 un gran terremoto, seguido de un maremoto, destruyeron totalmente la ciudad e hicieron naufragar a la gran mayoría de naves en la bahía.

La reconstrucción se inició con las obras de la fortaleza del Real Felipe, completada en 1776 con otros dos castillos (San Miguel y San Rafael), la cual debía ser el único edificio en el puerto. La población se fundó en Bellavista, pero poco a poco los comerciantes comenzaron a establecerse en las cercanías del puerto y de la fortaleza del Real Felipe, volviendo a surgir un poblado que ya era considerable en los albores de la independencia.

Durante estas luchas, el Callao se constituyó en el principal centro marítimo realista, como sede del Departamento Marítimo de su nombre, razón por la cual fue atacado varias veces por las naves patriotas. En setiembre de 1821 los realistas entregaron el Callao a los patriotas, que pasaron a ocupar las instalaciones navales españolas para la flamante Armada Peruana. Sin embargo, en enero de 1824 los realistas volvieron a ocupar el puerto y ciudad, manteniendo una tenaz resistencia hasta principios de 1826, encabezada por el general Rodil.

Durante las primeras décadas de la república, el Callao entabló una fuerte competencia económica y comercial con Valparaíso, la misma que eventualmente nos llevó a la Guerra de la Confederación Perú-Boliviana (1836-39), e influyó también en los orígenes de la guerra con Chile (1879-83). Tanto en una como en otra, su bahía fue escenario de diversas acciones, pero quizá el momento cumbre de su historia haya sido el combate naval que tuvo lugar el dos de mayo de 1866, entre la escuadra del brigadier Casto Méndez Núñez y las defensas del puerto, tanto en tierra como a flote. En dicha acción el pueblo chalaco participó masivamente y contribuyó a la victoria peruana.

El puerto de Paita

Ubicado al Sur de una amplia bahía que corre entre las puntas Colán y Telégrafo, Paita es el principal puerto piurano y uno de los más importantes de la costa norte peruana. Parte de esta importancia se debe a que posee un magnífico fondeadero, libre de peligros submarinos, y a que entre los siglos XVI y XVIII fue punto de recalada en la ruta entre Panamá y el Callao, ya que a partir de ese punto las naves debían navegar contra vientos y corrientes predominantemente del Sur, pudiendo demorar varios meses para cubrir una distancia relativamente corta.

Ocupada por grupos de pescadores nativos, la población colonial creció a lo largo de una estrecha franja de tierra que corre al pie de un elevado barranco. Las casas eran en su mayoría de barro y caña, alineadas en las pocas e irregulares calles. El único edificio notable que poseía ya en la república era la Aduana, hecha de hierro y calamina corrugada, y la Iglesia Matriz, mientras que el agua, apta para consumo humano, debía ser transportada desde un lugar ubicado a unos 15 kilómetros.

Paita fue atacada por corsarios y piratas desde el siglo XVI. Con ocasión del ataque del almirante holandés Spilbergen, en 1615, el puerto fue defendido por Paula Piraldo de Herrera de Andrade y Colmenaro, encomendera de Colán. En el año 1740 fue incendiada por el almirante inglés Anson.

A finales del siglo XVIII, Paita vivió un nuevo auge a raíz del inicio de la actividad ballenera en el Pacífico sur americano. Buques británicos y norteamericanos fueron autorizados por las autoridades españolas a recalar en este puerto, y muchos de sus pobladores se embarcaron en esas naves para emprender las largas campañas en busca de los enormes cetáceos. Además de encontrarse múltiples referencias a Paita en las clásicas obras de Herman Melville, quien vino al Perú en uno de esos balleneros de Nantucket, en Paita se quedaron varios de esos hombres que contribuyeron a dar un aspecto más cosmopolita al puerto. En ese ambiente se formarían muchos de los hombres de mar peruanos que darían brillo a la marina y al país en los años republicanos, entre ellos Miguel Grau,

Camilo Carrillo y Juan Noel. La mayoría de la población paitena se dedicaba a las actividades pesqueras y a otros menesteres náuticos, siendo considerados muy buenos marineros.

Al producirse la independencia, y la pérdida de Guayaquil, Paita adquirió mayor gravitación en el litoral Norte, manteniendo un activo comercio con el referido puerto ecuatoriano y también con Panamá.

La Escuela Náutica de Paita

La vieja Academia Real de Náutica de Lima, creada en 1791, funcionó en forma ininterrumpida hasta julio de 1821, cuando su profesor, el piloto de la Real Armada Andrés Baleato, la clausuró ante la insostenible situación realista. En noviembre de ese mismo año fue reabierta como Escuela Central de Marina, a cargo del Teniente Primero Eduardo Carrasco, antiguo alumno y profesor de la academia colonial. Tuvo como función formar oficiales y pilotos para la armada y la marina mercante y, ante la necesidad de incrementar esta última, ya hacia 1833 se había pensado en establecer otras dos escuelas náuticas subsidiarias, una en Paita y otra en Arica. Esta última no llegó a ser abierta, pero la de Paita lo hizo en agosto de 1840, quedando a cargo del Teniente Segundo Francisco Carrasco.

Debido a la inestabilidad política de esos años, la escuela de Paita tuvo que cerrar en 1843. La Escuela volvió a funcionar en dos oportunidades, una entre 1861 y 1867, y la otra entre 1888 y 1906. De sus aulas salieron varios distinguidos oficiales navales, como el Capitán de Navío José María García; Manuel y Raymundo Cárcamo, fallecidos como Teniente Primero y Capitán de Corbeta en el combate del 2 de mayo de 1866; y el Alférez de Fragata Manuel Gil Cárdenas, quien formó parte de la brigada de torpedistas que logró destruir los buques chilenos *Loa* y *Covadonga*.

Piratas y corsarios

El virreinato peruano tuvo dos tipos de amenazas en la mar: aquellas provenientes de potencias enemigas, expresadas en acciones de corsarios y flotas; y aquellas que simplemente constituían actos delictuosos sin respaldo de ninguna potencia, más comúnmente conocidas como actos de piratería. Unas y otras se mezclaron a lo largo de los tres siglos que duró la colonia, y muchas veces se confundieron entre sí, pero en términos generales podemos identificar algunos momentos de su actividad.

La época de los corsarios isabelinos (1578-94). Enmarcada en la guerra entre España e Inglaterra, varios corsarios ingleses lograron penetrar el supuestamente secreto Estrecho de Magallanes e incursionar en aguas del Pacífico. Estos fueron Francis Drake (1578-79), Thomas Cavendish (1587) y Richard Hawkins (1593-



*Maqueta de la Nao Santa María, principal nave durante el viaje de descubrimiento americano por parte de Colón.
Museo Naval del Perú.*

94). Los daños que lograron causar fueron cuantiosos, pero el virreinato reaccionó creando la Armada de la Mar del Sur. A órdenes de Beltrán de Castro, dicha fuerza naval logró derrotar y capturar a Hawkins, tras perseguirlo desde Paita, frente a Atacames, Ecuador, el 22 de junio de 1594.

La época de las incursiones holandesas (1599-1643). La prolongada guerra de independencia de los Países Bajos protestantes repercutió en el Pacífico a través de numerosas naves holandesas. Algunas de estas naves traían claras intenciones hostiles, Pero otras buscaban establecer vínculos comerciales que la legislación española prohibía estrictamente, no solo por el monopolio sino por tratarse justamente de protestantes. Las expediciones holandesas en el Pacífico fueron las de Simón de Cordés con cinco naves (1599-1600), Olivier van Noort con tres naves (1600), Joris van Speilbergen con cinco naves (1615), Jacobo Le Maire con dos naves (1616), Jacques L’Hermite con once naves (1624) y Hendrik Brouwer con cinco naves (1643). La Armada debió multiplicarse para defender el Mar del Sur, patrullando en forma regular el extremo sur del continente y enfrentándose a Spilbergen en un combate frente a Cerro Azul que comenzó en la noche del 17 de julio de 1615 y concluyó al día siguiente con la pérdida de la almiranta y un patache. Tanto Spilbergen como L’Hermite llegaron a bloquear el Callao, falleciendo este último durante dicha acción. Le Maire, por su parte, descubrió la ruta del Cabo de Hornos, mientras que Brouwer intentó asentarse en la zona de Valdivia, repitiendo así la ocupación holandesa del norte brasileño.

La época de los filibusteros (1680-88). A mediados del siglo XVII numerosas islas del Caribe estaban en manos de diversas potencias europeas, pero algunas otras se habían convertido en virtuales nidos de piratas, territorios donde ellos imperaban y que les servían de refugio para incursionar sobre las rutas comerciales o atacar algunas ciudades litorales. En este proceso, un grupo de filibusteros dirigidos por Henry Morgan logró cruzar el Istmo en 1671, atacando y destruyendo Panamá, abriendo además un camino a otros grupos de filibusteros para actuar en el Pacífico. Pronto comenzaron a incrementar su número, llegando a sumar unos 1200 entre 1680 y 1688, que en pequeñas embarcaciones amenazaban el tranquilo tráfico marítimo en el Pacífico e incluso llegaban a atacar ciudades como Paita e Ilo. La Armada de la Mar del Sur actuó contra ellos, pero ciertamente se trataba de una lucha desigual, pues las pesadas naves de la armada no podían dar caza a las ligeras naves piratas. Fue necesario que el comercio de Lima creara una empresa dedicada a ese propósito exclusivamente. Se llamó la Compañía de Nuestra Señora de Guía, que usando algunas naves apropiadas logró limpiar la Mar del Sur de estos personajes.

Las amenazas del siglo XVIII. A principios del siglo, el cambio dinástico en España (Austrias por Borbones) trajo una prolongada guerra en el marco de la cual se presentaron dos tipos de amenazas al virreinato peruano: creciente número de buques franceses involucrados en contrabando, y presencia de algunos corsarios británicos, entre los cuales podemos mencionar a William Dampier (1703-04) y Woodes Rodgers (1708-09).

Más avanzado el siglo, en 1739, estalló un nuevo conflicto con Gran Bretaña, en el curso del cual los británicos planearon llevar a cabo un ataque simultáneo al Istmo de Panamá desde ambas orillas, despachando para ello al comodoro George Anson al mando de una flotilla que en 1741 pasó al Pacífico con algunas pérdidas. Perseguido por la Armada, logró atacar algunos mercantes e incendiar Paita, desistiendo de su ataque a Panamá.

Finalmente, las guerras napoleónicas (1791-1815) también tuvieron consecuencias para el virreinato peruano, que no sólo se vio atacado por corsarios enemigos sino que también debió combatir un creciente contrabando. El último de esos corsarios fue el buque británico *Cornwallis*, que partiendo de Port Jackson, Australia, recorrió la costa Oeste americana entre mayo y octubre de 1807, capturando una cantidad impresionante de naves, muchas de ellas peruanas.

VIAJES DE DESCUBRIMIENTO DE OCEANÍA PARTIENDO DESDE EL PERÚ

Oceanía fue explorada desde el Perú en dos etapas, la primera abarca los dos viajes de Alvaro de Mendaña (1567-68 y 1595-96) y el de Pedro Fernández de Quirós (1605-06). La segunda comprende los esfuerzos del virrey Amat y Juniet por ejercer la soberanía española en las islas de Tahití y Pascua, y comprende los viajes de Felipe González de Haedo (1770) y los dos de Domingo de Boenechea (1772 y 1774).

Inspirado por las noticias del descubrimiento que Túpac Inca Yupanqui había hecho de unas ricas islas al poniente del Perú, en 1567 el gobernador del Perú despachó a su joven sobrino Álvaro de Mendaña y Neira (20 años) para que al mando de dos naves buscara dichas islas. El zarpe se produjo el 19 de noviembre de aquel año, llevando como pilotos a los experimentados Pedro Sarmiento de Gamboa y Hernán Gallego. Este sería el primer viaje redondo al Pacífico Meridional, descubriendo en él 22 islas del grupo de las Salomón y un atolón de las Marshall y la isla de Wake. Tras recalar en la costa mexicana, ambas naves arribaron al Callao el 11 de setiembre de 1569.

Animado por sus descubrimientos, Mendaña viajó a España y obtuvo una autorización real para emprender el poblamiento de las islas por él descubiertas. Habrían de pasar más de veinte años para que intentar llevar a cabo su proyecto, contando con el apoyo del piloto Pedro Fernández de Quirós. Con cuatro naves partió del Callao el 9 de abril de 1595, pasando primero a Paita, desde donde zarpó hacia el Oeste el 16 de junio. Motines, enfermedades, naufragios y mil problemas más hicieron fracasar el intento colonizador, falleciendo la mayor parte de los 378 hombres, mujeres y niños que habían iniciado el viaje, entre ellos el propio Mendaña. Su viuda, Isabel Barreto, asistida por Quirós, logró llegar con una solitaria nave a Filipinas el 11 de febrero de 1596. En el viaje se descubrieron cuatro islas de las Marquesas, tres del grupo de las Danger, cuatro islas y un grupo de islotes en las Santa Cruz, y varias islas más en las Senyavin, grupo de las Carolinas.

El fracaso de Mendaña despertó en Pedro Fernández de Quirós el mismo interés del difunto por poblar las Islas Salomón. Tras gestionar ante la corona el permiso respectivo, que abarcaba no sólo dicho poblamiento sino el descubrimiento de la Tierra Austral Incógnita, Quirós logró zarpar del Callao el 21 de diciembre de 1605 al mando de tres naves. Llevaba como almirante al piloto Luis Vaez de Torres, con quien tuvo algunos desacuerdos en la colonia de Nueva Jerusalem, en la isla Espíritu Santo, en las Nuevas Hébridas. A raíz de ello, se separaron y mientras Quirós se dirigió a Nueva España (México), a donde arribó en octubre de 1606; Vaez de Torres, quien se había dirigido al Sur, pasó por el estrecho que

separa Australia de Nueva Guinea, descubriendo así la primera de estas islas. Además, en esta expedición se descubrieron nueve islas en las Tuamotú, las Kiriba y Rakahanga, tres islas del grupo Duff, cinco islas en las Banks, cinco en las Nuevas Hébridas y una de las Gilbert.

La segunda etapa exploratoria de Oceanía se llevó a cabo bajo el impulso del virrey Amat y Juniet (1761-76), obedeciendo a la necesidad de afirmar la soberanía española en las islas Tuamotu y Pascua.

La primera expedición en 1770, estuvo al mando del Capitán de Fragata Felipe González Haedo, explorando la isla de Pascua y el archipiélago de Chiloé.

Dos años después se despachó una fragata al mando del Capitán de Fragata Domingo de Boenechea con instrucciones de sitiarse las islas que los formaban y expulsar a los extranjeros que pudieran haberse asentado. Boenechea cumplió con su cometido y exploró extensamente la zona, a donde retornó con dos naves a fines de 1774. Basados en Tahití, donde habían dejado dos misioneros y al soldado de infantería de marina Máximo Rodríguez, nacido en Lima, para que permanecieran un año, los dos buques llevaron a cabo extensas exploraciones en la zona. Boenechea falleció a bordo de su fragata y fue enterrado en Tahití. El mando lo tomó el Teniente de Navío Tomás de Gayangos, retornando al Callao. Se produjo una magnífica cartografía de varias islas del Pacífico Sur y se reunió valiosa información etnográfica, destacando en esto último el diario del soldado Rodríguez.



Alvaro de Mendaña, descubridor de las Islas Salomón y las Islas Marquesas en el Pacífico.



Pedro Fernández de Quirós



*Desembarco de José de San Martín, Libertador del Perú, en la bahía de Paracas (1820).
Museo Naval del Perú.*

La Independencia

Marinos europeos al servicio de la Independencia Americana

Las guerras de independencia americana no sólo fueron un esfuerzo de los propios americanos, sino que se contó con el aporte humano de hombres de variadas nacionalidades. Algunos de ellos lo hicieron profundamente convencidos de los ideales de libertad proclamados por las revoluciones norteamericana y francesa, otros firmemente convencidos de que España no podía seguir discriminando a los americanos. Tampoco faltaron quienes lo hicieron en busca de fama y dinero. Pero al margen de las peculiares motivaciones de cada uno, dieron su aporte de sangre a la libertad de nuestros pueblos. Entre ellos hubo varios marinos. Podemos mencionar a:

Guillermo Brown (Foxford, Irlanda 1777 - Buenos Aires 1857).- Ingresó al servicio de los patriotas de Buenos Aires en 1814, dirigiendo el bloqueo a la plaza realista de Montevideo. A fines de 1815 zarpó hacia el Pacífico al mando de tres buques, llevando a cabo el primer ataque patriota al Callao el 20 de enero de 1816. Tras algunas semanas frente a este puerto, zarpó para atacar Guayaquil, donde su buque varó y fue capturado. Liberado a través de un canje de prisioneros, Brown retornó a Buenos Aires, donde prestó importantes servicios a su patria adoptiva.

Juan Illingworth (Stockport, Chester, Inglaterra 1786 – Hacienda Chonaca 1853). Ingresó al servicio patriota en 1818, formando parte de la Armada Chilena. Al mando de la corbeta Rosa de los Andes incursionó aquel año por la costa peruana y colombiana. En 1820 se unió a las fuerzas de Bolívar, con el grado de coronel y luego de general. Fue el primer jefe de la armada colombiana y como tal tomó parte del bloqueo al Callao en 1825 y en el conflicto peruano-colombiano de 1828-29.

Lord Thomas Alexander Cochrane, X Conde de Dundonald (Annsfield, Escocia 1775, Kensington, Londres 1860). Quizá el más prestigioso comandante de la marina británica durante las guerras napoleónicas, pero con un carácter difícil y profundamente interesado en el dinero. Ingresó al servicio patriota en 1818, comandando la Escuadra Chilena desde ese año hasta 1822. Llevó a cabo tres

expediciones sobre el virreinato peruano, conduciendo con intrepidez la captura de Valdivia y de la fragata española Esmeralda. La última expedición fue la que condujo al Ejército Libertador, que al mando del general San Martín desembarcó en Paracas el 8 de setiembre de 1820. Posteriormente prestó importantes servicios a los gobiernos de Brasil y de Grecia.

Martín Jorge Guise (Highnam, Inglaterra, 1780 – fragata **Presidente**, Guayaquil 1828). Ingresó al servicio de la causa patriota en 1818, como Capitán de Fragata de la Armada Chilena. En setiembre de 1821 ingresó al servicio peruano como el primer Comandante General de la Marina. Tras unos meses renunció y retornó luego al servicio naval peruano como comandante general de la Escuadra, cargo con el cual dirigió la escuadra en las campañas a Puertos Intermedios.

En 1828 comandó la escuadra nacional en el conflicto con la Gran Colombia, muriendo sobre la cubierta de la Fragata Presidente el 24 de noviembre de ese año, luego de tres días de combates para capturar Guayaquil.

Hipólito Bouchard (Saint Tropez 1780 - Hacienda San Javier, Palpa 1837). Ingresó al servicio de los patriotas de Buenos Aires en 1816, tomando parte en la campaña de Brown sobre el Pacífico, en la que se le otorgó el mando de la Fragata capturada **Consecuencia**, a la que se cambió de nombre por Argentina. Se separó de Brown en Galápagos y siguió hostilizando a los realistas en el Pacífico. Luego de algún tiempo retornó a Buenos Aires, volviendo a hacerse a la mar para dar la vuelta al mundo entre 1817 y 1819. Tomó parte de la Expedición Libertadora e ingresó luego al servicio naval peruano, participando en las campañas a puertos Intermedios y la de Guayaquil (1828-29). Tras la muerte de Guise fue nombrado comandante en jefe de la escuadra peruana, firmando la rendición del puerto de Guayaquil.

La Expedición Libertadora

Luego de varias incursiones de corsarios bonaerenses y chilenos (1816-18), el almirante Cochrane recorrió dos veces la costa peruana y atacó el Callao (1819) antes de que pudiese considerarse que había obtenido pleno control de la Mar del Sur. Luego que logró esto se preparó el zarpe de la gran expedición militar que debía liberar al Perú del poder realista y asegurar la independencia que tanto Buenos Aires como Chile habían obtenido.

Contribuyeron al éxito de esta gran operación una nutrida red de patriotas peruanos que hacía llegar a San Martín diversos informes sobre la situación peruana, las fuerzas realistas, los puertos, lugares de desembarco y otras noticias de interés.

Al mando del general San Martín, la Expedición Libertadora salió de Valparaíso el 20 de agosto de 1820. El mando de la escuadra lo tenía el vicealmirante Lord



Lista de los buques destinados á la expedicion liber- tadora del Perú.

ALMIRANTE DE LA ESCUADRA

LORD COCKRAN.

BUQUES.	CAÑONES.	HOMBRES.	COMANDANTES.
OHIGINS.....	50.....	330.....	CAPITAN Crosby.
SAN MARTIN.....	64.....	400.....	„„ Wilkinson.
LAUTARO.....	36.....	254.....	„„ Gaiso
INDEPENDENCIA.....	32.....	210.....	„„ Foster.
GALVARINO.....	18.....	116.....	„„ Spray.
ARAUCANA.....	16.....	96.....	„„
PUEYREDON.....	10.....	72.....	„„
MOTEZUMA.....	10.....	60.....	„„ Gornig.
	<u>236</u>	<u>1538</u>	

De toda la tripulacion de estos buques, una tercera parte es de buenos marineros ingleses, otra de los mismos Chilenos, y la restante es de soldados de marina.

TRANSPORTES.

Santa Rosa COMANDANTE Y CAPITAN GENERAL DE LA EXPEDICION LIBERTADORA DEL PERU

Consecuencia
Minerva
Magdalena
Emprendedora.....
Gaditana
Geresana
Perla
Dolores
Peruana
Maquena
Aguila
Terrible
Golondrina

D. JOSE DE SAN MARTIN.

REGIMIENTOS COMANDANTES

Granaderos á caballo..... Alvarado.....
Cazadores..... Vecochea.....
Artilleria 28 piezas..... Borgoña.....
Compañia de coheteros..... Hind.....
Regimientos N.º 7..... Conde.....
..... 8..... Martínez.....
..... 4..... Desa.....
Infanteria..... 2.....
..... 4..... Sanchez.....
..... 5..... Larrasabal.....
..... 1..... Thomson.....

.. Tropas de Buenos-Ayres.

.. Tropas de Chile

Total de toneladas de los
transportes 6500.

Suma de las fuerzas..... 5 6 0 0.
Tripulacion de buques..... 1 5 3 8.
TOTAL DE LA GENTE..... 7 1 3 8.

BUENOS-AYRES.

IMPRESA DE LA INDEPENDENCIA.

Lista de los buques de la Escuadra Libertadora de San Martín según un documento de época.
José A. De la Puente Candamo. Historia Marítima del Perú, T. V, V. 1



Escuadra libertadora de San Martín y Paso de los Andes.

Cochrane, y entre sus capitanes se encontraba Martín Jorge Guise, al mando de la fragata *Lautaro*; Tomas Carter, al mando del bergantín *Araucano*; Guillaume Prunier, al mando del bergantín *Puyrredón*; John S. Spry, al mando del bergantín **Galvariano**. El convoy que transportaba las tropas, compuesto por 17 transportes, se encontraba al mando del norteamericano Amaso Delano.

El 8 de setiembre la expedición desembarcó en la bahía de Paracas, e inició sus operaciones terrestres despachando una columna hacia el interior del país. Algún tiempo después, el cuerpo expedicionario principal se desplazó por mar al norte de Lima, estableciendo su cuartel general en Huaura. Desde allí seguiría amenazando Lima hasta obtener que los realistas abandonaran dicha ciudad en julio de 1821. Se había iniciado el fin de la larga dominación realista en el Perú.

La primera Escuadra Peruana

El Perú va a contar con su primera unidad naval en marzo de 1821, cuando la goleta *Sacramento* fue capturada para la causa patriota por los hermanos paiteños Victoriano y Andrés Cárcamo. Rebautizada *Castelli*, a dicha goleta se le sumaron en setiembre dos bergantines realistas, luego de la rendición de la plaza del Callao, siendo rebautizados *Belgrano* y *Balcarce*; en noviembre la corbeta *Limeña*; a principios



de 1822 se incorporó la goleta *Macedonia* y luego la de igual clase *Cruz*, el bergantín *Coronel Spano* y la fragata *Protector*.

Los hombres que tripularon esa escuadra fueron de variada procedencia, muchos británicos, como los capitanes Robert Forster, Juan Young, Thomas William Carter, los tenientes James Esmond, James Gull, Eugenio Reeding, Juan Robinson, Enrique Freeman, Price, Homand, Andrés Gordon Robertson, Bell, Joseph Wickham, y Jorge Reading, los cirujanos Francis Miniun y John Stanna, y el capitán de infantería de marina John Wood. Otros franceses, como Bouchard y Prunier, no faltaron los españoles, como el brigadier José Pascual de Vivero y el teniente San Julián; y tampoco los peruanos, como Eduardo Carrasco, Manuel Villar, Antonio Valle Riestra, Antonio D'Oyararte, Agustín Arriola, José Sala Valdez, Miguel Pastrana, Juan Geraldino, Manuel Pérez Oblitas.

José de San Martín, Bernardo Monteagudo, Martín Jorge Guise y las primeras ordenanzas de la marina republicana

El gran organizador del Estado Peruano fue, sin duda, el general José de San Martín, con el concurso de numerosos patriotas de diversos puntos de América, entre los que destacó el tucumano Bernardo de Monteagudo, Ministro de Guerra y Marina



*Bernardo Monteagudo, primer Ministro de Guerra y Marina.
Ministerio de Marina. El Mar de Grau y la Marina de Guerra del Perú.*

de agosto a diciembre de 1821, lapso en el cual se creó la Armada Peruana, con el apoyo del Capitán de Navío Martín Jorge Guise, quien firmó ya como comandante del Arsenal de Marina el 18 de setiembre y como Comandante General de la Marina a partir del 29 de ese mismo mes.

La naciente Marina peruana surgía sobre la base del antiguo Departamento Marítimo del Callao, pasando a ocupar sus instalaciones y varios de sus buques, así como incorporando a muchos de los que habían servido a la corona española. Las ordenanzas navales españolas de 1802 pasaron a regir a la marina peruana, excepto en lo relativo a la disciplina a bordo, para la que se adoptaron las normas británicas.

A partir de 1823 la organización naval peruana fue encomendada al Capitán de Navío José Pascual de Vivero (Sevilla 1762 - Lima 1834), quien se desempeñó como Comandante General de la Marina hasta su deceso. Vivero contó con la eficaz colaboración de Guise y otros jefes de la escuadra, que en sus primeros años se vio empeñada en las dos campañas sobre Puertos Intermedios, y el largo bloqueo del Callao (1824-26).



*Capitán de Navío Martín Jorge Guise, primer Comandante General de la Marina en 1821.
Ministerio de Marina. El Mar de Grau y la Marina de Guerra del Perú.*



*Goleta Sacramento, primer buque de la escuadra peruana capturada a los españoles (1821).
Ministerio de Marina. El Mar de Grau y la Marina de Guerra del Perú.*



*Bloqueo de Guayaquil durante la guerra contra la Gran Colombia (1828-1829). Combate de Punta Malpelo.
Museo Naval del Perú*

La Marina Republicana del Siglo XIX

CONFLICTO CON LA GRAN COLOMBIA

Básicamente por razones de orden interno grancolombiano, pero empleando como argumentos que el Perú había ocupado indebidamente Tumbes, Jaén y Maynas, y que además no había cumplido con reponer los reemplazos de las fuerzas colombianas empleadas en su independencia, el 3 de julio de 1828 el Libertador Simón Bolívar declaró la guerra al Perú. El gobierno peruano despachó la corbeta Libertad, al mando del Capitán de Corbeta Carlos García del Postigo, para que cruzara aguas internacionales delante del Golfo de Guayaquil para controlar e interceptar las naves que entrasen o saliesen de ese puerto.

El 31 de agosto de 1828 las naves grancolombianas Pichincha y Guayaquileña atacaron a la corbeta peruana frente a Punta Malpelo, siendo rechazadas y obligadas a retirarse con grandes pérdidas a bordo. Se había producido así el primer encuentro de la guerra contra la Gran Colombiana.

Ante esta situación, se dispuso el bloqueo de Guayaquil que en aquel periodo pertenecía a la Gran Colombia y se iniciaron las operaciones sobre toda la costa grancolombiana. La escuadra nacional, al mando del Vicealmirante Martín Jorge Guise, se dirigió a Guayaquil y realizó diversas incursiones antes de atacar las defensas de esa ciudad ribereña. El ataque se llevó a cabo los días 22 al 24 de noviembre de 1828, logrando batir las defensas a flote y silenciar buena parte de la artillería enemiga. Lamentablemente, la noche del 23 al 24, la fragata Presidente encalló y los defensores pudieron instalar un cañón que la atacaba sin que pudiese ser respondido. Al amanecer, con el repunte del río, la fragata volvió a ponerse a flote, pero el último tiro colombiano dio de lleno en el Vicealmirante Guise, quien falleció poco después. De acuerdo a sus disposiciones, el mando de la escuadra fue asumido por el Teniente Primero José Boterín quien continuó presionando a los defensores hasta lograr su rendición a fines de enero siguiente. La capitulación de la ciudad fue firmada por el Capitán de Navío Hipólito Bouchard, quien acababa de llegar para tomar el mando de la escuadra peruana. La plaza fue ocupada por las fuerzas peruanas desde el 11 de



Bandera de la Confederación Perú-Boliviana.

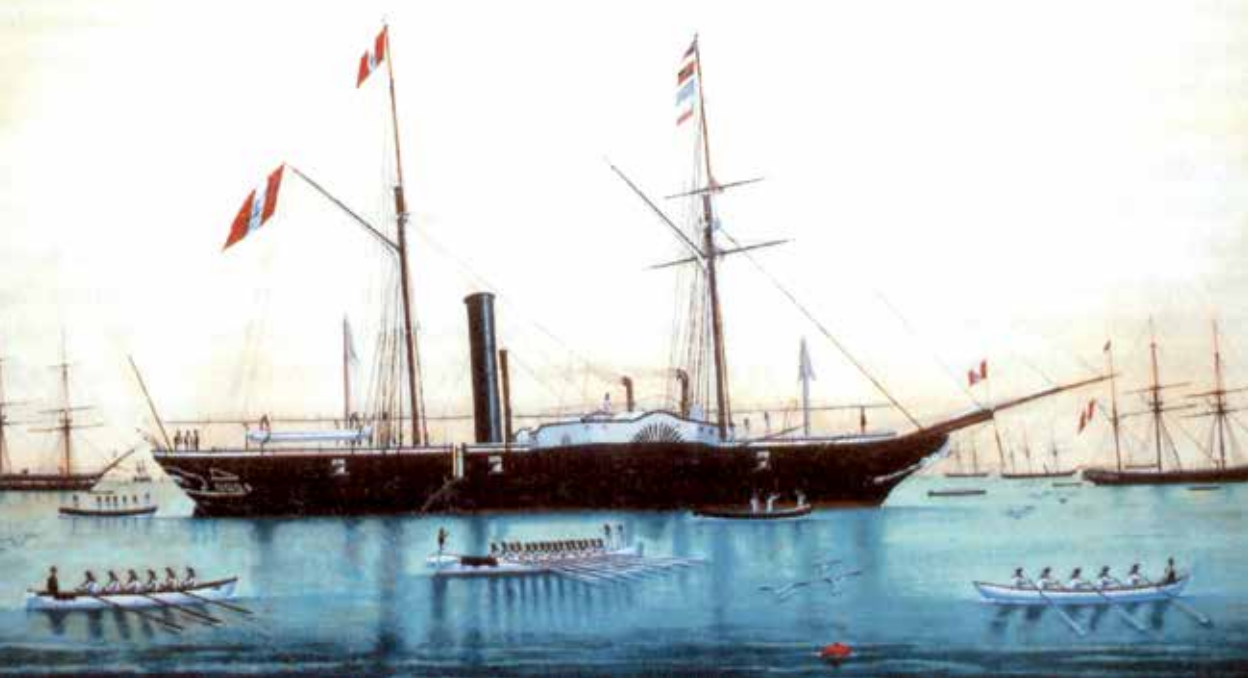
febrero hasta el 21 de julio de 1829.

En tierra, nuestras tropas sufrieron un serio revés en el Portete de Tarqui y poco después se firmó un tratado en Guayaquil (22 de setiembre de 1829), en el cual se establecía que la frontera entre Perú y la Gran Colombia correspondería a la de los antiguos virreinos y que sería delimitada mediante un tratado posterior que nunca llegó a realizarse pues la Gran Colombia se disolvió en 1830.

LA CONFEDERACIÓN PERÚ-BOLIVIANA

Separada del Perú a finales del periodo colonial para formar parte del Virreinato de Buenos Aires, el Alto Perú o Audiencia de Charcas se constituyó en la República de Bolivia en 1826. Sus naturales vínculos con la zona sur peruana hicieron que muy tempranamente en la vida independiente de ambas repúblicas se pensara en unificar sus destinos. Las discrepancias surgían en torno a quién debía llevar a cabo esa unificación.

La respuesta a este dilema vino en 1836, cuando luego de un periodo de crisis política, el mariscal Andrés de Santa Cruz fue convocado por el presidente peruano Orbegoso para intervenir en los asuntos internos del Perú a cambio de favorecer la confederación de ambos países bajo su control. La formación de una confederación de esta naturaleza afectaba sensiblemente la posición de Chile, que se veía amenazado por el enorme potencial que la unidad peruano-boliviana representaba. Ello llevó a que reaccionara en su contra, propiciando su disolución.



Vapor Rimac, el primer buque de guerra a vapor de la escuadra peruana, adquirida durante el gobierno del mariscal Ramón Castilla. Museo Naval del Perú

Aprovechando el estado de desarme en que se encontraba la escuadra peruana, tras las luchas internas ya referidas, el gobierno chileno llevó a cabo un sorpresivo ataque al Callao el 21 de agosto de 1836, en el cual lograron capturar la barca *Santa Cruz*, el bergantín *Arequipeño* y la corbeta *Peruviana*. Se inició así la guerra entre Chile y la Confederación Perú-Boliviana.

La primera fase de esta guerra debió definirse en el mar, y fue por ello que uno y otro bando trataron de hacerse de su control.

En el caso de la Confederación, esta fase de la campaña estuvo en manos de la Armada Peruana, que en noviembre de 1837 despachó una flotilla para incursionar sobre islas y territorio chilenos. Así, las corbetas *Socabaya* y *Confederación* y el bergantín *Congreso*, atacaron y capturaron la isla de Juan Fernández, incursionando sobre la costa central chilena, donde llegaron a desembarcar tropa de marina en San Antonio y Caldera.

Por su parte, el gobierno chileno y los peruanos opositores de la Confederación prepararon una expedición que, al mando del Almirante Manuel Blanco Encalada, desembarcó en el sur peruano y avanzó sobre Arequipa. Tras permanecer en esa ciudad durante más tiempo que el necesario, la fuerza expedicionaria de Blanco Encalada fue obligada a rendirse por el mariscal Santa Cruz, firmando el tratado de Paucarpata el 17 de noviembre de 1837.

Dicho tratado fue repudiado por el gobierno chileno, que de inmediato despachó

un escuadrón compuesto por cinco naves al mando del Capitán de Navío Roberto Simpson sobre las costas peruanas. Un escuadrón peruano formado por la corbeta *Socabaya* y los bergantines *Junín* y *Fundador* se encontraba en Islay bajo las órdenes del Capitán de Fragata Juan José Panizo. Simpson intentó destruir esa fuerza naval peruana el 12 de enero de 1838, pero Panizo logró maniobrar inteligentemente durante varias horas y poner a salvo a sus naves ante un enemigo superior en número y fuerza.

Ese mismo año, Chile logró obtener el control del mar y despachar una nueva y poderosa expedición al mando del General Manuel Bulnes, que logró derrotar al Mariscal Santa Cruz en la decisiva Batalla de Yungay, el 20 de enero de 1839. Para tratar de enfrentar esta amenaza en el mar, el mariscal Santa Cruz procuró reforzar la armada con buques corsarios, los cuales se convertirían en la última línea de defensa de la Confederación en el mar.

Combate de Casma

El 12 de enero de 1839 el escuadrón naval chileno al mando de Simpson y algunos buques que habían transportado a la expedición del General Bulnes fueron atacados en el puerto de Casma por la escuadra confederada formada por la corbeta *Edmond*, la barca *Mexicana*, el bergantín *Arequipeño* y la goleta *Perú*, bajo las órdenes del marino francés Juan Blanchet. La acción duró varias horas, falleciendo Blanchet y perdiéndose el *Arequipeño*, pero causando considerables pérdidas a las naves chilenas.

Sólo la intervención de naves del Escuadrón Naval Francés impidió que el ataque fuese reiniciado por las fuerzas confederadas luego de haberse vuelto a organizar en las afueras del puerto.

LA ESCUADRA DE CASTILLA Y SU POTENCIAL NAVAL

La explotación en gran escala de los depósitos de guano de la costa peruana facilitó la estabilización de los gobiernos peruanos desde fines de los años cuarenta hasta principio de los años setenta del siglo XIX. Entre los que más atención brindaron a la Marina en ese periodo estuvieron los dos periodos del Mariscal Ramón Castilla y el del General Rufino Echenique, quienes buscaron convertir al Perú en una potencia naval sudamericana a través de un agresivo programa de adquisiciones.

Entre dichas naves merecen destacarse la fragata *Mercedes*, que fue la primera nave de guerra que adquirió Castilla luego de que perdiéramos casi toda la escuadra en un incidente que tuvimos con los británicos en Islay. Vino luego el *Rímac*, primer buque de guerra a vapor de un país latinoamericano, construido en Estados Unidos en 1848; y las fragatas *Callao* y *Amazonas*, construidas en Inglaterra en la década



Explosión de la fragata Mercedes, 1854.

siguiente. También se adquirieron otras naves de guerra y transportes, al punto que la flota peruana llegó a ser la más considerable de América Latina en esos años.

No faltaron los accidentes, uno de los más lamentables fue la pérdida de la fragata *Mercedes*, ocurrida en Casma, en 1854. Aquel terrible accidente, que costó la vida de más de 800 personas, dejó una magnífica lección de valor más allá del cumplimiento del deber, cuando el Capitán de Navío Juan Noel prefirió hundirse con su nave antes de abandonarla en tan difícil trance y con la cantidad de gente que aún había a bordo.

Por otro lado, a fines de los años cuarenta del siglo antepasado se descubrió oro en California y pronto una gran cantidad de naves, de muy variada procedencia, se congregó en San Francisco llevando numerosos inmigrantes deseosos de convertirse en ricos mineros. Muchos de estos buques no sólo desembarcaban a esos pasajeros, sino que también perdían a buena parte o incluso a toda su tripulación, atraída por el resplandor del oro. Se vivía la “fiebre del oro”. En 1848 algunos buques peruanos se encontraban abandonados en San Francisco, por lo que sus propietarios pidieron al gobierno que se enviase una nave de guerra con el fin de proteger sus intereses. Fue así que el bergantín *General Gamarra*, al mando del Capitán de Fragata José María Silva Rodríguez, fue enviado a San Francisco, donde permaneció casi diez meses. Durante su estadía en ese puerto se produjo un gran desorden en tierra que las autoridades no pudieron sofocar, debiendo solicitar ayuda a los buques de guerra extranjeros surtos en la bahía. Por ese motivo, un destacamento armado desembarcó del *Gamarra* y ayudó a poner orden en la ciudad. De este modo el Perú tomó parte



Fragata Amazonas, el primer buque de guerra sudamericano en dar la vuelta en mundo (1856-1858). Museo Naval del Perú.

en la primera y única intervención armada de una fuerza naval latinoamericana en el territorio de los EE.UU.

El viaje alrededor del mundo de la fragata Amazonas

El 25 de octubre de 1856 la fragata *Amazonas*, al mando del Capitán de Navío José Boterín, zarpó del Callao en demanda de Hong Kong para realizar algunos trabajos urgentes en el dique de ese puerto. Al llegar se encontró con que había estallado la Segunda Guerra del Opio, motivándolo a dirigirse a Calcuta, donde hizo las reparaciones que necesitaba. Durante su estada en dicho puerto fallecieron varios de los tripulantes de la fragata, víctimas de cólera. De allí pasó a Londres, donde Boterín fue reemplazado por el Capitán de Corbeta Francisco Sanz, y se completó el armamento de la fragata. Finalmente, la *Amazonas* zarpó de Londres en demanda del Callao, arribando a nuestro primer puerto el 28 de mayo de 1858, luego de haber completado la primera vuelta al mundo de un vapor de guerra sudamericano. Habían participado de ese viaje 17 guardiamarinas.

Expedición al Ecuador

En 1857 el gobierno ecuatoriano ratificó un convenio para el pago de la deuda a sus acreedores británicos, dando en explotación territorios amazónicos pertenecientes al Perú. La protesta peruana fue rechazada y el presidente Castilla ordenó el bloqueo del Golfo de Guayaquil, el mismo que fue llevado a cabo por una escuadra al mando del Contralmirante Ignacio Mariátegui. El bloqueo



Fragata Resolución

se inició el 4 de noviembre de 1858, y habría de durar más de un año, lapso durante el cual Ecuador fue víctima de profundas luchas internas que llevaron al presidente Castilla a ocupar el puerto de Guayaquil, desembarcando fuerzas peruanas en ese puerto a mediados de noviembre de 1859. Castilla se retiró en enero de 1860 luego de firmar un acuerdo, que dio por terminado el conflicto.

LA GUERRA CON ESPAÑA

Después de la Batalla de Ayacucho, todos los países hispanoamericanos, excepto el Perú, habían firmado tratados de paz con España, mediante los cuales esta nación reconocía su independencia. Ello no había sido obstáculo para que se produjeran diversos actos de buena voluntad entre el Perú y España, pero ciertamente no existían relaciones oficiales.

En ese contexto, a mediados de 1863 se presentó en el Pacífico una escuadrilla española compuesta por las fragatas *Resolución* y *Nuestra Señora del Triunfo* así como por la goleta *Virgen de Covadonga*, que llevaba a bordo una Comisión Científica con el propósito de estudiar las antiguas posesiones españolas. En esas circunstancias se produjo un incidente en la hacienda Talambo, en el que fue muerto un español. El almirante español, Luis Hernández Pinzón, protestó ante el gobierno peruano e incitado por Eusebio Salazar y Mazarredo, cuyo cargo de Comisario Extraordinario para el Perú no había sido reconocido por el gobierno peruano. El 14 de abril de 1864 capturó las Islas Chincha, de donde provenía la mayor parte del guano que el Perú exportaba.



Combate de Abtao (7 de febrero de 1866).
Museo Naval del Perú.

Producidos estos hechos, España reforzó su Escuadra del Pacífico con las fragatas *Blanca*, *Berenguela* y *Villa de Madrid*, la goleta *Vencedora* y el blindado *Numancia*. El gobierno peruano, imposibilitado de atacar a una fuerza tan superior, firmó un tratado -conocido como Vivanco-Pareja- que ponía fin al conflicto pero que fue prontamente rechazado por la nación. El Coronel Mariano Ignacio Prado se levantó en Arequipa y tras casi un año de guerra civil logró hacerse del poder, repudiando el referido tratado y reiniciando las hostilidades. Previamente se había firmado un acuerdo con Chile, al que luego se sumaron Bolivia y Ecuador, de modo de actuar unidos contra España y cualquier intento de restablecer su dominio en América.

El combate de Abtao

La escuadra peruana no podía hacer frente a la poderosa fuerza naval española, al menos hasta que llegasen de Europa el monitor *Huáscar* y la fragata *Independencia*, donde habían sido recientemente adquiridas. Fue por ello que se envió a nuestras cuatro naves principales al sur de Chile, donde debían aguardar el arribo de los dos nuevos blindados para actuar luego en conjunto contra la fuerza enemiga. Tres de estas naves, la fragata *Apurímac* y las corbetas *Unión y América* se encontraron así el 7 de febrero en el canal de Challahué, formado entre la isla Abtao y el continente. También se encontraba la goleta chilena *Covadonga*, todas ellas al mando del Capitán de Navío peruano Manuel Villar. Las fragatas españolas *Villa de Madrid* y *Blanca*, se enfrentaron durante varias horas. El enfrentamiento concluyó al caer de la tarde y al día siguiente las naves españolas apuraron máquinas hasta Valparaíso para reunirse con el resto de su flota. Enterado de la acción naval, el contralmirante de la Armada

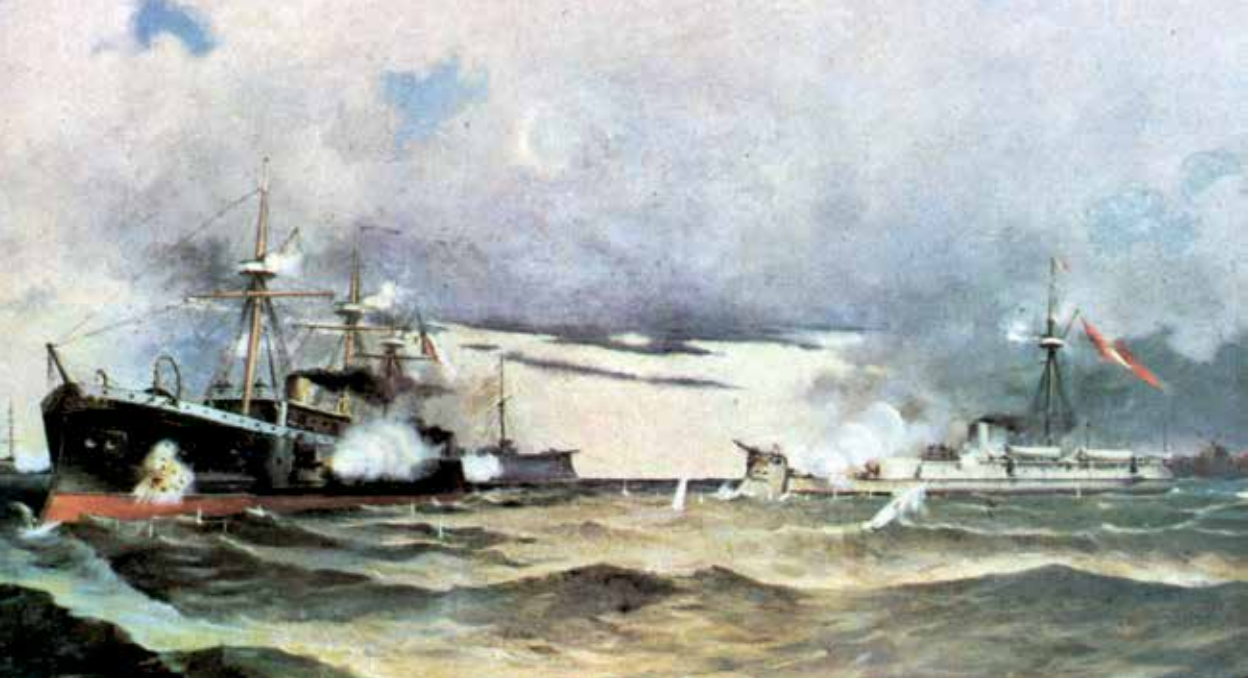


Combate del 2 de Mayo de 1866.
Museo Naval del Perú.

Española Casto Méndez Núñez se dirigió a Abtao con la poderosa fragata *Numancia*, su buque insignia. Sin embargo, no pudo acercarse a la flota aliada debido a las fuertes corrientes, islotes y espesas nieblas de la región de Chiloé que impedían la visibilidad. Por esa razón, zarpó de nuevo rumbo a Valparaíso sin poder hundir a la flotilla sudamericana, que era visiblemente inferior y que tuvo la pericia de realizar una arriesgada maniobra defensiva que le permitió evadir a su temible y poderoso enemigo.

El combate del Dos de Mayo de 1866

La escuadra española que atacó el Callao estaba conformada por tres divisiones, portando casi 300 piezas de artillería: la primera, constituida por la *Numancia*, *Blanca* y *Resolución*, que debía batir la parte Sur del puerto -La Punta y Chucuito-; la segunda por la *Berenguela* y *Villa de Madrid*, que debía atacar los fuertes del Norte; y la tercera por *Almansa* y *Vencedora*, que debía batir el centro y a las fuerzas navales peruanas. Las defensas de la zona Sur del Callao estaban formadas por un campo minado con torpedos eléctricos, cuatro baterías (Abtao, Maypu, Chacabuco y Provisional); la Torre de La Merced y el Fuerte Santa Rosa. La zona central estaba defendida por el Cañón del Pueblo y los monitores *Loa* y *Victoria*; los vapores *Tumbes*, *Sachaca* y *Colón*, y algunas canoas explosivas. La zona norte contaba con dos baterías (Independencia y Pichincha), la Torre Junín y el Fuerte Ayacucho. Las defensas del puerto estaban dirigidas por el propio presidente Mariano Ignacio Prado, hábilmente secundado por su Ministro de Guerra José Gálvez, quien murió al hacer explosión la Torre de La Merced. La acción se inició hacia el mediodía y se prolongó hasta las cinco de la



*Combate de Angamos. Óleo de Teófilo Castillo.
Museo Naval.*

tarde, cuando todos los buques españoles ya habían abandonado la línea de ataque, con averías de diversa magnitud, y con muertos y heridos a bordo. Se retiraron a la isla San Lorenzo para enterrar a sus muertos y reparar los daños sufridos, y algunos días después se alejaron definitivamente de las costas peruanas.

En años posteriores, la corbeta *América*, gemela de la *Unión*, se perdió en el terremoto y maremoto de Arica, el 13 de agosto de 1868, pese a los esfuerzos de su comandante Mariano Jurado de los Reyes, quien pereció en su puesto de comando, fiel a las tradiciones marinas.

COMBATE DE PACOCHA

El 6 de mayo de 1877, un grupo de partidarios de Nicolás de Piérola abordó el *Huáscar* en el Callao, alzándose en contra del gobierno del presidente Mariano Ignacio Prado. Este reaccionó declarando al buque fuera de la ley y ofreciendo recompensa a quien lo capturase o destruyese.

Al mando del Capitán de Navío Germán Astete, el *Huáscar* se hizo a la mar dirigiéndose al sur para embarcar al caudillo. En dicha travesía se detuvo a varios buques británicos, quebrantando la ley internacional. Esto último motivó al Contralmirante A.H. de Horsey, comandante en jefe de la Estación Naval Británica en el Pacífico, a intervenir en el asunto. Con la fragata *Shah* y la corbeta *Amethyst* buscó al monitor *Huáscar* y lo encontró el 29 de mayo de 1877, frente a la bahía de Pacocha (Moquegua). El almirante inglés intimó rendición al comandante peruano



*Combate de Pacocha (29 de mayo de 1877).
Museo Naval del Perú.*

Luis Germán Astete, quien se rehusó a tal propuesta y se preparó para combatir afirmando el pabellón peruano. La acción se llevó a cabo durante varias horas, en la que los buques británicos no pudieron rendir al monitor, que respondió el fuego y maniobró con suma habilidad. Al comprender que sus naves no podían capturar al blindado peruano con tácticas tradicionales, de Horsey decidió poner fin al drama y hundirlo. En consecuencia, ordenó que se disparase un torpedo Whitehead contra el *Huáscar*. Aquella iba a ser la primera vez en la historia naval que un torpedo motorizado sería utilizado en combate. Al día siguiente, el *Huáscar* se entregó a las autoridades nacionales.

GUERRA DEL PACIFICO

La llamada Guerra del Pacífico, entre Chile por un lado, y el Perú y Bolivia por el otro, comenzó, en lo que respecta al Perú, el 5 de abril de 1879 y concluyó el 20 de octubre de 1883 con la suscripción del Tratado de Ancón. El desarrollo de la guerra tuvo dos etapas: la Campaña Naval que se inició en abril de 1879 y concluyó con el Combate de Angamos el 8 de octubre del mismo año; y la Campaña Terrestre que empezó con el desembarco chileno en Pisagua, el 2 de noviembre de 1879, y terminó con la Batalla de Huamachuco el 10 de julio de 1883.

Antecedentes de la Guerra del Pacífico

La indefinición de la frontera entre Chile y Bolivia, había permitido al primero de estos países avanzar hacia el norte en la medida en que la riqueza salitrera



*Monitor Huáscar. Óleo de Guillermo Spiers.
Museo Naval*

de Atacama iba siendo apreciada en su verdadera magnitud. Esto despertó la codicia de los inversionistas chilenos, muchos de ellos respaldados por capitales británicos, presionando a su gobierno para que avalara sus crecientes pretensiones sobre esos territorios. El resultado fue que Chile comenzó a armarse ante un posible conflicto con Bolivia y su tradicional rival: el Perú.

La penetración chilena en territorio boliviano llevó a este país a buscar el apoyo de Argentina y Perú. Las negociaciones concluyeron con la firma del Tratado de Alianza Defensiva entre el Perú y Bolivia el 6 de febrero de 1873, cuyo texto debía mantenerse en reserva, y en el que Argentina no participó (Fue aprobado por este gobierno y la cámara de diputados, pero quedó pendiente en el senado de ese país). Este Tratado fue utilizado luego por Chile para acusar al Perú y a Bolivia de conspirar en su contra.

Lo cierto es que a principios de 1879, el gobierno boliviano aumentó los impuestos sobre el quintal de salitre exportado, afectando así a las empresas chilenas que operaban en Antofagasta, amparadas por el acuerdo de 1874 entre ambos gobiernos, por el que Bolivia se comprometía a no elevar las tasas. De ese modo dio pretexto al gobierno chileno a intervenir militarmente en Antofagasta y se inició la Guerra del Pacífico, a la cual el Perú fue arrastrado por su compromiso con Bolivia y por detener las ambiciones chilenas de alcanzar la hegemonía en el Pacífico Sur.

En contraste con Chile, que se había preparado durante varios años para una situación de esta naturaleza, ni el Perú ni Bolivia estaban en buenas condiciones económicas, militares o navales. En el caso peruano, el final del lucrativo negocio del guano había dejado al país sumergido en una profunda crisis económica, que impedía todo posible crédito externo.

La Escuadra Peruana y la Escuadra Chilena

Debido a las características del litoral boliviano y del extremo sur peruano, surcados por el desierto de Atacama, y siguiendo las enseñanzas de la Guerra de la Independencia y contra la Confederación, Chile comprendió que era necesario sortear por mar este escollo para poder trasladar a sus tropas e invadir el territorio peruano. Para ello debía eliminar previamente toda oposición seria en el mar. El Perú, por su parte, también comprendió que esta era la maniobra lógica que adoptaría el enemigo. De ese modo, ambas naciones dieron inicio a la campaña naval como la primera parte de la guerra.

La Escuadra Peruana, al mando del Capitán de Navío Miguel Grau, estaba conformada por los siguientes buques: monitor *Huáscar*, fragata *Independencia*, monitores *Manco Cápac* y *Atabualpa*, corbeta *Unión*, cañonera *Pilcomayo* y los transportes *Chalaco*, *Oroya*, *Limeña* y *Talismán*. Estos últimos habrían de cumplir una función muy importante durante el conflicto, manteniendo abierta la ruta de abastecimiento peruana con continuos viajes entre el Callao y Panamá, así como a otros puntos del litoral, transportando tropas, pertrechos y municiones, burlando a la poderosa escuadra enemiga.

La Escuadra Chilena, al mando del contralmirante Juan Williams Rebolledo, estaba compuesta por los poderosos blindados *Blanco Encalada* y *Almirante Cochrane*, las corbetas *Chacabuco*, *O'Higgins* y *Esmeralda*, y las cañoneras *Magallanes* y *Covadonga*, además de varios transportes. El balance de poder era favorable a la marina chilena, pues sus naves, sobre todo los dos blindados, tenían mejor artillería, mayor velocidad y mejor coraza, que la artillería peruana no podía perforar.

El planteamiento era muy claro en ambos lados. La escuadra chilena era superior a la peruana, no sólo en número sino también en la calidad de sus buques. Debía, pues, buscarla y destruirla lo más pronto posible. La escuadra peruana, por su parte, dada su inferioridad en medios, debía prolongar lo más posible su presencia como una amenaza efectiva en el mar, no tanto para la escuadra sino para el tráfico marítimo chileno, entablando combate únicamente cuando estuviera en superioridad de condiciones o cuando este fuese inevitable. El tiempo que ganara la escuadra sería aprovechado para preparar las defensas en el sur peruano.

La Campaña Naval y el monitor Huáscar

La primera acción tuvo lugar apenas siete días después de declarada la guerra, el 12 de abril de 1879, cuando la corbeta Unión y la cañonera Pilcomayo atacaron y persiguieron a la corbeta chilena Magallanes frente a Punta Chipana. Por su parte, la escuadra enemiga bombardeó Mollendo, Pisagua, Mejillones del Perú e Iquique, antes de dirigirse hacia el Callao con el propósito de destruir a la escuadra peruana. Sin embargo, fracasó en este intento debido a que los buques nacionales habían zarpado poco antes de su arribo, dirigiéndose a Arica con el Director Supremo de la Guerra, el General Mariano Ignacio Prado.

A raíz de este encuentro, los chilenos bombardearon las poblaciones de Mollendo, Pabellón de Pica, Huanillos, Pisagua, Mejillones del Perú e Iquique.

Combate de Iquique

A mediados de mayo la flota peruana se dirigió a Arica, donde desembarcó el Presidente Prado, para dirigir la guerra desde ese puerto sureño. Casi de inmediato fueron despachados a Iquique el monitor *Huáscar* y la fragata *Independencia*, con instrucciones de levantar el bloqueo de ese puerto, sostenido por la corbeta chilena *Esmeralda* y la cañonera *Covadonga*.

El 21 de mayo de 1879 el monitor *Huáscar* al mando del Capitán de Navío Miguel Grau, y la *Independencia* al mando del Capitán de Navío Juan Guillermo More, ingresaron a la bahía de Iquique y se enfrentaron a los ya mencionados buques enemigos. Mientras la *Covadonga* huía hacia el Sur perseguida por la *Independencia*, el *Huáscar* cañoneaba a la *Esmeralda*, cuyo comandante, el Capitán de Corbeta Arturo Prat, maniobró para colocarse cerca de la población. Ante esto, el Comandante Grau decidió utilizar el espolón, logrando finalmente hundir a la nave enemiga, cuyos sobrevivientes fueron rescatados por los marinos peruanos. En este combate murió el Teniente Segundo Jorge Velarde, primera víctima naval peruano de la contienda.

Mientras tanto, la *Independencia* había encallado en Punta Gruesa, al sur de Iquique, en una roca que no aparecía en las cartas de navegación. Tan pronto se percató de esto, el comandante de la *Covadonga* regresó y contrariamente a lo que había sucedido en la rada de Iquique con los naufragos de la *Esmeralda*, ordenó disparar contra los sobrevivientes peruanos. Cuando la *Covadonga* vio acercarse al *Huáscar* huyó del lugar y el monitor procedió a recoger a los sobrevivientes.

Posteriormente Grau, en un gesto de caballerosidad que lo enaltece, escribió a la viuda de Arturo Prat, comandante de la *Esmeralda*, muerto en la cubierta del *Huáscar*, una carta en la que elogiaba la actuación de su esposo y le enviaba algunas de sus prendas personales, entre ellas su espada, carta que la viuda respondió hermosamente.

La captura del transporte chileno *Rímac*

En los meses siguientes, el *Huáscar*, prácticamente solo, mantuvo en jaque a la escuadra rival, incursionando atrevidamente en aguas enemigas, capturando sus naves y atacando los puertos de Antofagasta, Caldera, Coquimbo, Taltal y Tocopilla. Combatió con el *Blanco Encalada* en Ilo, y con el *Abtao*, el *Matías Cousiño* y la *Magallanes* en Antofagasta. Aquellos seis meses, en que con la habilidad del comandante Miguel Grau logró detener a la flota enemiga, han sido justamente calificados como el milagro de la Campaña Naval de la Guerra con Chile.

Una de sus acciones más importantes en ese lapso fue la captura del transporte chileno *Rímac*, ocurrido el 23 de julio de 1879. En esa fecha, el *Huáscar* y la *Unión* lograron detener al mencionado transporte enemigo que llevaba material de guerra, 240 hombres pertenecientes al regimiento de caballería Carabineros de Yungay, 215 caballos, así como diverso armamento menor.

Al conocerse la noticia de la captura del transporte chileno en Chile y sobre todo en su capital Santiago, sucedieron desórdenes duramente reprimidos por el Gobierno, resultaron algunos heridos entre la multitud que presionó en el Congreso y en el palacio de La Moneda. El descontento de la población chilena fue por la manera como el buque se rindió y como previamente ocurrió un motín que no fue controlado por los oficiales a cargo de la nave. La situación política se tornó extremadamente delicada, exigiendo cambios perentorios y responsabilidades públicas que debieron asumir, el Gabinete de Ministros (que cayó derribado poco después) y los altos mandos, entre ellos el propio Comandante de la Escuadra Juan Williams Rebolledo.

Combate de Antofagasta

En la mañana del día 28 de agosto de 1879, el monitor *Huáscar*, entró a la bahía de Antofagasta, con la intención de rastrear y cortar el cable submarino que comunicaba dicho puerto con las demás fuerzas chilenas. Allí se encontró con las corbetas chilenas *Magallanes* y *Abtao*. El combate se inició a las 1400 horas cuando el monitor *Huáscar* contestó los disparos del *Abtao*. Las corbetas chilenas luego de disparar se ocultaron detrás de los buques mercantes neutrales. Una bomba, disparada desde tierra, atravesó la chimenea del monitor, chocó contra la cubierta, al estallar mató al Teniente Segundo Carlos de los Heros e hirió a un marinero. Finalmente, hacia las 1000 horas, el *Huáscar* en previsión de un enfrentamiento con el blindado chileno *Blanco Encalada*, que estaba próximo, se retiró hacia el norte, rumbo a Arica.

Combate de Angamos

Tras haber sido burlada durante varios meses, la escuadra chilena elaboró un plan para capturar al escurridizo monitor *Huáscar*. Fue así que el 8 de octubre, cuando el comandante Grau retornaba con el *Huáscar* y la corbeta *Unión* de una incursión en

Antofagasta y otros puertos, fue emboscado frente al puerto de Mejillones por dos divisiones enemigas, la primera conformada por el *Blanco Encalada*, la *Covadonga* y el *Matías Cousiño*; la segunda, formada por el *Cochrane*, *O'Higgins* y *Loa*.

Al amanecer de aquel día fue avistado por la primera división chilena, que obligó a Grau a virar hacia el Suroeste para luego volver al norte, tratando de dejar atrás a sus enemigos. Poco después, el *Huáscar* y la *Unión* se encontraron con la segunda división chilena frente a Punta Angamos. Al percatarse de que el *Huáscar* no podría evadir el combate por su escaso andar, cumplían lo dispuesto por Prado de evitar combate desfavorable, la corbeta se abrió paso hacia Arica perseguida por buques chilenos, el monitor se enfrentaba resueltamente a los poderosos blindados enemigos. A las 9.35 de la mañana una granada hizo explosión en la torre de mando del *Huáscar* y Grau voló en pedazos falleciendo con él su ayudante Diego Ferré. Uno tras otro, los oficiales peruanos se fueron sucediendo en el mando de la nave, que recibía una y otra vez los impactos del bombardeo enemigo. Murieron en el combate o cayeron heridos Elías Aguirre, José Melitón Rodríguez, Enrique Palacios, Manuel Melitón Carvajal y Pedro Gárezon. Este último, ante la imposibilidad de continuar combatiendo, ordenó hundir el buque. Para ello hubo que detener la marcha, cosa que aprovecharon los chilenos para abordar la nave.

Mientras tanto, la *Unión*, al mando del Capitán de Navío Aurelio García y García maniobró hábilmente frente a la escuadra enemiga, evadió sus fuegos y atrajo hacia sí la persecución de la *O'Higgins* y *Loa*. Al salvar su nave, García y García permitió que de algún modo se continuase hostilizando a las fuerzas chilenas, como lo probaría después la doble ruptura del bloqueo de Arica, aún cuando sin el *Huáscar* la vía marítima quedó libre para Chile.

El Gran Almirante del Perú, Miguel Grau

Miguel Grau nació en Piura el 27 de julio de 1834, siendo uno de los hijos de Juan Manuel Grau y Berrío y de Luisa Seminario del Castillo. Poco antes de cumplir nueve años se embarcó en el bergantín *Tescua* que se dirigió primero a Huanchaco y luego a Buenaventura, naufragando a la altura de la isla Gorgona. De regreso a Paíta volvió a embarcarse y, a bordo de diversas naves, navegó por el Pacífico y el Atlántico durante los siguientes nueve años.

En 1854 ingresó a la Armada con la clase de Guardiamarina, sirviendo en diversos buques. Al mando de la corbeta *Unión*, que trajo de Francia, asistió al Combate de Abtao el 7 de febrero de 1866. Dos años después se le confirió el mando del monitor *Huáscar*, y en julio de 1872 dirigió la protesta de la Armada contra el golpe militar de los hermanos Gutiérrez. En 1876 fue elegido diputado por Paíta y un año después ocupó el cargo de Comandante General de Marina. Volvió a la comandancia



Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario, el Peruano del Milenio.



El Monitor Huáscar.

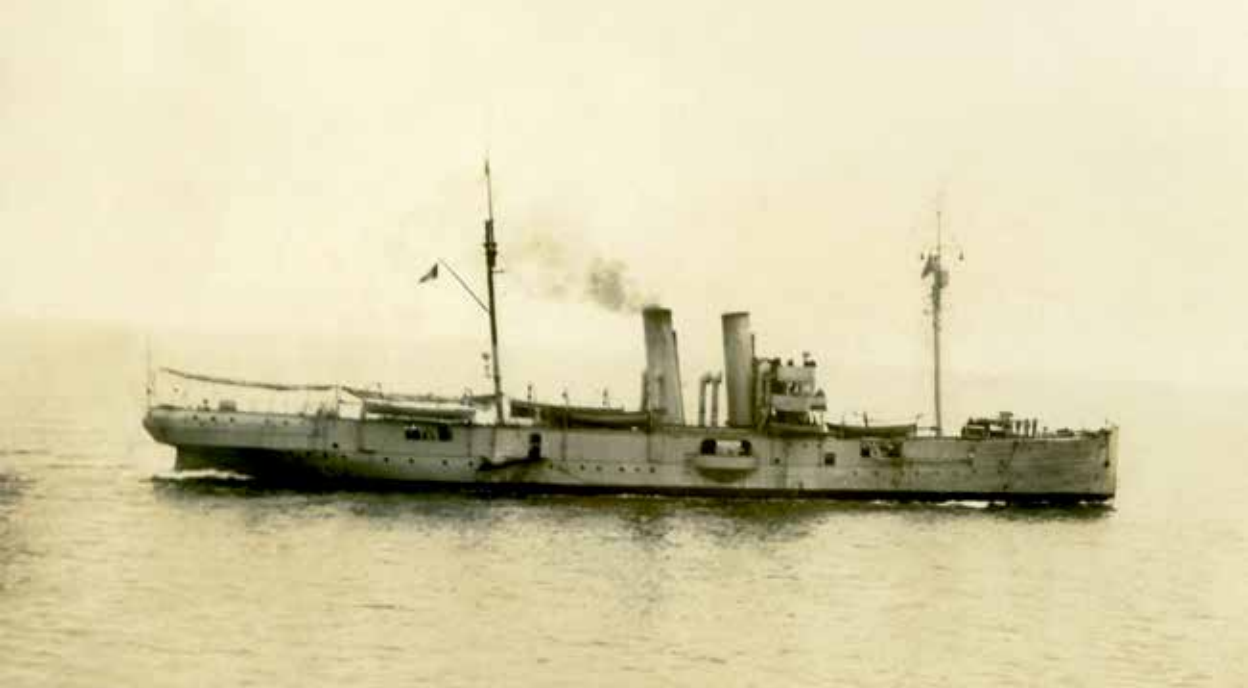
del monitor *Huáscar* cuando Chile declaró la guerra al Perú y asumió la jefatura de la primera División Naval. Dirigió la campaña naval y actuando con inteligencia, audacia y valor, puso en zozobra a los buques chilenos, más poderosos que el suyo, y evitó la invasión del territorio nacional durante seis meses, hasta que se produjo su heroica inmolación en Angamos el 8 de octubre de 1879.

La corbeta *Unión* y la Doble Ruptura del Bloqueo de Arica

La corbeta *Unión* cumplió varias importantes misiones durante la guerra, siendo una de las más notables su incursión hasta Punta Arenas, en el Estrecho de Magallanes, en agosto de 1879, desafiando y burlando la vigilancia de la poderosa escuadra chilena. Perdido el *Huáscar*, quedaron solo la *Unión* y algunas cañoneras, que materialmente no podían contrarrestar a la fuerza naval de Chile. Pese a ello, nuestras naves siguieron operando y fue así que al amanecer del 17 de marzo de 1880 la corbeta *Unión*, al mando del Capitán de Navío Manuel Villavisencio, rompió el bloqueo que toda la flota chilena había impuesto al puerto de Arica, llevando a bordo la lancha torpedera *Alianza* y material de guerra necesario para las defensas en el Sur. En extraordinaria hazaña, tras desembarcar ese material bajo fuego enemigo, la *Unión* volvió a zarpar y logró salir entre los bloqueadores, contestando el fuego que estos le hacían.

La Resistencia naval

Luego de la pérdida del *Huáscar* la escuadra chilena bloqueó las costas peruanas y se iniciaron los preparativos para la invasión del territorio patrio, que se inició

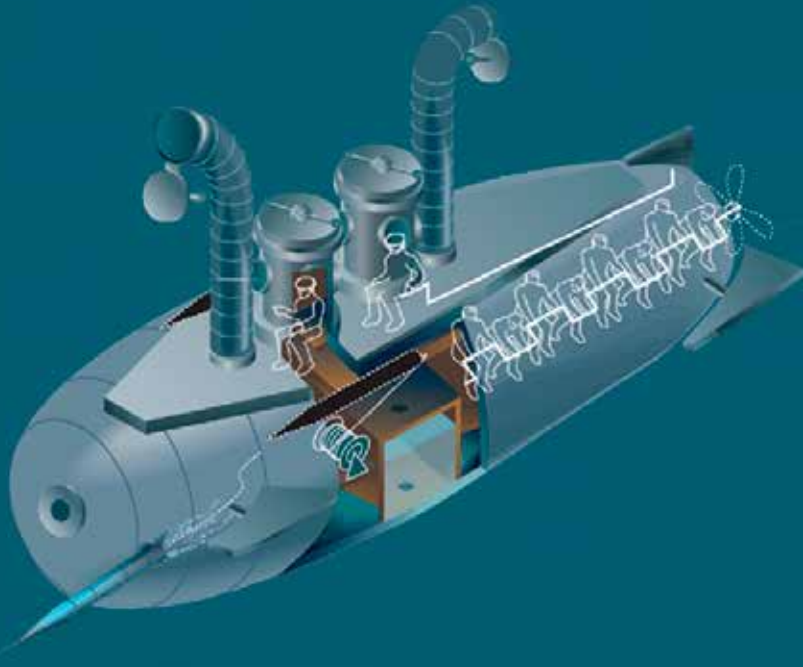


Crucero Lima (1890), marca el renacimiento de la Escuadra peruana luego de la guerra con Chile.

en Pisagua el 2 de noviembre de 1879. Desde sus posiciones los buques chilenos bombardeaban nuestros puertos, causando daños y bajas entre la población civil. Aunque la escuadra peruana ya no tenía buques en capacidad de enfrentar a los blindados chilenos, contaba con algunos mercantes y algunas embarcaciones menores, con las que trató de defender nuestros puertos.

Entre estas embarcaciones menores se encontraban las lanchas torpederas *Herreshoff*. Tres de estas unidades pudieron ser adquiridas en los Estados Unidos a través de la Casa Grace, dos de las cuales, sorteando dificultades, arribaron al Callao en setiembre y noviembre de 1879, recibiendo los nombres de *República* y *Alianza*. Lamentablemente la tercera unidad, algo mayor que las antes mencionadas, fue interceptada por un buque chileno cuando navegaba hacia el Callao y, puesta al servicio de la Armada Chilena con el nombre de *Guacolda*, se unió al resto de la escuadra de ese país.

Todavía llegaron a realizarse algunos combates, tales como el del 27 de febrero de 1880 en Arica entre el *Huáscar*, ya reparado y puesto al servicio de la Escuadra chilena, y la *Magallanes*, contra las baterías de tierra y el viejo monitor *Manco Cápac*, que al mando del Capitán de Navío José Sánchez Lagomarsino acometió resueltamente contra el antiguo buque peruano. Los buques enemigos fueron obligados a retirarse con bajas, entre ellas la del comandante del *Huáscar*. En Arica, la pequeña torpedera *Alianza* salía todas las noches en que su máquina se lo permitía al acecho de los buques chilenos. En una ocasión llegó a colocarse a diez metros del *Cochrane* sin ser



Primer Sumergible peruano diseñado por Federico Blume.

visto y estaba a punto de colocarle el torpedo cuando se le rompió el botalón de proa y el ataque fracasó.

Por otro lado, una vez establecido el bloqueo chileno del Callao, el 10 de abril de 1880, se habilitaron las lanchas *Arno*, *Capitanía*, *Independencia*, *Lima*, *Resguardo* y *Urcos*, que fueron tripuladas por el batallón Guarnición de Marina. Hubo varios encuentros nocturnos en la bahía, pudiendo mencionar la del 23 de abril, en que la *Urcos*, al mando del Alférez de Fragata Domingo Valle Riestra, puso en fuga a las lanchas chilenas *Janequeo* y *Guacolda*; al del 24 de mayo, cuando la lancha *Independencia*, al mando del Teniente Segundo José Gálvez, logró hundir a la torpedera chilena *Janequeo*, antes de irse a pique ella misma. En esta acción perecieron ocho de los trece tripulantes de la lancha nacional, entre ellos algunos soldados del batallón Guarnición de Marina y el guardiamarina Emilio San Martín; también se llevaron a cabo incursiones sobre la Isla San Lorenzo, el 16 de junio, el 22 de agosto y las noches del 15 y 16 de setiembre.

La siguiente acción notable fue en la noche del 6 de diciembre, cuando se trabó un combate generalizado entre las lanchas de uno y otro lado. En dicha acción, la *Arno*, que iba al mando del Teniente Primero Antonio Jimeno, sufrió un impacto que hirió a varios hombres, varios de los cuales fallecieron pocos días después.

El primer submarino peruano. Tomando como base sus ensayos del Callao en 1866, apenas se inició la guerra con Chile el ingeniero Federico Blume y Othon retomó su proyecto y el 12 de octubre de 1879 estuvo en condiciones de lanzar en la bahía de Paita un sumergible que, tripulado por su inventor y algunos



Fragata Blindada "Independencia".

voluntarios, realizó su primera inmersión exitosa dos días después. Tras varias pruebas, el gobierno dispuso que el submarino fuera trasladado al Callao en el transporte Limeña, llevando a cabo nuevas pruebas en este puerto mientras se construía una unidad con mayor velocidad y mejores características. También se procuró perfeccionar las cargas explosivas que la nueva arma submarina debía emplear para atacar los buques chilenos, que ya para entonces bloqueaban el Callao. Lamentablemente, las dificultades económicas impidieron que todo ello estuviese listo a tiempo, y cuando Lima y el Callao fueron ocupados por las fuerzas invasoras, el 16 de enero de 1881, se destruyó el submarino para evitar que cayera en poder de los chilenos.

Las Fuerzas Sutiles. Desde el inicio de la guerra se formó una Sección Torpedista para la defensa de nuestros puertos. En Arica estuvo basada en la Isla Alacrán, prestando servicios en ella el Teniente Primero Leoncio Prado, hijo del general Mariano Ignacio Prado. Durante el bloqueo del Callao, la Brigada Torpedista estuvo estacionada en el pontón *Marañón*, contando entre sus miembros a los Tenientes Primero Decio Oyague Neyra y Manuel Gil Cárdenas, el Alférez de Fragata Carlos Bondy Tellería, y al ingeniero Manuel J. Cuadros Viñas.

Organizados por el Capitán de Navío Leopoldo Sánchez Calderón, la actividad de esta sección se reflejó en el hundimiento en la rada del Callao del transporte *Loa*, el 3 de julio de 1880; y de la goleta *Covadonga*, en la bahía de Chancay, el 13 de setiembre del mismo año.

El *Loa* fue el primero en ser hundido al estallar una lancha de vela cargada con comestibles y carneros. Esta tenía un dispositivo de resortes cubiertos con varios bultos, el último de los cuales accionaba la carga explosiva. La tremenda explosión lo hundió en el acto pereciendo sus 119 tripulantes. En tanto, la *Covadonga*, que bloqueaba el puerto de Chancay, fue hundida en similares condiciones. En esta oportunidad murieron 83 marinos chilenos.

Después de la derrota peruana en las Batallas de San Juan y de Miraflores, se destruyeron los restos de la escuadra peruana para evitar que cayera en poder del enemigo. Se hundieron la *Unión*, *Atabualpa* y los transportes *Limeña*, *Chalaco*, *Talismán*, *Oroya*, *Rímac* y la cañonera *Arno*. Fue entonces imposible toda resistencia en el mar, pero los marinos peruanos continuaron combatiendo en tierra para defender la integridad territorial y la soberanía del país.

Los marinos y la resistencia en tierra

Encontramos marinos y personal de las guarniciones de los buques peleando codo a codo con el Ejército a lo largo de toda la guerra. No hay campaña en la que no estén presentes, combatiendo en Pisagua, en Tacna, en Arica, en Miraflores y en La Breña. Algunos de ellos ofrendaron sus vidas en estas batallas. Una enumeración muy reducida de las acciones navales en tierra es la siguiente:

Batalla de Arica. Se inmolaron junto a Bolognesi el 7 de junio de 1880 el Capitán de Navío Juan Guillermo More, el Teniente Segundo Manuel Bonhomme y el Teniente Segundo Manuel Terry, junto con los tripulantes de la fragata *Independencia*.

Batalla de Miraflores. Los batallones Guarnición de Marina y Guardia Chalaca, al mando del Capitán de Navío Juan Fanning y del Capitán de Fragata Carlos Arrieta, sostuvieron lo más feroz de la lucha entre los Reductos N° 2 y N° 4. El primero de estos batallones llevó a cabo dos ataques sobre las fuerzas enemigas, sufriendo enormes bajas, entre ellos la mayoría de sus oficiales. El segundo batallón, formado poco antes de la batalla, también luchó con valentía y junto a su comandante fallecieron muchos de sus hombres.

Campaña de la Breña. Fueron varios los marinos que combatieron al lado del General Andrés A. Cáceres. Entre ellos el Capitán de Navío Luis Germán Astete, los Tenientes Primero Leoncio Prado y José Gálvez Moreno, así como el Guardiamarina Héctor Villarán. Con el grado de Coronel, los marinos Astete y Prado combatieron en Huamachuco el 10 de julio de 1883, falleciendo en dicha acción el primero y siendo fusilado el segundo.

RECONSTRUCCIÓN NACIONAL

La derrota en la guerra con Chile cercenó el departamento de Tarapacá del territorio



Victoria de la lancha *Independencia* frente a la *Janequeo*.

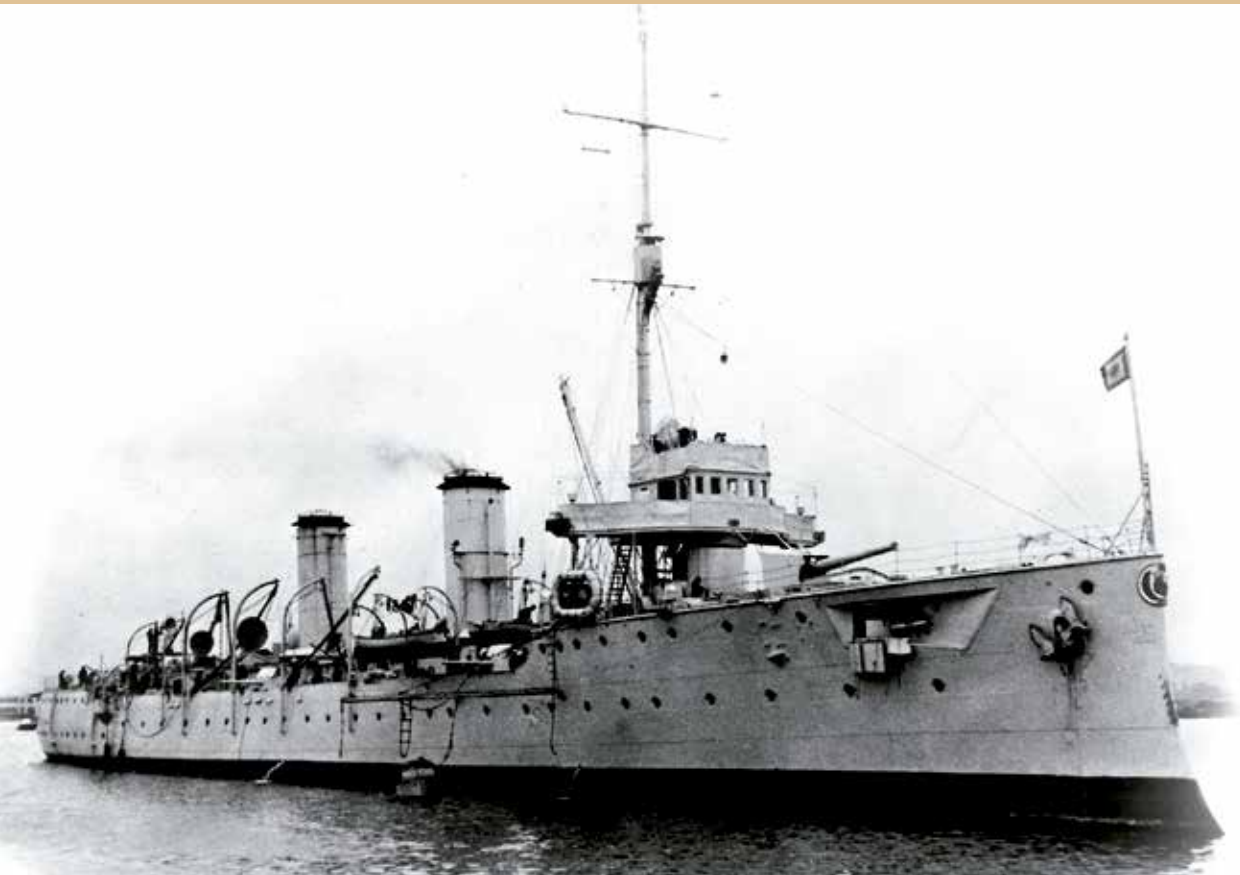
peruano y, puso en manos chilenas las provincias de Tacna y Arica, como prenda del cumplimiento de las condiciones del Tratado de Ancón. Estas condiciones fueron desastrosas para la endeble economía peruana, sumiendo al país en una profunda crisis de la cual sólo se recuperaría lentamente y con enormes esfuerzos de parte de todos los peruanos.

La Marina de Guerra vivió ese proceso con profundo estoicismo y con la firme convicción de todos sus miembros de que vendrían días mejores.

Resurgimiento de la Armada Peruana

Después de la guerra se adquirieron pequeños buques de transporte. El primero de ellos fue el *Vilcanota* en 1884 y luego el *Perú*, adquirido en 1885 y convertido en pontón en 1888, donde reinició sus actividades la Escuela Naval después de la contienda. En 1889 llegó al Callao el crucero *Lima*, que a pesar de su poco valor militar se le puede considerar como el primer buque de guerra que tuvimos después de la contienda iniciado en 1879. Este buque había sido mandado a construir en 1880 bajo el nombre de *Sócrates*, conjuntamente con su gemelo el *Diógenes* en los Astilleros Howaldt en Kiel, Alemania, en forma secreta, pero ambos fueron embargados por las autoridades inglesas, cuando fueron llevados a Southampton para ser artillados.

Por razón de las fuertes restricciones presupuestales sólo se consiguió incorporar a nuestra Armada al *Lima*, mientras que el *Diógenes* fue comprado por los Estados Unidos bajo el nombre de U.S.S. *Topeka*. En los años siguientes continuó la recuperación de nuestra Marina de Guerra, tanto en lo que respecta a la renovación de equipos y materiales, como a su organización.



El primer B.A.P. Almirante Grau adquirido en Inglaterra en 1906.

La Marina Republicana del Siglo XX

SITUACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA AL INICIO DEL SIGLO XX Y SU CRECIMIENTO

A principios de siglo, en 1903, el Contralmirante Manuel Villavisencio, Ministro de Guerra y Marina, en su discurso ante el Congreso, retrataba la situación crítica de nuestra Armada: “...muy penoso me es manifestaros que la Nación carece del elemento más importante para la defensa de su extenso litoral, de ese factor positivo de la estrategia militar, de una Marina de Guerra. Veintitrés años han transcurrido del conflicto con Chile y, sensible es decirlo, no se ha atendido como la Nación pide, a tan premiosa necesidad. Así pues, por doloroso que sea, debo aclarar ante la Representación Nacional, que nuestros puertos están a la merced del primero que intente ultrajarlos o herirlos a mansalva...”.

En el marco de este sombrío cuadro de la postguerra, la pequeña Fuerza Naval peruana, que contrastaba enormemente con la que poseía Chile, por ejemplo, no disponía de bases ni servicios en tierra. Sin embargo, estos pequeños buques que eran más de transporte que de guerra, prestaron cierta utilidad, unas veces conduciendo al personal en campaña, otras como unidades mercantes o como de centro de entrenamiento y adiestramiento para el personal de la Marina.

Asimismo, la situación de los Jefes, Oficiales y Personal Subalterno fue igualmente crítica y angustiosa como la que acabamos de señalar. Concluida la guerra y sin un solo buque, la suerte de Jefes y Oficiales fue diversa y, en algunos casos, incierta. Esta situación se agravó en 1887 cuando, por razones presupuestales, las dependencias de Marina fueron reducidas. Muchos pasaron a integrar el cuadro de los excedentes; otros se dedicaron, los más jóvenes, a labrarse un nuevo porvenir ya en el propio país o fuera de él. Otra parte se incorporó a la administración pública, al campo empresarial, al comando de los buques veleros de la carrera a la China o a la conducción de los vapores en el lago Titicaca. Hubo quienes se dedicaron también a una antigua y conocida tarea en la que siempre han sobresalido los Marinos: la exploración de la Selva.

Ahora bien, con el advenimiento del gobierno de José Pardo y Barreda (1904-1908), los vientos empezaron a cambiar para nuestra Institución. Hubo un deseo expreso



Ex BAP. Ferré surcando el mar de Grau.

de apoyarla y rescatarla del ostracismo en que se encontraba. En este quehacer, jugó un papel importantísimo el Ministro de Hacienda Augusto B. Leguía, el impulsor de la Marina moderna.

Contagiado por el fervor popular mediante los donativos en el ámbito nacional, el gobierno de Pardo emprendió las gestiones para conseguir un préstamo del exterior, el que fue obtenido con grandes ventajas del Banco Alemán Transatlántico, que estableció una sucursal en Lima. Con esta auspiciosa acogida, se contrató en Inglaterra la adquisición de los dos primeros buques de guerra del siglo XX, los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*; cuyo arribo, emocionadamente celebrado por la población peruana, ocurrió el 10 de agosto de 1907. Con estas dos adquisiciones se echaron las bases materiales para el renacimiento de la Marina de hoy. Posteriormente se adquirieron otras tres unidades en Francia: el cazatorpedero *Teniente Rodríguez* (que fue el primer buque de guerra que pasó el Canal de Panamá en 1914) y los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, que llegaron sucesivamente al Callao en el buque especial *Kanguro* de la casa Schneider, en medio del patriótico y enfervorizado regocijo general.

Años antes, en 1904, para reforzar la presencia naval en la Amazonia, se había adquirido la cañonera *América* que adquiriría fama en defensa de nuestra integridad territorial en el conflicto contra Colombia de 1911.

Desde otro ángulo, en dicho año se contrataron los servicios de un oficial francés, el Capitán de Fragata Paul de Marguerie, para reestructurar la organización y el funcionamiento de la Escuela Naval, siendo los resultados del todo positivos.

Durante el primer régimen de Leguía (1908-1912) se construyó el nuevo local para dicha Escuela en el distrito de La Punta. La Escuela Náutica de Paita tomó renovado impulso. Se envió a varios Oficiales a seguir estudios de perfeccionamiento en Argentina, Estados Unidos, España, Francia e Inglaterra.

A partir de 1910, en el marco de las innovaciones tecnológicas, la Armada inició las actividades de radiocomunicación. Durante el gobierno de Guillermo Billinghurst (1912-1915), la Comandancia General de la Escuadra fue nuevamente reorganizada.

Durante la gestión del presidente Leguía (1908-1912, 1919-1930) los servicios de la Marina de Guerra no sólo fueron considerablemente mejorados, sino también modernizados en muchos aspectos. De los años de su gobierno data la contratación de la Misión Naval Americana y la creación de la Sub-jefatura del Estado Mayor General de la Marina, del Servicio de Comunicaciones, de la Base de Hidroaviación en Ancón, entre otros.

Por la Ley N° 4003 del 13 de octubre de 1920 (expedida por la Asamblea Nacional) se creó el Ministerio de Marina, independizándose así del Ministerio de Guerra y consiguiendo sucesivos e importantes aumentos en su presupuesto: asimismo, se creó en ese año el Cuerpo de Aviadores de la Armada. La Misión Naval Norteamericana (cuyo primer jefe fue el Capitán de Navío Frank B. Freyer) cumplió, desde julio de 1920, funciones de dirección, orientación y asesoría en distintos niveles de la Armada. Al año siguiente se iniciaron los cruceros de verano. A partir de 1922 se efectuó la reorganización general de los servicios de la Marina en cuanto a su administración y a su personal. El cambio fue completo e integral. En 1923 se creó un cuerpo único de oficiales, quedando superada la antigua división entre los de máquina y los de cubierta que mutuamente ignoraban las funciones respectivas. Fue establecido un sistema rotativo de puestos y comandos. En ese mismo año, el Director Charles Gordon Davy (verdadero gestor de la Escuela Naval contemporánea) efectuó la reorganización plena del Alma Máter. En este año, también, la Escuela Naval estableció por primera vez un equipo completo radioeléctrico con recepción y transmisión, bajo la dirección del Teniente Primero Manuel R. Nieto. A partir de 1926 llegaron los submarinos *R-1*, *R-2*, *R-3* y *R-4*, construidos por la Electric Boat Co., de Groton. En ese año fue proyectada e iniciada la Base Naval de San Lorenzo. Dos años más tarde se creó la Escuela de Aprendices Navales en las instalaciones de la Escuela Naval de La Punta. En 1930 se echaron las bases de la Escuela Superior de Guerra Naval, que se inauguró bajo la dirección del Contralmirante William S. Pye. Cinco años más tarde, se construyeron en EE.UU. las cañoneras fluviales *Amazonas* y *Loreto*. En 1933 se adquirieron en Estonia los destructores *Guise* y *Villar*. Posteriormente, desde 1947 a 1963 se adquirieron en los EE.UU. numerosas unidades, entre ellas las fragatas

Palacios, Gálvez y Ferré y los destructores escolta *Castilla, Aguirre y Rodríguez*, los nuevos cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, el buque escuela *Independencia* y cuatro modernos submarinos: *Dos de Mayo, Abtao, Angamos* e *Iquique*. Asimismo, se creó el Cuerpo de Infantería de Marina y la Fuerza de Aviación Naval. En la década de los años 70 se prosiguió el programa de renovación con la adquisición de un considerable número de unidades navales de todo tipo, en reemplazo de unidades obsoletas, las cuales le dan al Perú en la actualidad un verdadero poder naval en el Pacífico Sur, sobre todo con la llegada de cuatro fragatas tipo Lupo en los años 2004 y 2006. Conjuntamente al crecimiento material, la Armada se estableció en nuestro primer puerto, en lo que hoy es la Base Naval del Callao, que con el paso de los años ha ido aumentando sus instalaciones para atender y apoyar los servicios requeridos por la Comandancia de Operaciones del Pacífico.

Las misiones navales

De 1905 a 1914 se contrató a la Misión Naval Francesa que, entre otras responsabilidades, tuvo a su cargo la Escuela Naval. En 1919, durante el segundo gobierno de Leguía, se contrató a la Misión Naval Americana, que condujo a una reforma total del sistema administrativo de la Marina; se reorganizó la escuadra, la Escuela Naval y modernizó equipos e instalaciones. Además, se imprimió una mayor orientación técnica intensificando la instrucción, se creó la Escuela Superior de Guerra Naval y se iniciaron los cruceros de verano para la Escuela Naval, la que estuvo a cargo del Capitán de Navío Charles Gordon Davy durante un largo periodo (1920-1930).

La creación del Ministerio de Marina

Por recomendación de la Misión Naval Americana se creó el Ministerio de Marina por ley N° 4003 del 13 de octubre de 1920, separándolo del Ministerio de Guerra y Marina, creado en 1821; posteriormente, en 1929, se creó el Ministerio de Marina y Aviación por Ley del Congreso N° 6511, permaneciendo fusionados ambos portafolios hasta 1941, cuando se creó el Ministerio de Aviación.

Años después se fusionaron con la creación del Ministerio de Defensa los antiguos ministerios de Guerra, de Marina y de Aeronáutica.





Limpieza de riberas del río, preservando el ambiente fluvial.

Conciencia Marítima

El Mar Peruano, conocido también como Mar de Grau en homenaje al epónimo héroe de la Guerra del Pacífico almirante Miguel Grau Seminario, que comprende la extensión de 200 millas en el Pacífico, es un elemento que ha estado presente en la historia del Perú desde el origen de la civilización y que, además, ha contribuido a su desarrollo.

Sin embargo, a la luz de nuestra conducta social y actitud política, creemos que a pesar de estar allí y de haber cumplido roles determinantes como el ser la puerta de entrada al mundo global, tanto de bienes económicos como culturales, no lo conocemos lo suficiente y, si fuese así, entonces, no podemos, valorarlo, cuidarlo como debe ser, ni mucho menos darle el lugar que se merece como elemento de cohesión entre los peruanos y a la vez un foco de desarrollo para el país.

Este artículo busca contribuir a que lleguemos a querer, valorar y cuidar nuestro mar¹ desde dos perspectivas (la geopolítica y la histórica), que nos permitirán comprender su importancia y la necesidad de valorarlo y cuidarlo.

Conciencia Marítima: el mar y nosotros

Abordar el tema de Conciencia Marítima exige plantearnos una pregunta impostergable que nos exhorta a reflexionar sobre nuestra actitud –como Estado y como nación– con respecto a nuestro país y a nuestro mar (la relación que entablamos con él), esto es, preguntarnos si conocemos nuestro mar, si lo queremos, si lo valoramos, si lo cuidamos y si lo protegemos. En este sentido, preguntarnos si tenemos Conciencia Marítima o carecemos de ella.

La respuesta a esta interrogante amerita precisar qué entendemos por Conciencia Marítima. Este concepto hace referencia al conocimiento reflexivo que se tiene sobre la realidad del mar peruano. Es decir, hablar de Conciencia Marítima es hablar del conocimiento reflexivo sobre las características, propiedades, riquezas e historia de nuestro mar, que tiene o debe poseer la población en general y el Estado, que, a través de las dependencias de la Marina de Guerra del Perú, produce dicho conocimiento orientado a la elaboración de propuestas que procuren un mejor aprovechamiento de las riquezas y potencialidades marinas, a la vez que inspire políticas de protección y conservación de su soberanía y recursos.



Seguridad Marítima en los Puertos y Caletas del Litoral.

La Marina de Guerra del Perú a través de la Dirección de Intereses Marítimos cumple un papel determinante en la construcción y difusión de la Conciencia Marítima porque en ella descansa la preocupación del desarrollo marítimo que en la década del 60 llegó a tener alcances de mercante, como lo sostuvo en un artículo el capitán de fragata Luis Felipe Villena y el desarrollo de una industria marítima en nuestro país², actividades que tienen por objetivo procurar nuestro desarrollo y progreso, en consecuencia, el bienestar general de la población a través de la explotación racional de los recursos que nuestro mar nos ofrece y el comercio marítimo que se desarrolla sobre él.

Esta forma de entender la Conciencia Marítima supone un criterio geopolítico en tanto invita a reparar en la extensión del mar peruano, esto es, las 200 millas, que se proclamara mediante decreto supremo N° 781 del 1 de agosto de 1947 firmado por el presidente José Luis Bustamante y Rivero³; en este sentido a ejercer plena soberanía en ese espacio acuático que nos corresponde legalmente, y la libertad de explotar sus recursos para el bienestar general de los peruanos, y su defensa ante cualquier intromisión extranjera que pueda atentar contra los intereses marítimos nacionales.

Este criterio proyecta la idea de Conciencia Marítima como un conocimiento racional e instrumental que vela por los intereses marítimos nacionales con impacto en la industria y en la alimentación de los peruanos. En este sentido plantea la idea de un conocimiento práctico, útil, que implica una actitud participativa y activa de nuestra parte para contribuir al alcance de los logros nacionales. Esto supone también tener



Museo Naval del Perú, recinto donde se proyecta la idea de la presencia del mar en la historia del Perú.

presente dos conceptos que se vinculan con la realidad marítima: poder marítimo y potencial marítimo. El primero se refiere a la capacidad del Estado de poder asegurar el bienestar nacional a través de políticas orientadas al ejercicio de la soberanía y del poder naval representado por la Marina de Guerra para defender dicha soberanía. El segundo concepto refiere a los recursos que se encuentran en estado de latencia (oculto), que aún no son aprovechados pero que pueden llegar a serlo; es decir, recursos como posibilidad de que, en algún momento, sean incorporados al poder marítimo⁴.

Hasta aquí se puede apreciar cómo el criterio geopolítico expresa la idea de nación al sostener que tener Conciencia Marítima es preocuparse por los intereses nacionales atendiendo la explotación racional y la protección de los recursos y las riquezas que el mar peruano nos ofrece orientados al bienestar general. Ahora bien, la idea de nación se basa en el segundo criterio que el tema nos ofrece, es decir, pensar Conciencia Marítima como un elemento de identidad, un elemento cohesionador, integrador, un elemento que nos una, apelando al conocimiento histórico del Perú y del mar peruano. Esto es, entender Conciencia Marítima como un conocimiento reflexivo que haga posible la sensibilidad y toma de conciencia de la población peruana en relación al mar, al trazar una línea histórica que evidencie el vínculo entre el mar y el hombre a lo largo de la historia del Perú, y la importancia que el mar ha tenido en el desarrollo de nuestra sociedad.

Para poder explicar este punto, es necesario precisar que nación es “la colectividad amplia de individuos y grupos sociales a quienes liga el hecho de compartir un pasado, un presente y un futuro comunes, un universo cultural que se forja de un

desenvolvimiento histórico y una conciencia generalizada de pertenencia a dicha colectividad como parte de una civilización”⁵. Es decir, podemos entender por nación a la comunidad que establece un grupo humano que se identifica entre sí, y que tienen en común una misma historia y un mismo destino, que debe ser el bienestar de todos sus miembros.

Así, la Conciencia Marítima se levanta sobre el vínculo entre el hombre y el mar, vínculo que puede evidenciarse a través del conocimiento de su historia a lo largo del proceso histórico que atraviesa nuestro país, desde las culturas prehispánicas hasta el presente, pasando por las actividades pesqueras y marisqueras de los moches y paracas; el comercio realizado por los chinchas; la expedición hacia la Polinesia realizada por el Inca Túpac Yupanqui; la presencia del elemento europeo a través de la conquista; el comercio metropolitano ultramarino ejercido por España durante el virreinato; las guerras en las que defendimos nuestra patria; las exportaciones de guano, azúcar, algodón y harina de pescado llevadas a cabo en nuestra etapa republicana entre los siglos XIX y XX; y los tratados de libre comercio firmados recientemente con Estados Unidos, China y otros países.

De allí el significado que tuvieron la fundación de instituciones realizadas por la Marina de Guerra del Perú, como el Museo Naval del Perú “C. N. Julio Elías Murguía” (1958), recinto donde se proyecta la idea de la presencia del mar en la historia del Perú, además de fortalecer la admiración y el respeto a los héroes navales que se inmolaron en la defensa de la soberanía de nuestro país en las guerras que nos ha tocado protagonizar. La fundación de la Comisión Especial Encargada de Fomentar la Conciencia Marítima Nacional (1977) que, como su nombre lo indica, fomentaba la participación de la ciudadanía en el conocimiento de la historia naval a través de concursos escolares, programas de televisión y exposiciones en ferias como las que tuvieron lugar en la década del 80, en la otrora Feria del Hogar, donde se llegaron a exponer reliquias de los héroes navales de la guerra con Chile⁶.

De esta manera se buscó articular la historia naval con el devenir histórico del Perú para demostrar un pasado común entre el mar y nosotros, y en ese sentido, forjar y fortalecer la identidad nacional.

Fomentar la Conciencia Marítima permite, explicar la importancia que tiene nuestro mar para la vida industrial y comercial del país, en tanto el conocimiento de sus características, riquezas y límites podrán brindarnos directrices que, encaminadas con políticas correctas que demuestren preocupación por priorizar los intereses nacionales, podrán hacer posible el desarrollo del Perú y, en consecuencia, el bienestar general de los peruanos.

Ahora bien, dicho conocimiento es reflexivo, práctico y útil porque nos llevará a hacer cosas en favor del mejor aprovechamiento de “las bondades” que nos ofrece el mar peruano, es decir, nos llevará a tomar conciencia de lo importante que resulta para nuestras vidas y lo presente que ha estado a lo largo de nuestra historia. Así, debemos tener en cuenta o percibir al mar nuestro, como parte importante de nuestro territorio nacional y no como un “vecino” ubicado al oeste. Debemos comprender, y percibir, al mar como fuente de desarrollo y de comunión entre nosotros, como un elemento de identidad, como lo ha demostrado la historia, la literatura y los espacios culturales promovidos por la Marina de Guerra.

En consecuencia, sólo nos queda decir, que no miremos a nuestro mar como a un ente extraño, tomemos conciencia que es tan nuestro como nuestra costa, nuestra sierra y nuestra selva, que es el medio que nos proporciona alimentos medio con el cual nos vinculamos con el mundo exterior (a través del comercio internacional y el intercambio cultural que ingresa por los puertos), por tanto, debemos quererlo, valorarlo y protegerlo de sus amenazas.

Cuidemos, valoremos, queramos y pensemos en nuestro mar como elemento esencial de nuestra nación el cual es un elemento de identidad entre nosotros, desarrollemos medios de producción y difusión de conocimiento de historia marítima. Lleguemos a las aulas que Marina nos ofrece, las aulas de sus Liceos, del CITEN y de la Escuela Naval, y, también, por supuesto, a la población en general.







La Marina de hoy: Fuerzas Navales



Fuerza de Superficie

El Perú y su privilegiada geografía han permitido que el hombre peruano este vinculado con el mar, la cuenca Amazónica y el lago navegable más alto del mundo: el gigantesco Titicaca. Por estas importantes vías de comunicación han navegado y navegan embarcaciones de diferentes banderas realizando intercambios comerciales y culturales de vital importancia para el desarrollo del país; por lo que, corresponde a la Marina de Guerra del Perú garantizar la seguridad en estas áreas de importancia estratégica, para lo cual cuenta como parte de su poder naval a la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, que tiene a su cargo la Fuerza de Superficie, la Fuerza de Submarinos, la Fuerza de Aviación Naval, la Fuerza de Infantería de Marina y la Fuerza de Operaciones Especiales.

El 17 de marzo de 1821, meses antes de la proclamación de independencia, los hermanos Victoriano y Andrés Cárcamo capturaron el pailebote virreinal *Sacramento* a la altura de Máncora, siendo conducida la nave a Paita. Posteriormente y conocida la buena noticia, el general San Martín, recibió personal y oficialmente la *Sacramento* en el puerto de Huacho disponiendo fuera rebautizada con el nombre de *Castelli*, en memoria del prominente político argentino don Juan José Castelli, siendo su primer comandante Joseph Wickham.

Como consecuencia de este acaecimiento, nuestra Fuerza de Superficie conmemora su fecha jubilar cada 17 de marzo.

El 3 de agosto de 1821, el Libertador José de San Martín decretó la creación de los ministerios de Relaciones Exteriores, Ministerio de Guerra y Marina, y el de Hacienda para la nueva nación hispanoamericana.

El 8 de octubre de 1821 el capitán de navío Jorge Martín Guise asumió la Comandancia General de la Marina constituyéndose con el Generalísimo José de San Martín y su ministro de Guerra y Marina Bernardo Monteagudo en innegables fundadores de la Armada Nacional.

La Marina de Guerra del Perú se creó cuando fenecía la era de la vela por lo que sus primeros buques sólo contaban con este tipo de propulsión; pero durante la década de 1830 la propulsión a vapor comenzó a desplazar lentamente a la vela y, gracias a la notable visión del Gran Mariscal Ramón Castilla y Marquesado, el Perú ordenó



Fragata Misilera BAP Aguirre efectuando lanzamiento de misil.

en 1845 la adquisición del *Rímac*, primer buque de guerra impulsado por vapor, nave que arribó al Callao el 27 de julio de 1848. Tenía 171.5 pies de eslora y 683 toneladas de desplazamiento; de propulsión mixta, aparejo de bergantín y una potencia de 200 caballos de fuerza para mover las ruedas que constituían el elemento motriz del flamante buque. Fue el primer navío de estas características en América del Sur.

En los años siguientes el Perú, enriquecido por la exportación de guano, adquirió buques de propulsión mixta, como las fragatas *Amazonas* y *Apurímac*. La fragata *Amazonas*, manteniendo su velamen, incorporó la aún imperfecta hélice de tornillo y se constituyó en el primer buque escuela sudamericano que dio la vuelta al mundo al conducir a bordo 17 Guardiamarinas que realizaron el viaje de instrucción entre el 25 de octubre de 1856 al 28 de mayo de 1858, fechas de zarpe y arribo en el puerto del Callao del más importante viaje de instrucción que es hoy valedero antecedente en la historia de la Escuela Naval del Perú.

La Marina de Guerra que con tanto celo desarrolló el Mariscal Ramón Castilla y Marquesado vivió años de verdadero esplendor y protagonismo que bien pueden hallar expresión en la actuación de nuestra Armada frente a las pretensiones españolas respecto a América, en Abtao el 7 de febrero de 1866 y el 2 de mayo del mismo año en el Callao.

Posteriormente con la presencia de buques como el monitor *Huáscar* y la fragata *Independencia*, otras naves como las gemelas corbetas *Unión* y *América* formaron también parte de una fuerza que garantizó la defensa del mar peruano, demostrándolo el 17 de marzo de 1880 en la doble ruptura del bloqueo de Arica por la corbeta *Unión*;

durante la Guerra del Pacífico, acción que estuvo al mando del Capitán de Navío don Manuel Villavisencio su comandante y del Capitán de Fragata Aristides Aljovín segundo de a bordo, una actuación relevante que asombró a propios y extraños, y que significó un nuevo lauro de gloria para nuestra Armada; y la confirmación una vez más de la alta calidad, profesionalismo y coraje puesto por los hombres que tripularon nuestros buques.

Factores de diversa índole, entre ellos inexcusables indiferencias gubernamentales, precipitarían el desastre de 1879 la Guerra del Guano y el Salitre o Guerra del Pacífico debió tener clarinada de alerta cuando en el año 1874 dos buques de indudable valor arribaron a Valparaíso para ser cinco años después factor de desbalance frente al desprevenido aunque siempre generoso Perú, desequilibrio que halló viril compensación en nuestros oficiales de marina que con coraje y profesionalismo detuvieron los planes de Chile durante todo el tiempo en que se pudo combatir en el mar, aún en circunstancias de plena y evidente inferioridad de material más no de hombres de mar de gran calidad.

Tras la Guerra del Pacífico vino un período de recuperación de nuestra Marina de Guerra cuya dolorosa convalecencia encontró viva llama en oficiales veteranos del conflicto, hombres que combatieron en los buques legendarios, que habían luchado también en la campaña de la sierra con Luis Germán Astete, que vieron morir a sus compañeros de dotación, que sepultaron a los héroes del *Huáscar* en tierra extraña y los condujeron después a bordo de la cañonera *Lima* al Callao en el mes de julio de 1890.

Fue pues este espíritu gigantesco posiblemente robustecido por la esencia misma de quienes no eran ya protagonistas del esfuerzo organizacional, el que infundió fe, optimismo y esperanza en estos hombres. Esfuerzo corporativo que hilvanaba paulatinamente acciones por realizar tras reuniones convocadas unas veces a bordo de las unidades, otras en las dependencias de tierra y también en el Centro Naval instituido el 13 de noviembre del año 1900 con generoso afán de unión.

Poco antes de la Primera Guerra Mundial el Perú lucía una modesta pero modernizada flota, constituida por el cruceros *Almirante Grau* en reconocimiento y recuerdo agradecido al Comandante del monitor *Huáscar*, nave que fue leyenda mientras la condujo Grau y la dotación peruana que combatió en la Campaña Naval de la Guerra del Pacífico. buque insignia de la flota peruana construido en Inglaterra, y el crucero *Bolognesi* que arribaron al Perú el 10 de agosto de 1907, para posteriormente en 1914 contar con el crucero *Lima*, el cazatorpedero *Teniente Rodríguez* y dos sumergibles, el *Ferré* y el *Palacios*.

El segundo buque insignia, también de origen británico arribó al Callao el 31 de enero de 1960.



Fragata Misilera BAP Palacios, incorporada a la Armada el 3 de noviembre del 2004.

El 11 de julio de 1973 un crucero de fabricación holandesa, el tercer nominado BAP *Almirante Grau* se constituyó en el sucesor de las anteriores unidades. Siendo sus características principales un desplazamiento de 9,620 toneladas a plena carga. Propulsión 2 turbinas a vapor con una potencia de 85,000 H.P en total servidas por 4 calderas, sistemas que alimentan 2 ejes. Velocidad máxima 33 nudos.

En esa misma fecha y con la llegada de los destructores de línea BAP *Palacios* y BAP *Ferré* de fabricación británica, se estableció la era misilera en nuestra Armada y en América del Sur, ya que estas unidades arribaron al Callao portando ocho misiles Exocet. El año 1978 se incorporó el crucero portahelicópteros *Aguirre* dado de baja 21 años después.

Posteriormente el 1 de marzo de 1979 arribó al Callao la primera fragata misilera de nuestra historia, el BAP *Carvajal* cuyo lema: "Con lealtad y coraje", evoca a uno de los héroes del monitor *Huáscar*, el vicealmirante Melitón Carvajal Ambulodegui, quien a bordo de la nave legendaria participó en el combate naval de Angamos el 8 de octubre de 1879. Este buque puesto en gradas el 8 de octubre de 1974 y lanzado el 17 de noviembre de 1976, fue comisionado el 5 de febrero de 1979.

En la actualidad esta unidad ha sido designada para un nuevo misionamiento, vigilar nuestro mar territorial de las nuevas amenazas como la piratería, la pesca ilegal, el narcotráfico, entre otras, bajo una nueva denominación: la de BAP *Guardiamarina San Martín*.

El BAP *Villavisencio*, también construido en los astilleros italianos de Cantieri Naval Riuniti de Riva Trigoso es la segunda fragata misilera de nuestra historia, sus ca-

racterísticas, sistemas y equipamiento son similares al BAP *Carvajal*. Se puso en gradas el 21 de abril de 1976, fue lanzada el 7 de febrero de 1978 y comisionada el 25 de junio de 1979, incorporándose a la Armada el 7 de setiembre de 1979. El lema de este buque es: "Nobleza y acero". Su nombre rinde homenaje al vicealmirante Manuel Villavisencio héroe naval que como Comandante de la gloriosa corbeta *Unión* realizara, entre otras sorprendentes acciones en el transcurso de la Campaña Naval del Pacífico, la doble ruptura del bloqueo de Arica el 17 de marzo de 1880.

De inolvidable recuerdo es la Revista Naval en homenaje al 150 aniversario del natalicio del Gran Almirante Grau que se llevó a cabo el 26 de julio de 1984 en la bahía de Miraflores. Ese día se realizó la presentación oficial del BAP *Montero* comisionado el día anterior a la revista, espectáculo que se transformó en una fiesta popular. La difundida expresión: "Montero Siempre Primero", eclipsa de algún modo su lema en latín "Vinces ad Patria". Se puso en gradas en octubre de 1978, lanzándose el 8 de octubre de 1982. Su nominación es motivo de justo recuerdo al contralmirante Lizardo Montero Flores que conjuntamente con Miguel Grau, Aurelio García y Manuel Ferreyros se constituían en los llamados "Cuatro Ases de la Marina", frase creada por la conseja popular.

El BAP *Montero* representa un hito de la construcción naval para el Servicio Industrial de la Marina que en asociación con el astillero italiano Cantieri Naval Riuniti de Riva Trigoso, erigió en sus gradas del Callao esta soberbia nave que representa al mismo tiempo un esfuerzo de larga data, de continuidad ejemplar y meritorios logros alcanzados a través de muchas décadas por el Servicio Industrial de la Marina.

La Fragata Misilera BAP *Mariátegui*, cuarta unidad en la saga, fue puesta en las gradas del Servicio Industrial de la Marina del Callao en octubre de 1979, lanzándose el 8 de octubre de 1984 y comisionada el 10 de octubre de 1987. Homenajea al contralmirante Ignacio Mariátegui y Tellería, notable prohombre de la Marina de Guerra que condujera como Comandante General de la Escuadra el bloqueo de las fuerzas navales peruanas al litoral ecuatoriano en virtud de la decisión del 26 de octubre de 1858.

En los últimos años nuestra Fuerza de Superficie se ha potenciado al incorporar cuatro nuevas unidades, las Fragatas BAP *Aguirre* (FM 55) y BAP *Palacios* (FM 56) fueron incorporadas a la Marina de Guerra el 3 de noviembre del 2004 en una ceremonia llevada a cabo en el puerto italiano de La Spezia, lugar donde estas unidades habían sido sometidas a un proceso de alistamiento para su incorporación a la Escuadra peruana.

Estos buques fueron los primeros en el marco del Convenio de cooperación para la Defensa, suscrito entre los gobiernos de Italia y el Perú en virtud del Plan Estratégico de la Marina de Guerra.

El BAP *Aguirre* (FM 55) arribó al Callao el 11 de junio de 2005 y es la cuarta unidad de este nombre en el historial naval. Hoy el BAP *Aguirre* se encuentra en un periodo



Fragata Misilera BAP Bolognesi, a su ingreso al Callao el 18 de agosto del 2006.

de modernización que incluye sistemas de nueva generación tanto en armas como sensores e ingeniería.

El BAP *Palacios* (FM 56) arribó al Callao el 27 de julio de 2005. Heredó el nombre del teniente primero Enrique Palacios Mendiburu, héroe de la Guerra del Pacífico, el 8 de octubre de 1879.

El BAP *Bolognesi* (FM 57) cuarta unidad al servicio de la Marina que heredó esta nominación y el BAP *Quiñones* (FM 58) tercero con este nombre en la Flota, se incorporaron a la Marina el 23 de enero de 2006 en ceremonia realizada en La Spezia. Luego de ser sometidos a un proceso de alistamiento bajo supervisión de personal peruano hicieron su ingreso al Callao el 18 de agosto 2006 y el 22 de enero 2007 respectivamente.

Actualmente la Fragata BAP *Bolognesi*, ha concluido satisfactoriamente su proceso de modernización, en las áreas de ingeniería con el recorrido integral de su planta de ingeniería e instalación de modernos sensores y sistemas de armas.

Cabe destacar en este esfuerzo de modernización, la instalación de los Sistemas de Guerra Electrónica y de Comando y Control de tecnología y fabricación del más alto nivel, confirmando la calidad y excelencia de nuestros ingenieros y personal naval.

A la generación de los 80' pertenecen también las corbetas misileras de fabricación francesa, que en número de seis, constituyen otra importante columna de la escuadra nacional en el mar.

Estas unidades fueron construidas en gradas de la Société Française de Contructions Navales. El año 1978 fueron lanzadas al mar el BAP *Velarde* y el BAP *Herrera*, un año

después se haría con el BAP *Santillana*, BAP *De los Heros* y BAP *Sánchez Carrión* para finalmente en el año 1981 poner a flote el BAP *Larrea*.

El 30 de setiembre del año 1980 se incorporaron a la Armada el BAP *Velarde* que rinde homenaje, en su nominación, al teniente segundo Jorge Velarde joven oficial del monitor *Huáscar* que murió en la cubierta de su buque el 21 de mayo de 1879 cuando en el Combate de Iquique el comandante Grau atacó y echó a pique la chilena *Esmeralda* y el BAP *Santillana*, que rinde homenaje al teniente primero Gervasio Santillana Álvarez quien fue uno de los tres oficiales que el 8 de octubre tomaron la decisión de echar a pique el monitor *Huáscar*, el 17 de noviembre del mismo año lo hizo el BAP *De los Heros*, unidad que homenajea al teniente segundo Carlos de los Heros, dotación del *Huáscar*, héroe en el combate de Antofagasta el 28 de agosto de 1879.

El 24 de febrero del año 1981 se incorporó el BAP *Herrera*, el 23 de julio el BAP *Larrea* y el 14 de setiembre el BAP *Sánchez Carrión*. Sus nominaciones evocan la memoria del alférez de fragata Ricardo Herrera del monitor *Huáscar* quien dio orden directa a Samuel Mac Mahon de hundir el buque, al alférez de fragata Arnaldo Larrea que fue nombrado por Grau oficial a cargo del bergantín goleta *Coquimbo* y al alférez de fragata Rafael Sánchez Carrión quien perteneció a la dotación de la corbeta *Unión* durante la doble ruptura del bloqueo de Arica el 17 de marzo de 1880.

Otro pilar de nuestra fuerza de superficie, lo constituyen hoy por hoy los buques de desembarco BAP *Callao*, y BAP *Eten*, que fueron construidos el año 1952 en el astillero Ingalls Ship Building Corp., en Pascagoula, Estados Unidos. El BAP *Eten* se incorporó a la Marina de Guerra del Perú el 4 de marzo de 1985, y el BAP *Callao* el 6 de agosto del mismo año.

Durante la presente década, la Marina de Guerra del Perú ha ingresado a una etapa de modernización, gracias al decidido impulso del gobierno central, lo que está permitiendo recuperar sus capacidades de defensa y de poder militar. En el caso de la Fuerza de Superficie, ello se está llevando a cabo a través de la modernización y la actualización de equipos en algunas de sus unidades.

Este proceso de modernización, se ha iniciado con dos de las fragatas misileras de la clase Lupo, El BAP *Aguirre* y el BAP *Bolognesi*, el mismo que ha consistido en el cambio de los sistemas de comando y control (C2), sistemas de misiles antibuque, sistema de guerra electrónica (ESM/ECM) y radares de alarma temprana. En esta modernización, se ha incluido la instalación de los proyectos I+D+i (Investigación, desarrollo e innovación), que ha sido desarrollados por nosotros, con apoyo de empresas extranjeras y con participación de universidades nacionales.

La modernización de las fragatas también incluye la renovación de los helicópteros embarcados, como parte del sistema de armas de buque. Estos helicópteros,



Fragata Misilera BAP Quiñones, tercera unidad con este nombre al servicio de la Marina.

son los Kaman SH-2G Súper Seasprite, aeronaves que cuentan con capacidades principalmente orientadas a ASUW (Guerra antisuperficie) y ASW (Guerra antisubmarina), más versátiles y con mayor autonomía que las que anteriormente embarcaban las fragatas de las clases Carvajal y Lupo, que permitirán ampliar la vigilancia marítima en el área de interés en todo tiempo y condición.

Otro aspecto relacionado a la recuperación de capacidades, ha sido logrado con la adquisición en los Países Bajos del Buque de Reabastecimiento Logístico BAP *Tacna* (ex HNMLS *Ámsterdam*), buque que por sus capacidades y potencialidades logra un efectivo y oportuno reaprovisionamiento logístico en la mar para los buques de la Fuerza de Superficie. Este buque, gracias a los equipos con los que cuenta a bordo, posee capacidad de reabastecimiento en la mar por ambas bandas y por la popa de manera simultánea, ya sea para combustible, agua, víveres y munición. Asimismo, se halla equipado para realizar operaciones de interdicción marítima, evacuación aeromédica, soporte y auxilio a zonas costeras afectadas por eventos o fenómenos naturales (terremotos, inundaciones, tsunamis, deslizamientos de tierra y otros).

Otro de los proyectos que actualmente se está llevando a cabo, es la construcción de los buques multipropósito (LPD) de la clase “Makassar”, los que permitirán recuperar la capacidad estratégica de transporte y de ayuda humanitaria en caso de desastres. Estas unidades, poseen 122 m de eslora y 20 m de manga, con un desplazamiento de 7,300 toneladas estándar. Contará con cubierta de vuelo con capacidad para transportar dos helicópteros tipo Sea King, uno en un hangar y otro en cubierta.





BAP. Unión navegando en alta mar.

Conociendo al B.A.P. "Unión"...

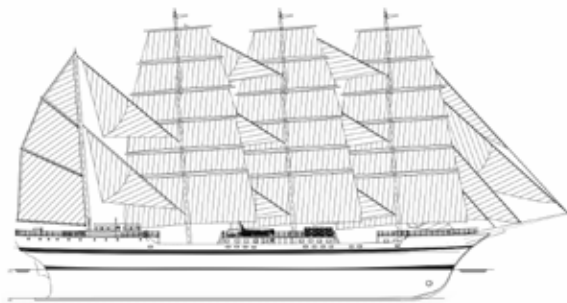
Desde la ceremonia de despedida del primer viaje de instrucción al extranjero del buque escuela a vela BAP *Unión*, el 27 de julio del presente año, el zarpe de esta nave, constituye un acontecimiento importante por múltiples razones. En primer lugar, debemos destacar que se trata de un proyecto que ha logrado concretar un objetivo institucional largamente anhelado, el mismo que también simboliza el reinicio de la construcción de naves de alto bordo gracias al óptimo nivel tecnológico que posee la industria naval peruana a través de los astilleros del SIMA Callao.

Por otro lado, con este primer viaje, se introduce el empleo de un nuevo tipo de plataforma para fines de instrucción y entrenamiento, que por sus características -propulsión a vela como los buques de antaño- resulta ser la más adecuada para la formación náutica de los futuros oficiales de marina, ya que su maniobra exige el desarrollo de habilidades marineras y el trabajo en equipo. Además, la interacción directa con el medio marino operando el aparejo en todo tipo de condiciones de mar y viento; esto contribuirá a templar el carácter de la tripulación en situaciones incluso extremas.

Otro aspecto por resaltar es el destacado también por pensadores y estrategias navales contemporáneos como Geoffrey Till o Ian Speller, que plantean el valor diplomático que posee el poder naval en tiempos de paz. Y ello lo fundamentan en que las fuerzas navales, gracias a su capacidad de libre navegación en aguas internacionales, pueden participar y hacerse presentes de manera oportuna en misiones no coercitivas tales como operaciones de mantenimiento de la paz, de ayuda humanitaria, o sirviendo como embajadas itinerantes a través de visitas a puertos extranjeros representando al país. Sobre esto último, más allá de su misión como buque escuela, el BAP *Unión*, sin lugar a dudas, se constituirá en una embajada itinerante, promoviendo la imagen y potencial del Perú en todos los mares y puertos del mundo. Este será el primero de muchos viajes en la larga vida que le espera a esta nave de todos los peruanos.

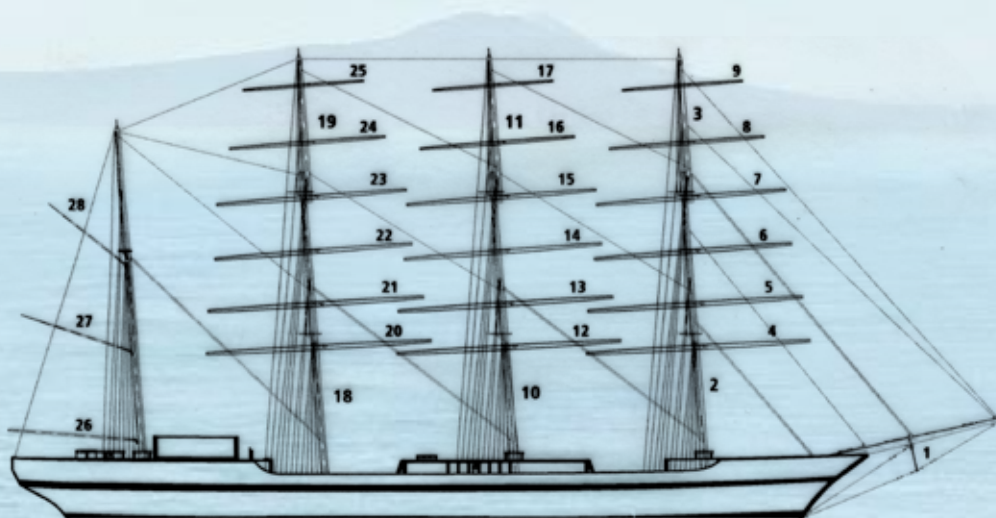


El diseño del B.A.P. *Unión* corresponde a una embarcación con casco de acero y aparejo Bricbarca de cuatro palos, con una eslora total de 115,75 metros y 3500 toneladas de desplazamiento, convirtiéndose en el más grande de Sudamérica. Tiene la capacidad para efectuar cruceros de instrucción, principalmente destinados al entrenamiento en navegación del personal naval, así como misiones de representación nacional como embajada itinerante y exposición flotante, para llevar a otros países muestras de cultura, turismo, arte y potencial de exportación nacional.



Características principales:

Eslera total con bauprés:	115.75 mts.	Desplazamiento:	3,500 tn.
Eslera cubierta principal:	99.00 mts.	Potencia de Motor:	1,825 kw.
Manga máxima:	13.5 mts.	Área vélica:	4,300 m2.
Calado de proyecto:	6.5 mts.	Calado aéreo:	53.5 mts.
Puntal cubierta principal:	10.00 mts.	Velocidad a motor:	12 nds.
Acomodación:	257 personas.	Aparejo:	Bricbarca de 4 palos

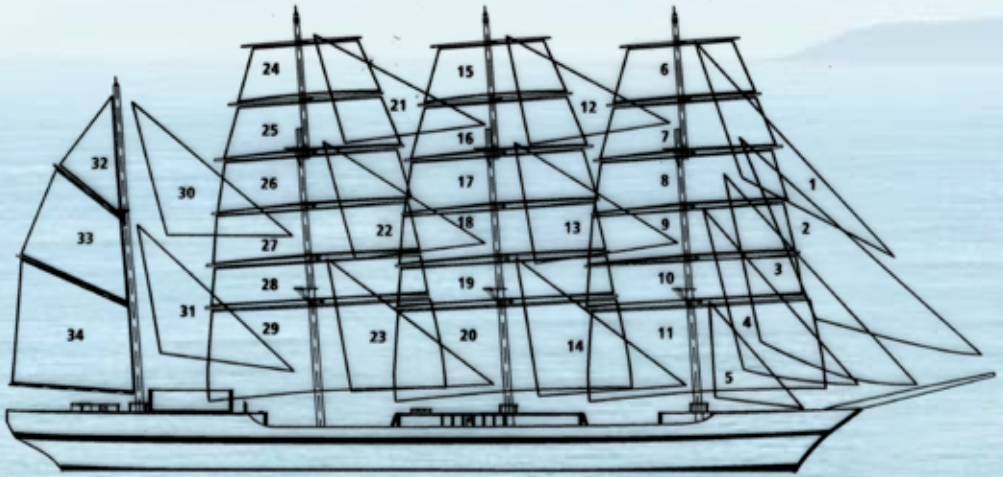


🌀 ARBOLADURA DE UN BRICBARCA

A bordo del Buque Escuela a Vela B.A.P. *Unión* se aprende las artes del mar y la navegación en sus cubiertas y aulas. Cada viaje de instrucción constituirá en un genuino ciclo académico de importantes experiencias y conocimientos náuticos y marineros. El marino se forma en el mar y no hay mejor manera de hacerlo mediante prolongados viajes a vela, en los que se pone a prueba la destreza marinera, la fortaleza física, el trabajo en equipo, el conocimiento del mar, así como las artes de la navegación. El temple físico y moral de los marinos bajo instrucción y entrenamiento, se forjan en las largas navegaciones preparando a los jóvenes marinos a cumplir con el deber que han jurado a la Patria y a su Armada; reafirmando su vocación y las actitudes marineras.

BAUPRES | 1. Moco

TRINQUETE	2. Palo Macho Trinquete	MAYOR POPEL	18. Palo Macho Mayor Popel
	3. Mastelero Trinquete		19. Mastelero Mayor Popel
	4. Verga Mayor trinquete		20. Verga Mayor Popel
	5. Verga Velacho bajo		21. Verga Gavia Baja Popel
	6. Verga Velacho alto		22. Verga Gavia Alta Popel
	7. Verga Juanete bajo		23. Verga Juanete Bajo Popel
	8. Verga Juanete alto		24. Verga Juanete Alto Popel
	9. Verga Sobrejuanete		25. Verga Sobrejuanete Popel
	MAYOR PROEL		10. Palo Macho Mayor Proel
11. Mastelero Mayor Proel		27. Pico bajo	
12. Verga Mayor Proel		28. Pico alto	
13. Verga Gavia Baja Proel			
14. Verga Gavia Alta Proel			
15. Verga Juanete Bajo Proel			
16. Verga Juanete Alto Proel			
17. Verga Sobrejuanete Proel			



ESQUEMA DE VELAS

TRINQUETE

1. Foque volante
2. Petifoque
3. Foque
4. Contrafoque
5. Trinquetilla
6. Sobrejuanete
7. Juanete alto
8. Juanete bajo
9. Velacho alto
10. Velacho bajo
11. Trinquete

MAYOR PROEL

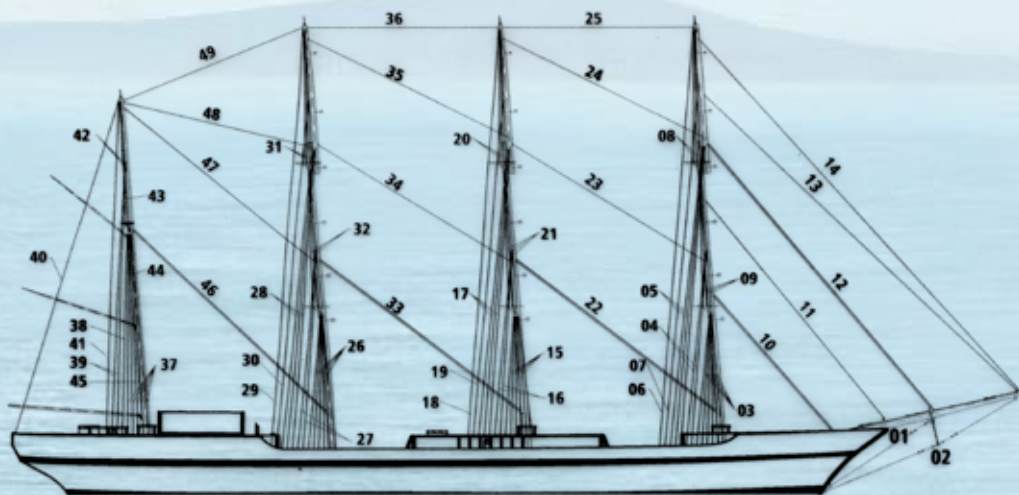
12. Estay juanete proel
13. Estay gavia proel
14. Estay mayor proel
15. Sobrejuanete proel
16. Juanete alto proel
17. Juanete bajo proel
18. Gavia alta proel
19. Gavia baja proel
20. Mayor proel

MAYOR POPEL

21. Estay juanete popel
22. Estay gavia popel
23. Estay mayor popel
24. Sobrejuanete popel
25. Juanete alto popel
26. Juanete bajo popel
27. Gavia alta popel
28. Gavia baja popel
29. Mayor popel

MESANA

30. Estay sobremesana
31. Estay mesana
32. Escandalosa
33. Cangreja alta
34. Cangreja baja



JARCIA FIRME

BAUPRES

1. Barbada
2. Barbiquejo

TRINQUETE

3. Obenques bajos
4. Quinales
5. Brandales
6. Burda alta
7. Burda baja
8. Obenques intermedios altos (Cofa a P.A.)
9. Obenques intermedios bajos (cruceta de Cofa)
10. Stay de Trinquetilla
11. Nervio de Contrafoque
12. Stay de Foque
13. Nervio de Petifoque
14. Stay Foque Volante

MAYOR PROEL

15. Obenques bajos
16. Quinales
17. Brandales
18. Burda alta
19. Burda baja
20. Obenques intermedios alto (Cofa a P.A.)
21. Obenques intermedios bajos (cruceta a Cofa)
22. Stay de Mayor proel
23. Stay de Gavia proel
24. Stay de Juanete proel
25. Triático

MAYOR POPEL

26. Obenques bajos
27. Quinales
28. Brandales
29. Burda alta
30. Burda baja
31. Obenques intermedios altos (Cofa a P.A.)
32. Obenques intermedios bajos (cruceta de Cofa)
33. Stay de Mayor popel
34. Stay de Gavia popel
35. Stay de Juanete popel
36. Triático

MESANA

37. Obenques bajos
38. Quinales
39. Brandal
40. Burda volante
41. Burda alta
42. Obenques intermedios altos (Cofa a P.A.)
43. Esnon Escandalosa
44. Esnon Cangreja alta
45. Esnon Cangreja baja
46. Stay de Mesana
47. Stay de Sobremesana
48. Stay de Perico
49. Triático



Elementos representativos del B.A.P. *Unión*

⚓ ESCUDO

El cielo ha sido representado por un fondo celeste en el escudo del B.A.P. “Unión”; la constelación de la Osa Menor con la estrella Polar y la constelación de la Cruz del Sur, servirán de guía a los navegantes en los hemisferios Norte y Sur; hemisferios por donde el buque efectuará anualmente sus travesías de instrucción. Sobre un fondo de color azul marino se aprecia la silueta del Buque Escuela a Vela, navegando con el aparejo completo, con sombras de color celeste que representan el reflejo del mar. En la popa de la embarcación, flamea el Pabellón Nacional, como enseña de nuestra nación.

El lema: CUDENDUM CHARACTER NAUTARUM, escrito en idioma latín significa “FORJANDO EL CÁRACTER DE LOS MARINOS”, que simboliza la labor que desempeñan los integrantes de la unidad para la realización de la misión asignada.

⚓ MASCARÓN DE PROA

Se halla inspirado en el Inca Túpac Yupanqui, “El Resplandeciente” (1441 - 1493), a quien se le atribuye haber conducido una flota de balsas a través del Océano Pacífico. De acuerdo al cronista Sarmiento de Gamboa, quien recoge una versión del acontecimiento, menciona que Túpac Yupanqui navegó hacia poniente (el Oeste) con una expedición conformada por 20.000 hombres que partieron de Tumbes hacia unas islas (presumiblemente en la Polinesia) llamadas Auachumbi y Ninachumbi, de las que se dijo retornó con gente, mucho oro y otros productos.

El Inca Túpac Yupanqui, símbolo de osadía, de mirada firme y rostro resplandecedor, guiará a nuestros marinos, que sin desasosiego alguno, navegarán por los mares del mundo.



Mascarón de Proa del Buque Escuela a Vela *Unión*, inspirado en el Inca Túpac Yupanqui, el Inca navegante.



MISIÓN

“Complementar el proceso de formación del personal de la Marina de Guerra del Perú que se embarque a bordo de la Unidad; fomentar el conocimiento marítimo del personal invitado durante los viajes programados de la Unidad y contribuir con la Política Exterior del Estado Peruano, mediante actividades protocolares durante la navegación programada y en los puertos que visite”.





Operaciones en alta mar.

Fuerza de Submarinos

El primer sumergible en la historia de la Marina de Guerra del Perú fue concebido por el ingeniero Federico Blume Othon en 1866 y construido en Piura en el año 1879. Las exitosas pruebas llevadas a cabo en las aguas de la bahía de Paita y en El Callao, demostraron que era posible navegar bajo superficie con un triple sistema de propulsión que incorporaba la acción humana, máquina a vapor y botellas de aire comprimido. Lamentablemente, el devenir de la Guerra del Pacífico no permitió utilizarlo con éxito, por lo que fue hundido por el propio Blume en enero de 1881.

Muchos de los Oficiales que combatieron en la Guerra del Pacífico y que conocieron la versatilidad del sumergible de Blume apostaron por adquirir esta nueva arma, treinta años más tarde. Es así que a principios de la década de 1910 el Perú ordenó la construcción de dos sumergibles tipo Laubeuf en Francia, unidades que antes de la Primera Guerra Mundial sólo poseían las potencias navales. De esta manera, se considera que la tradición submarinista en nuestro país se inicia cuando el 19 de agosto del año 1911 se recibieron en los astilleros franceses Schneider en Chalons Sur Saone, los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, nombres que evocan a Diego Ferré Sosa y Enrique Palacios Mendiburu, Oficiales que sirvieron a bordo del monitor *Huáscar* y que con su Comandante Miguel Grau murieron en el combate de Angamos, el 8 de octubre de 1879.

Los sumergibles *Ferré* y *Palacios* tenían un desplazamiento de 300 y 400 toneladas respectivamente y contaban con 1 tubo lanzatorpedos en proa; motores diesel “Shneider Carels” con una potencia nominal de 400 y 200 H.P. para cada unidad, alcanzando velocidades entre 9 y 12 nudos en superficie y entre 5 y 7 nudos en inmersión.

Posteriormente, en el año 1926 se incorporaron a la Armada del Perú los submarinos tipo “R” construidos por la “Electric Boat Co.” de Groton, Connecticut, Estados Unidos de Norteamérica, entregándose inicialmente en abril de 1926 el *R1* y en mayo de 1928 el último de la serie: *R4*. Las dos primeras unidades serían bautizadas como BAP *Casma* y BAP *Islay*. Los *R3* y *R4* recibieron los nombres BAP *Pacocha* y BAP *Arica*.



Submarino clase Angamos.

Las características principales de estos submarinos eran las siguientes: desplazamiento en superficie: 576 toneladas, en inmersión: 755 toneladas. Propulsión: 2 máquinas principales diesel “Nelseco” y motores eléctricos con una potencia nominal de 1,000 H.P. Eslora: 186.5 pies, manga: 17.5 pies, calado: 15 pies, velocidad en superficie: 14.5 nudos y en inmersión: 9.5 nudos. Armamento: 4 tubos lanzatorpedos en proa, con un cañón de montaje simple de 3 pulgadas en cubierta. Radio de acción a velocidad económica: 8,000 millas. Dotación: 30 hombres.

Estos flamantes buques conformaron la primera División de Submarinos y constituyeron la verdadera viga maestra de una escuela que, en el transcurso de los siguientes 30 años, permitió impartir instrucción, entrenamiento y experiencia, concatenando así en su conjunto, una formación profesional que ha distinguido desde entonces a los submarinistas peruanos, en un lugar de especial reconocimiento en el mundo entero.

Es oportuno recordar lo que el periódico “The New London Day” publicó el 21 abril de 1928 respecto a uno de estos buques: “The R-3 at the time is skidded down the ways, as the finest and most modern submarine in the world”. De igual manera, se dieron numerosos comentarios en relación a este importante dato, que recogiera el Contralmirante Federico Salmón de la Jara en el año 1950, con motivo del retorno de los submarinos tipo “R” a los astilleros de su construcción, importante capítulo de la historia submarinista nacional. Con el Almirante Salmón – por entonces Capitán de Fragata – integraron la Comisión, Oficiales de singular prestigio como: los capitanes





Unidades Submarinas de la Armada Peruana.

de Corbeta Luis E. Vargas Caballero, Miguel Rotalde, Alfredo Bastistini, Carlos Llosa, Luis López de Castilla, los Tenientes Primeros: Ramón Arróspide, Luis E. Villena, Manuel Piqueras, Enrique Gamero, Gastón Herrera y Luis Varas B. (SN), así como los Tenientes Segundos: Pedro Mazuré, Francisco Mariátegui, Juan Egúsquiza, Pedro Gálvez U., Antonio Miranda, Luis Díaz, Hugo Sommerkamp, Enrique Fernández Dávila y Enrique Alejandro Marchini. De este modo, la Comandancia de División y las dotaciones de los submarinos prestaron, todos ellos, un patriótico e invaluable servicio a la nación, labor plural a la que se sumaron en New London el Teniente Primero Alberto Indacochea Queirolo y el Teniente Primero Francisco Quiroz Tafur.

Un tercer hito constituyó en los últimos años de la década del 50, dentro de los planes de renovación de unidades navales, la adquisición de los nuevos submarinos tipo Sierra: BAP *2 de Mayo*, BAP *Abtao*, BAP *Angamos* y BAP *Iquique*, que fueron construidos también en los astilleros de la “Electric Boat Co.”, en Groton, Connecticut, Estados Unidos de Norteamérica. Estos buques desplazaban 825 toneladas en superficie y 1,400 toneladas en inmersión. Propulsión: 2 motores diesel General Motors 278A y 2 motores eléctricos acoplados a dos ejes, con una potencia nominal de 2,400 HP. Amamento: 4 tubos lanzatorpedos de 21 pulgadas en proa y 2 en popa, un cañón en montaje simple de 5 pulgadas en cubierta (sólo en los submarinos “*2 de Mayo*” y “*Abtao*”). Eslora: 243 pies. Manga 22 pies, calado 14 pies. Velocidad: 16 nudos en superficie y 10 nudos en inmersión. Radio de acción: 5,000 millas a 10 nudos. Dotación: 40 hombres.



Dotación en paralelo navegando en el Mar de Grau.

Inicialmente los nombres de estos buques fueron *Lobo*, *Tiburón*, *Atún* y *Merlín*, manteniéndose en servicio durante cuarenta años y consolidando una tradición que hizo mucho para reforzar la espiritualidad submarinista de nuestra Marina de Guerra. Hoy el BAP *Abtao*, constituido en Museo de sitio Submarino, rinde implícito homenaje a la historia submarinista de nuestro país.

En el año 1974 se adquirió de la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica, dos submarinos tipo Guppy. Las características principales de estas unidades, bautizadas con los nombres *Pacocha* y *La Pedrera*, eran las siguientes: desplazamiento en Superficie 1,870 toneladas, en inmersión 2,440 toneladas. Propulsados por 4 motores diesel con una potencia nominal de 4,800 H.P., 4 generadores y dos motores eléctricos de 5,400 H.P. acoplados en dos ejes. Armamento: 6 tubos lanzatorpedos de 21 pulgadas en proa y 4 en popa. Eslora: 93.8 metros, manga 8.2 metros y calado 5.2 metros. Velocidad: 18 nudos en superficie y 15 nudos en inmersión. Dotación: 85 hombres.

La presencia de estas unidades en nuestra Marina significó importantes trabajos de acondicionamiento que realizó el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) y el propio personal submarinista, cuyas virtudes en el aspecto técnico quedaron demostradas en la operatividad alcanzada, especialmente en el caso del BAP *Pacocha* cuya unidad protagonizó un capítulo sensible en la larga historia de los submarinos peruanos y los hombres que sirvieron y sirven en la misma. Dicho episodio tuvo lugar el 26 de agosto de 1988 cuando el barco pesquero japonés *Kyowa Maru*, embistió al B.A.P. *Pacocha* por la aleta de babor a las 18:40 horas de aquel día, ocasionando que el buque se fuera a pique. Aquella tarde de agosto murieron ocho valerosos marinos;



Óptimo estado de operatividad de los submarinos.

el Capitán de Fragata Daniel Nieva Rodríguez, el Teniente Segundo Luis Roca Sara, el Técnico 2do. Orlando Valdez Pacheco, el Técnico 3ro. Carlos Orosco León, el Técnico 3ro Rigoberto Gonzales Pisfil, el Técnico 3ro Walter García Morales, el Oficial de Mar 1ro. Juan Oré Rojas y el Oficial de Mar 2do. Carlos Grande Rengifo.

Durante once meses, desde el 30 de agosto de 1988, hasta el 23 de julio de 1989, la Armada Peruana realizó un trabajo de salvamento que tiene en sí mismo un significado heroico, demostrando que se puede ser héroe también, trabajando infatigablemente en demanda de objetivos en tiempo de paz. La operación de reflotamiento del BAP *Pacocha*, constó de seis fases en las que ciento cincuenta hombres, setenta de ellos buzos pertenecientes al Servicio de Salvamento de la Marina, laboraron más de ochocientas horas, doscientas de inspección preliminar y seiscientas de buceo efectivo, antes de reflotar el buque que se encontraba a ciento cuarenta pies de profundidad.

Dotaciones de la Fuerza de Superficie (B.A.P. *Paita*); de la Fuerza de Submarinos (BAP *Iquique*); un helicóptero de la Fuerza de Aviación Naval y los remolcadores BAP *Unanue*, BAP *Mejía* y BAP *Guardián Ríos*, participaron activamente en las diversas tareas de reflotamiento. Especial protagonismo tuvo el remolcador BAP *Dueñas*, que actuó como plataforma de buceo. El esfuerzo mancomunado de los hombres junto con la eficaz administración de los recursos asignados por la Marina, propiciaron que el domingo 23 de julio de 1989, el BAP *Pacocha* emergiera a la superficie, completando la hazaña.



Interactuando con diversas Unidades labores de patrullaje.

Paralelamente, la Fuerza de Submarinos del Perú había dado un gran salto tecnológico, al incorporar a los submarinos BAP *Islay* y BAP *Arica*, submarinos tipo 209 construidos en los astilleros “Howaldtswrke Deutsche Werk AG”, de Kiel, Alemania; arribaron al Callao en los años 1974 y 1975, constituyéndose así en los primeros buques de su tipo en arribar a nuestra costa, de un total de seis que incrementaron la Fuerza de Submarinos. Al iniciarse la década del 80, arribaron dos buques más del tipo 209; los BAP *Casma* y BAP *Antofagasta*. Finalmente en el año 1983, arribaron el BAP *Chipana* y el BAP *Pisagua*, completando el número de unidades previsto por la Institución y que constituye hoy el pilar de esta Fuerza, con una historia de 103 años, desde su creación.

Las características de los submarinos tipo 209 son: desplazamiento 1,180 toneladas en superficie y 1,285 en inmersión. La planta propulsora consta de 4 motores diesel MTU tipo 12V493AZ80 y un motor eléctrico Siemens acoplado a un eje. Velocidad: 11 nudos en superficie y 21 nudos en inmersión. La autonomía a una velocidad de 4 nudos es de 11,300 millas. Cuentan con ocho tubos lanzatorpedos de 533 milímetros y una capacidad para 14 torpedos filoguiados, que conforman la capacidad ofensiva de estas formidables unidades. La eslora es de 55.90 metros, la manga es de 6.30 metros y el calado 5.50 metros. La dotación es de 35 hombres.

El prestigio que antecede a la Fuerza de Submarinos es vasto, destacando los operativos anuales internacionales que se llevan a cabo en las costas de los Estados Unidos, donde nuestras unidades han participado y siguen participando en los



Se avizoran nuevos retos para nuestra Fuerza de Submarinos

ejercicios SUBDIEX (Submarine Diesel Exercises, Ejercicios de Submarinos de mortor Diesel), con unidades navales de la Armada de dicho país, dentro del programa operacional DESI.

Para mantener la Fuerza de Submarinos en un nivel óptimo de operatividad, desde el año 1968 el astillero SIMA-Perú (Servicio Industrial de la Marina) realiza trabajos de gran envergadura en este tipo de naves. Específicamente, la necesidad de efectuar el mantenimiento y cambio de baterías en los submarinos tipo 209 constituyó un reto para el SIMA. Basado en su larga experiencia, este astillero ha logrado desarrollar eficientes procedimientos que han sido utilizados incluso por otras marinas, como es el caso del recorrido realizado al submarino colombiano tipo 209 Tayrona entre abril y mayo de 1997.

De igual manera, la Fuerza de Submarinos a través de su Escuela de Submarinos, ha sido el alma mater de nuestros submarinistas de todos los tiempos, así como de otros a nivel latinoamérica y donde se forjó el aprendizaje inicial sobre dicha arma para países como Venezuela y Colombia.

En los últimos años la Fuerza de Submarinos viene dando un especial impulso a la Investigación y Desarrollo de sistemas, empleando recursos propios y personal especializado, buscando estar a la vanguardia de los últimos avances tecnológicos.

En el futuro cercano, como fruto de la evolución del empleo de las Fuerzas Armadas,

se avizoran nuevos retos para nuestra Fuerza de Submarinos, que constituirán los nuevos roles que deberán desempeñar los submarinos, de acuerdo a la transformación de las amenazas contra el Estado; especialmente las relativas a actividades ilícitas, como el narcotráfico, piratería y contrabando en el mar de Grau, todo ello dentro de un marco de cooperación para la seguridad del hemisferio.

Para ello, la Marina de Guerra del Perú viene desarrollando un programa de modernización, orientado a redefinir y proyectar a la Marina del futuro, buscando incorporar nuevas y mejores capacidades. La Fuerza de Submarinos no es ajena a ello, por lo que viene interactuando de manera continua con la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, como unidad operativa y de inteligencia avanzada, dada su capacidad de ocultamiento, realizando labores de patrullaje y recolección de información en tiempo real, sobre unidades que podrían estar inmersas en algún ilícito. Conforme a este nuevo reto, se vienen desarrollando las acciones para contar con unidades submarinas listas para cumplir con la misión encomendada por la Marina de Guerra del Perú y el Estado Peruano, demostrando una vez más la importancia estratégica y el valor operacional de los submarinos para la defensa y seguridad de nuestro país.

Muy pronto la capacidad operativa de nuestros Submarinos se verá potenciada con las recientes inversiones realizadas para nuestros astilleros de la Armada. El SIMAC contará con capacidades mayores para mantenimiento de submarinos, incluyendo las referidas al corte del casco resistente, además de otros avances en cuanto a modernización de sistemas de guerra electrónica, optrónicos y de propulsión, actividades que extenderán la vida útil remanente operativa de estas poderosas unidades navales.





Profesionales navales en el aire.

Fuerza de Aviación Naval

PRIMERA ETAPA

Formación de la Aviación Naval (1919-1921)

Creación del Servicio de Hidroaviación

El 09 de diciembre de 1919 mediante Decreto Supremo Nro. 156, el Gobierno dispuso la independencia de la Armada del Ministerio de Marina. En la nueva organización se contempló el establecimiento del Servicio de Hidroaviación, el cual pasó a ser integrante de la “División de Armamentos” de la dirección de Material de la Armada, asignándole igual categoría que a Submarinos y Defensa de Costa.

Creación del Cuerpo de Aviadores Navales

El 26 de enero de 1920, por Resolución Suprema se formó el Cuerpo de Aviadores Navales, siendo nombrado como Jefe del Servicio de Hidroaviación, el hijo del Presidente de la República Juan Leguía Swayne, quien fue asimilado con el grado de Capitán de Corbeta.

De primera instancia se eligió como sede del Servicio de Hidroaviación, la isla San Lorenzo, para ello en el mes de marzo de 1920, el Capitán de Corbeta Juan Leguía S., efectuó una visita a la isla acompañando al Ministro de Marina para estudiar sobre el terreno la situación más apropiada para la operación de las aeronaves. Aprobada la ubicación por el Ministro de Marina, se dispuso que la Escuela de Hidroaviación funcionara en la Estación Naval de la Isla San Lorenzo.

Sin embargo, debido a los numerosos días nublados, fuerte viento del sur en las tardes denominado “cañonazo” y sobre todo por su acceso limitado por vía marítima, obligó a las Autoridades navales a buscar un paraje más idóneo en la costa central. Luego de las demostraciones de vuelo realizadas por los Handley Page en Ancón y del estudio pertinente de este paraje, se decidió trasladar el Servicio de Hidroaviación a la bahía de Ancón por reunir las mejores condiciones para su funcionamiento.



Aeronaves del programa Sea King SH-3D misionados para la guerra antisuperficie y rescate en alta mar.

Organización del Servicio de Hidroaviación de Ancón

El Ministerio de Marina mediante Resolución de fecha 15 de marzo de 1920, convocó para proveer las primeras 12 plazas de alumnos de la Aviación Naval quienes recibieron instrucción y entrenamiento a cargo del Capitán de Corbeta Juan Leguía Swayne. La primera dotación del Servicio de Hidroaviación, cuya lista se publicó el 12 de mayo de 1920, estuvo conformada por el siguiente personal:

Jefe:	Capitán de Corbeta Asm. Juan LEGUÍA Swayne
2do. Jefe:	Teniente Primero C.G Jorge GUTIERREZ Mirengi
Inst. Vuelo:	Teniente Primero Asm. Walter SIMON
Inst. Vuelo:	Teniente Primero Asm. Benjamín REESWERBER
Inst. Vuelo:	Teniente Primero Asm. Graham S. Masson
Piloto Aviad:	Teniente Primero Asm. Evan LUTHER Evans
Jef. Mecan:	Alférez de Fragata Asm. Walter JAGIELSKY
Mec. Aviad:	Guardiamarina Asm. William WHEELER
Mec. Aviad:	Guardiamarina Asm. John POWELL
Ayud. Taller:	Guardiamarina Asm. Ray M. MAY
Mec. Aviac:	Empleado Civil Rosendo MOGOLLÓN Orellana
Mec. Aviac:	Empleado Civil Gonzalo VASQUEZ Tejada
Mec. Aviac:	Empleado Civil Fernando ARBE García
Mec. Aviac:	Empleado Civil Javier ESPEJO Castro

Posteriormente se incorporaron al Servicio de Hidroaviación el siguiente personal:

Jefe Detall: Teniente Primero Jorge ALVA Saldaña
Jef. Taller: Teniente Segundo Ing. Juan ROMANO Rázuri

Primera Promoción de Pilotos

El 12 de mayo de 1920, ingresó la primera promoción de Aviación Naval conformada por 11 Oficiales de Marina, prosiguiendo la Estación de Hidroaviación de Ancón su labor edificadora en forma silenciosa y constante. A este número de pilotos se sumaron el Teniente Segundo Ing. Juan ROMANO Rázuri y los alumnos civiles Julio ONTANEDA Menacho (hijo del Ministro de Marina) y José ESTREMADOYRO Navarro, el piloto más joven que tuvo el Perú, egresado de la Escuela de Farman en París en el año 1915.

La instrucción en Ancón se inició en forma ininterrumpida el 10 de agosto de 1920, fecha en la que se realizó el primer vuelo de instrucción en el bote volador Curtiss “Seagull” Nro. 115. El esfuerzo realizado pronto fue recompensado con la realización del primer vuelo “SOLO” realizado por el Guardiamarina Carlos Hildebrant Dávila, siguiendo en los meses posteriores los “solos” de los demás alumnos y adquiriendo en las prácticas diarias mayor dominio de sus aeronaves.

Escuela de Hidroaviación de Ancón (1921-1923)

El 27 de enero de 1921 se inauguró la Escuela de Hidroaviación de Ancón, que en esa fecha se contaba con 12 aeronaves: 6 botes voladores Curtiss MF “Seagull”, 3 botes voladores F.B.A tipo "B" y 3 botes voladores Georges Levy GL-40, a estos se suman 1 hidroavión del tipo “Farman Goliat” y 1 “Boeing” modelo 5 el “Negritos” que obsequiaron los empleados y obreros de los pozos petroleros de Talara y fue gestionado por el Comandante Leguía. El 12 de mayo de 1921, se graduó la Primera Promoción de Aviadores Navales, cuya instrucción estuvo reglamentada por Resolución Suprema de fecha 1 de marzo de 1920.

Primeras maniobras Aeronavales con la Escuadra

En enero de 1922, el Estado Mayor General de la Marina, al cumplirse un año de funcionamiento de la Escuela de Hidroaviación de Ancón, dispuso que una cuadrilla de 4 botes voladores tomaran parte en el programa de operaciones de la Escuadra, durante el crucero de verano. Estas maniobras despertaron grandes expectativas, por ser la primera vez que se planeaban operaciones combinadas entre los buques y su Aviación Naval

Primera disolución de la Aviación Naval

Mientras la Aviación Naval progresaba como arma necesaria de la Marina de Guerra del Perú y establecía los vínculos indisolubles, que solo el entrenamiento

y la continuidad de trabajo pueden dar, el Gobierno decretó el 25 de setiembre de 1922, que la Escuela de Hidroaviación de Ancón dependiera desde aquella fecha, directamente de la Dirección General del Servicio de Aviación. De esta forma en los primeros meses de 1923, cesó la principal labor del Servicio de Hidroaviación de ser un importante auxiliar de la Escuadra, cambiándosele de nombre por “Estación de Ancón” el que conjuntamente con la Dirección General y el Centro Militar de Aviación, pasaron a ser integrantes de un todo denominado “Servicio General de Aviación Militar”

SEGUNDA ETAPA

Reactivación del Servicio de Hidroaviación de Ancón

El Servicio de Hidroaviación creado profesionalmente para servir a la Armada y que en su corto periodo de funcionamiento fue capaz de ofrecer nuevos pilotos el mismo día que fue inaugurada su Escuela, caso único de las escuelas de Aviación del País, no podía prolongar por mucho tiempo la paralización de sus labores, asimismo los grandes gastos que demandó su establecimiento y su impecable trayectoria, motivaron en las Altas Autoridades Navales de entonces un ambiente de franco apoyo, declarándose el Estado Mayor General de la Marina completamente a favor de su reactivación.

En esa época la Armada comprendió, que la Aviación era un factor decisivo en las operaciones combinadas con la flota y un factor de progreso en las comunicaciones con los pueblos. Por ello, considerando los magros resultados obtenidos por la aplicación del Decreto Supremo del 6 de octubre de 1922, el Gobierno se vio en la necesidad de derogarlo el 9 de noviembre de 1923, reintegrándose la Estación de Hidroaviación de Ancón a la Marina.

Misión Aeronaval Norteamericana (1924-1927)

Se había perdido mucho en 1923, pero el Alto Mando Naval, consciente de esta situación, asumió la tarea de reiniciar el Servicio de Hidroaviación más eficiente de lo que había sido antaño, para lo cual primeramente reagrupó a todos los Oficiales Pilotos que prestaban servicios en los buques y en la Estación de Ancón, pasando seguidamente a gestionar en los EEUU, la contratación de un Oficial de la aviación Naval de ese país con la finalidad que se hiciera cargo de la reorganización de nuestro Servicio de Hidroaviación. De esta manera, el 21 de enero de 1924, el Lt. Cdr. (USN) Harold B. Grow, se integró a su nuevo empleo como Director de la Escuela de Hidroaviación, y por su trabajo e interés por la Aviación Naval del país, merece un lugar especial en la Historia Aeronaval Peruana.

La Misión Aeronaval Americana establecida en el Perú de 1924 a 1927 consolidó



Práctica de vuelo en costa rocosa.

la Aviación Naval profesionalizando sus actividades. Se crearon las estaciones aeronavales de San Ramón y de Itaya, que permitió en 1927 la unión aérea entre Lima e Iquitos, mediante vuelos regulares. Este hito de la aviación nacional merece destacarse pues de esta manera la Marina lograba unir tan lejana zona del país con la capital de la República.

El 9 de julio del año 1928 la Oficina de Inspección General de Aviación incorporó al Cuerpo de Aviadores de la Armada Nacional a Oficiales del Ejército.

Creación del Ministerio de Marina y Aviación

El Ministerio de Marina y Aviación se creó según ley número 6511 del 18 de febrero de 1929 y por Decreto Supremo del 3 de julio de 1932 el Cuerpo de Aviación del Perú; este organismo devino con el tiempo en la actual Fuerza Aérea del Perú, institución creada durante el gobierno del General Manuel Apolinario Odría según Decreto Ley 1147 del 1 de julio de 1950.

Con la creación del Ministerio de Marina y Aviación, las promociones de pilotos, tanto en Las Palmas como de Ancón, si bien seguían independientemente su instrucción, empezaron a ser agrupadas bajo una sola denominación de egreso. El primero de estos cursos se graduó con el nombre de “Príncipe de Gales”, llamada así por la visita del heredero del trono inglés al Perú en 1932, y estuvo conformada por aviadores navales ingresados en 1929 y sus pares militares.



Unidad de transporte Aeronaval AN 32B.

Importancia de la Aviación Naval

Hasta este punto, se puede apreciar lo acertado de todas las actividades en el seno de la Aviación Naval. Al final del año 1932, se contaba con una Aviación Naval que trabajaba en forma eficiente e ininterrumpida todo el año, con dotaciones calificadas que operaban en conjunto con la Escuadra, y con un servicio aéreo pionero en el Oriente Peruano.

Creación del Cuerpo de Aviación del Perú

Habiéndose el Perú guiado por el primer fundamento, y fusionado las responsabilidades administrativas de nuestra aviación militar por Ley Nro. 6511 del 18 de febrero del año 1929, bajo la autoridad del Ministerio de Marina y Aviación, por Decreto Supremo del 3 de julio del año 1932 se creó el “Cuerpo de Aviación del Perú”. La desintegración de los servicios aéreos de la Marina y del Ejército, no se dio completamente hasta el 1 de enero del año 1933, en que por Ley fueron nombrados los oficiales permanentes CAP.

TERCERA ETAPA

Servicio Aeronaval (1963-1966)

Transcurrirían varias décadas antes que la Aviación Naval realizara lo que históricamente fue su segundo despegue. Así, con el Decreto Supremo Nro. 18 del 24 de julio de 1963, se creó el Servicio Aeronaval de la Marina de Guerra del Perú.

De esta manera se logró satisfacer la necesidad imperiosa de contar con la Aviación Naval en apoyo de la Escuadra.

Primeros Pilotos Aviadores reconocidos por la Armada y Pioneros de la Aviación Naval en su Tercera Etapa

El Capitán de Corbeta Armando Figueroa Roggero, obtuvo la licencia como piloto civil en 1957, siendo reconocido como piloto Aviador ese mismo año con Resolución ministerial Nro. DP-1668 del 15 de julio del año 1957, contando con el apoyo del Estado Mayor General de la Marina. En febrero del año 1960, fue comisionado junto con el Alférez de Fragata Jorge Navarro Gutiérrez a la Base “Aragua” de la Fuerza Aérea Venezolana y a la Escuela de Aviación Civil “Miguel Rodríguez” de Caracas en donde se le impartió instrucción en el helicóptero Bell-47G y en los aviones Piper y Mentor T34-A.

El segundo Oficial de Marina en obtener las alas de piloto en la tercera etapa y el primero en dedicar íntegramente su carrera profesional a la Aviación Naval fue el Alférez de Fragata Jorge Navarro Gutiérrez, quien al término de su instrucción en Venezuela, y le fue concedida la calificación de piloto Aviador, mediante Resolución Ministerial Nro. DP-1991 del 31 de octubre del año 1960.

Paralelo a los esfuerzos dedicados por el Comandante Armando Figueroa Roggero y el Alférez de Fragata Jorge Navarro Gutiérrez para la reactivación de la Aviación Naval, existía en la Escuadra un grupo de Oficiales de Marina pilotos civiles, los que por su cuenta costearon su instrucción y obtuvieron su brevete de piloto privado otorgado por la Dirección de Aeronáutica Civil.

Transporte Aeronaval

El Transporte Aeronaval nació el 27 de abril del año 1925 mediante Resolución ministerial, uniendo las principales localidades de la costa del Perú y luego con la creación de la Línea Aérea de la Montaña, las ciudades amazónicas.

En la Tercera Etapa de la Aviación Naval, existiendo la necesidad de contar con una aeronave para transporte y contando con la experiencia del avión bimotor Piper en el remolque de manga para los ejercicios de tiro antiaéreo con las unidades de la Escuadra, el Alto Mando Naval determinó en el año 1965 la compra de una unidad de este tipo. Para la adquisición de este bimotor con capacidad para seis pasajeros y equipado electrónicamente para la navegación con lo más avanzado de la época, designó al Capitán de Fragata Armando Figueroa Roggero y al Teniente Primero Raúl Vargas Fuller. Dichos Oficiales realizaron la recepción, pruebas y su traslado en vuelo de la aeronave, conjuntamente con un piloto de la fábrica.

Posteriormente a la adquisición del Piper, el transporte aeronaval de envergadura, despegó con la adquisición del primer Douglas C-47, aeronave con la que se iniciaron los primeros vuelos de apoyo logístico a Piura y Arequipa. Esta aeronave fue adquirida a la compañía de Aviación Comercial “Faucett” en el año 1966, posteriormente se incrementó con 4 unidades más.

La Escuela de Aviación Naval

La Aviación Naval desde sus inicios, ha sido considerada como uno de los mejores centros de formación de pilotos en el país; este organismo con la misma clase de hombres que forjaron la Escuela de Hidroaviación de Ancón, es pionera en esta actividad y ha dado origen a otros centros de formación.

La instrucción en vuelo en la Tercera Etapa, empezó con el helicóptero Bell-47G y los primeros instructores fueron el Teniente Segundo Jorge Navarro Gutiérrez y el Capitán de Fragata (ARA) Ronald Kolliker Frers.

Posteriormente la Marina de Guerra del Perú adquirió sus dos primeras aeronaves de instrucción de ala fija Beechcraft T34-A. Hasta el año 1968, la instrucción de vuelo se venía realizando solamente en lo concerniente a pilotaje, sin atender una escuela en tierra que pudiera apoyar las clases de vuelo en los diferentes conceptos relacionados a esta actividad. La instrucción se circunscribía sólo para el manejo de helicópteros, habiéndose formado los Oficiales hasta ese año, únicamente como pilotos del modelo 47-G, que eran con los que contaba la Aviación Naval.

La ideal del establecimiento de una Escuela de Aviación Naval, nace con la iniciativa de los primeros Oficiales pilotos que fueron comisionados a estudiar en el extranjero. Con la llegada de las aeronaves Beechcraft T34-A, el Capitán de Corbeta Raúl Vargas Fuller, después de finalizar su instrucción como piloto Naval con la calificación de ala fija, helicópteros y multimotores y consciente de los básicos procedimientos practicados por el Servicio Aeronaval, gestionó la formación de una Escuela de Aviación Naval con los mismos estándares de instrucción de los exigidos en la Escuela de Aviación Naval de Pensacola (USA).

Aprobada la iniciativa, se inició la instrucción en vuelo en forma regular, junto al Teniente Primero Mario Fasce Villavicencio, experimentado piloto graduado en la Escuela de Aviación Naval de Argentina. La nueva Escuela contando con los aviones Beechcraft T34-A ya presente en el Perú, completó la instrucción en ala fija a los pilotos de helicópteros que tenían la calificación de pilotos Navales, con el objetivo de estandarizar procedimientos y desarrollar los cursos necesarios, que no habían sido impartidos por la ausencia de una escuela directora.

La búsqueda de una base de operaciones de instrucción, llevó a la Aviación Naval hasta



Unidad del Escuadrón Aeronaval Fokker 60 recientemente incorporado.

San Juan de Marcona. Que siendo un asiento minero, contaba con un campo de aterrizaje e instalaciones de alojamiento y racionamiento. En el año 1968 y gracias a las relaciones establecidas entre el Capitán de Corbeta Raúl Vargas Fuller y los directivos de dicha minería, esta última cedió los derechos sobre uso de la pista de aterrizaje a la Marina de Guerra del Perú. El 13 de octubre de ese mismo año iniciaron la instrucción en dicho aeródromo, siendo los primeros instructores el Capitán de Corbeta Raúl Vargas Fuller y el Teniente Primero Mario Fasce Villavicencio.

Aeronaves adquiridas en la Tercera Etapa

En adición a las aeronaves destinadas para la instrucción, la Marina de Guerra del Perú, adquirió los siguientes programas de aeronaves: Programa Alouette, tres aeronaves para detectar anomalías magnéticas para la búsqueda antisubmarina, Programa Cessna, tres aeronaves, que servían para el despistaje aéreo de los Oficiales alumnos y en funciones utilitarias, Programa Tracker S2-E, nueve aeronaves para misiones antisubmarinas.

Fin del Periodo como Servicio Aeronaval

Entre los años 1974, 1975 y 1976 el Comando del Servicio Aeronaval, lo ejerció el Capitán de Navío Chiappe, el cual logró conciliar el valioso apoyo del Director de Material de la Marina, quien dispuso la asignación de los fondos necesarios para la ejecución de los Programas de adquisición en marcha. Es así que la Marina de



Unidad del Escuadrón Aeronaval Nro. 31 de Marina.

Guerra del Perú adquirió en el año 1974 el helicóptero Bell-206 (HI-415) con el fin de apoyar a la Dirección de Hidrografía y Navegación.

En esta Etapa de la Aviación Naval, es de resaltar el apoyo del Alto Mando Naval, en lo referente a las adquisiciones de material, capacitación del personal superior y subalterno y construcción de la infraestructura requerida. Como consecuencia directa del programa de adquisiciones realizado, la Marina de Guerra del Perú se vio potenciada en múltiples funciones, que elevaron significativamente su estándar operacional. Las renovadas capacidades en el transporte, la exploración y sobre todo la guerra antisubmarina, condujeron a la madurez del Servicio Aeronaval hasta alcanzar su conversión en Fuerza Operativa.

Fuerza Operativa

Servicio Aeronaval se convierte en Aviación Naval

Con la llegada de los aviones S2E Tracker, el Servicio Aeronaval adquiere una importante capacidad antisubmarina en profundidad, lo cual determinaría junto con otras adquisiciones navales, que la Armada modifique su organización, convirtiendo al Servicio Aeronaval en una Fuerza Operativa de pleno derecho. En 1977, ya se habían negociado los principales Programas aeronavales, esperando para el año 1978 la adquisición de dos aeronaves de exploración del Programa Fokker F-27 Maritime y seis helicópteros italianos del Programa AB-212 SAW. Asimismo en el mismo año de adquirió seis aviones de instrucción del Programa T34C-1, que remplazarían a los aviones T34-A y cuatro helicópteros del Programa Sea King SH-3D.



Aeronave Sea King en la costa limeña.

Entre los años 1981 y 1982, se adquirieron tres helicópteros del Programa Bell-206 y el año 1983 se adquirieron cinco aeronaves del Programa Super King Air B-200.

Nuevos escenarios y desafíos (1991-2000)

Reorganización de la Aviación Naval

El año 1989, la Aviación Naval que había tenido un crecimiento exponencial de sus medios en la última década, se encontraba con la necesidad de racionalizar sus esfuerzos con el objetivo de hacerse más eficiente de su misión. Es por ello que la Superioridad Naval dispuso una reorganización orgánica, integrando los Escuadrones Nro. 21 y Nro. 22 a órdenes del Grupo Aeronaval Nro.1, asimismo la Comandancia General de la Marina dispuso la desactivación del Grupo Aeronaval Nro. 2 y del Escuadrón Aeronaval Nro. 12, al cual pertenecían los aviones Tracker.

Repotenciamiento del Transporte Aeronaval, Control Marítimo y Fluvial

Ante la necesidad de contar con aeronaves de transporte táctico en el Frente Interno y de personal, la Marina de Guerra del Perú en el año 1993 adquirió tres aeronaves del Programa Mil MI-8T, asimismo en el año 1994 se adquirieron dos aeronaves del Programa Antonov AN-32B.

Entre los años 1993 y 1996, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en la tarea de implementar un sistema de control marítimo modernizado que le permitiera contribuir de manera eficaz en la protección del medio ambiente y como parte de

su programa de innovación de equipos y unidades, adquirió sus primeras unidades aéreas: dos aeronaves del Programa Sea Wolf, un hidroavión del Programa Twin Otter y dos aviones del Programa Fokker F-27.

La Fuerza de Aviación Naval en la actualidad

El nuevo milenio encuentra a la Marina de Guerra del Perú en una etapa de transición, al margen de los nuevos Programas de aeronaves por reposición, la Armada deberá encarar tareas más definidas de sus funciones tradicionales marítimas, como la protección de sus aguas contiguas, diplomacia naval y la disuasión estratégica.

La Fuerza de Aviación Naval es hoy parte de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, despliega una importante capacidad operativa a través de los Escuadrones Nro. 11, 21 y 22 pertenecientes al Grupo Aeronaval N° 1 y de instrucción y transporte logístico a través de los Escuadrones Nro. 31, 32 y 33 pertenecientes al Grupo Aeronaval Nro.2.

El Escuadrón Aeronaval Nro.11 está compuesto por los aviones de los Programas B-200 y F-60 misionados para control de tráfico marítimo, búsqueda y rescate en apoyo a la Autoridad Marítima, así como apoyo logístico para las diferentes Zonas Navales y Organismos Extra institucionales. Los aviones del Programa F-50 que en mediano plazo serán adquiridas, tendrán su misionamiento para la exploración marítima y guerra electrónica.

El Escuadrón Aeronaval Nro. 21 está constituido por helicópteros del Programa Agusta Bell AB-212 que forman parte del sistema de armas teleguía de los misiles mar-mar de las fragatas; operan igualmente en la guerra antisubmarina y por los helicópteros del Programa Bell 206B que cumplen funciones de instrucción y entrenamiento. Asimismo, en un mediano plazo se completarán las adquisiciones de los helicópteros multimisión Kaman del Programa SH-2G, los cuales complementarán las tareas de este Escuadrón Aeronaval aunadas con la reciente entrega de 3 helicópteros Augusta Bell 412 SP por parte de Holanda, que cumplirán funciones de apoyo logístico y SAR.

El Escuadrón Aeronaval Nro. 22 está constituido por aeronaves del Programa SEA-KING SH-3D equipados con misiles AM-39 y UH-3H, misionados para la guerra antisuperficie y rescate en alta mar o evacuación aeromédica respectivamente.

El Escuadrón Aeronaval Nro 31 alberga la Escuela de Aviación Naval en San Juan de Marcona. En este centro se forjan nuestros pilotos aeronavales de ala fija, quienes desarrollan las habilidades necesarias en el vuelo en un exclusivo espacio aéreo a bordo de los aviones T-34 C. Luego de exigentes prácticas instrumentales y visuales,

tanto diurnas como nocturnas, los Oficiales pilotos cumplen con las etapas básica e intermedia para continuar en la Base Aeronaval del Callao su especialización correspondiente en aeronaves multimotor.

El Escuadrón Aeronaval Nro. 32 se encarga de trasladar personal y carga en misiones operativas, además apoya con helicópteros en la Amazonía. Cuenta con aviones del Programa Antonov AN-32B y helicópteros del Programa Mil MI-8T. El ejercicio de su misión se complementa con tareas de acción cívica en diversos puntos del país. Asimismo, dicho misionamiento serán repotenciadas en un mediano plazo por la adquisición de aeronaves del Programa MI-171.

El Escuadrón Aeronaval Nro. 33 se encarga de dar instrucción a los Oficiales pilotos en ala rotatoria a través de sus aeronaves F-28 del Programa Enstrom, quienes igualmente al Programa T34-C, cumplen con las etapas básica e intermedia para continuar en la Base Aeronaval del Callao su especialización correspondiente en aeronaves multimotor.

Es importante destacar la labor del Servicio de Mantenimiento Aeronaval, que planea, programa y ejecuta el mantenimiento de los niveles superiores a las aeronaves de la Fuerza de Aviación Naval y autorizadas, con el fin de mantenerlas en estado de operatividad para la ejecución de sus operaciones.

RUMBO AL CENTENARIO

Los noventa y siete años de la Aviación Naval significan para la Marina de Guerra del Perú, la madurez de una de sus principales Fuerzas y la convicción que ha llegado ha ocupar un lugar preeminente en la guerra naval.

Hoy más que nunca, se tiene la certeza que las aeronaves constituyen siempre uno de los peores adversarios de los buques de superficie, conocimiento que es compartido por los especialistas y estrategas.

La Fuerza de Aviación Naval actual está inmersa en un importante proceso de renovación de sus elementos de tarea. Desde las inversiones comprendidas en el decenio de 1975-1985, y que significó para el arma aeronaval tener la musculatura necesaria para participar con pleno derecho en los aspectos de la guerra antisubmarina, guerra antisuperficie y la exploración marítima.

No obstante, los aspectos de formación que constituyen la espina dorsal de la Fuerza, han continuado su labor inacabable de instruir y educar a las tripulaciones de nuestras aeronaves. Esta labor medular ha estado dirigida desde el año 1969 por el Escuadrón Aeronaval de Instrucción en la localidad de San Juan de Marcona, Ica; y que actualmente alberga a la cuadragésima promoción de aviadores navales.

En forma conjunta con Marcona, la Aviación Naval cuenta actualmente con las aeronaves Emstrom y Bell-206, para la instrucción en helicópteros y los aviones B-200 para la habilitación en aviones multimotores.

Aparte de las funciones tradicionales marítimas, la Fuerza de Aviación Naval encara en su nonagésimo séptimo aniversario tareas más definidas que exigen a la Marina de Guerra del Perú actuar en nuevas áreas como la protección de las aguas contiguas, la diplomacia naval y la disuasión estratégica. La protección de aguas contiguas proviene de la importancia global del mar peruano y de su lecho marítimo como fuente de energía, constituyendo las principales funciones de la armada el control de la contaminación, el control del tráfico marítimo y la protección de plataformas petroleras, todas ellas actividades directamente relacionadas a una adecuada vigilancia y control aeronaval.

Por otro lado la Marina de Guerra del Perú desempeña el rol de instrumento de política exterior en tiempo de paz, al involucrar a sus unidades navales en operaciones de pacificación y ayuda humanitaria internacional a cargo de las Naciones Unidas, y que representan el respaldo de la armada a la labor diplomática como un país contribuyente y participativo.

Por último la Aviación Naval como herramienta de disuasión estratégica, definirá la capacidad de restringir la supervivencia de las plataformas disuasorias del enemigo, convirtiéndose así en una de las funciones capitales de la guerra naval.

Así, la Fuerza de Aviación Naval, llega a sus noventa y siete años imbuida de la tradición que caracteriza a la Marina de Guerra del Perú, dentro de un proceso de lucha contra el oponente subversivo, promoviendo, desarrollando y custodiando los intereses de la Nación y contribuyendo eficazmente en la defensa de su soberanía y por último adiestrándose, y ejercitándose dentro de su propia misión y en los planes que le impone la superioridad. En estas tareas la Aviación Naval, su personal y sus medios aéreos, se han entregado y se entregan con la mística naval que a lo largo de su existencia desde aquel lejano 9 de diciembre de 1919, con hombres que dieron lustre al uniforme naval en los cielos de la patria.



"Hoy más que nunca, se tiene la certeza que las aeronaves constituyen siempre uno de los peores adversarios de los buques de superficie, conocimiento que es compartido por los especialistas y estrategas."





Ejercicio de desembarco anfibio.

Fuerza de Infantería de Marina

La Infantería de Marina se encuentra íntimamente ligada a nuestra institución desde los albores de la independencia, aunque sus orígenes se pueden rastrear desde el pasado virreinal. Todos los buques de la Armada contaban con una dotación de infantes para abordar naves enemigas y también para defenderse. Reconocemos entre sus primigenios integrantes al patriota peruano don Francisco Vidal, a quien el Generalísimo Don José de San Martín llamó "el primer soldado del Perú", otorgándole la clase de subteniente de Infantería de Marina en honor a su intrepidez, arrojo y bravura, puestos de manifiesto en valerosas hazañas en nuestro territorio y en las costas de Chile durante la gesta libertadora.

El 23 de octubre de 1821 después de la declaración de la independencia nacional, el 28 de julio y la fundación de la Marina de Guerra, el 8 de Octubre el capitán de navío Martín Jorge Guise, Comandante General de la Marina, solicitó al Ministro de Guerra y Marina Don Bernardo Monteagudo una dotación de guarnición constituida por 38 efectivos los que fueron destinados a los bergantines *Balcarce* y *Belgrano*. Posteriormente el 6 de noviembre, Guise solicitó al Ministro de Guerra y Marina la formación del Batallón de Marina, clasificándose la oficialidad y estableciéndose disposiciones que después devendrían en reglamento, por ello esta fecha es considerada el inicio de la Infantería de Marina.

El 2 de junio de 1823 el Batallón de Marina cuyo efectivo se había incrementado hasta dos batallones, conformando la Brigada de Marina, participó en el ataque y ocupación del puerto de Arica, por entonces en poder español; al respecto, Guise informó que se había llevado a cabo la acción con señalado éxito al tomarse la ciudad a la fuerza, "ayudado del corto número de soldados y tripulación de mi fragata, tremolando nuevamente la bandera de mi patria".

La Brigada de Marina tuvo protagonismo durante la guerra de la Confederación Peruana-Boliviana contra Chile en la incursión sobre Talcahuano el 23 de noviembre de 1837.

El año 1847 el Presidente Ramón Castilla y Marquesado, en su programa de reorganización de la Armada dispuso seis compañías para la Infantería de Marina. Ese mismo año, en el esfuerzo de integrar la amazonía, se envió efectivos del Batallón con el fin de establecer el fuerte San Ramón en Chanchamayo. Siete años



Infantes de Marina en acción.

después se incrementó el número de hombres de Infantería de Marina en esta misión, posteriormente se creó la columna de Marina de Loreto sobre la base del Batallón de Marina. La década del 70 es de desarrollo y a menudo cierta distorsión en la organización, encontrándose el año 1872, con motivo de la revolución de los hermanos Gutiérrez, unidades de Infantería de Marina refundidas en el Batallón "Pichincha". Al iniciarse la Guerra del Guano y del Salitre (1879 -1883) puede afirmarse que el Batallón Lima N° 8 es el más cercano representante de la Infantería de Marina; en tanto que la columna Constitución a cargo del capitán de fragata José Sánchez Lagomarsino es destinada al servicio de las fortificaciones de Arica y buques de la Escuadra.

Debe destacarse que tras el desgraciado accidente de la fragata *Independencia* el 21 de mayo de 1879 el capitán de navío Juan Guillermo More y prácticamente el íntegro de la dotación cubrieron puestos en el puerto de Arica integrando la defensa de costa e inmolándose después el 7 de junio de 1880 en la batalla de Arica hasta "quemar el último cartucho" en el fuerte Ciudadela.

El 10 de enero de 1880 se creó el Batallón "Guarnición de Marina" en directa dependencia del Comandante General de la Marina con un efectivo de 600 hombres. El capitán de navío Juan Manuel Fanning García, fue el primer Jefe y con él fueron nombrados 37 oficiales de Marina y Ejército para cubrir todos los cargos del Estado Mayor y de las seis compañías que tenía. Entre ellos figuraban los capitanes Mariano Bustamante y Manuel Arellano, así como el cirujano Felipe Rotalde; los tres habían



Ejercicios con alta capacidad operativa.

hecho la campaña naval a bordo del monitor *Huáscar*.

La Infantería de Marina participó en la Batalla de Miraflores el 15 de enero de 1881 con los batallones "Guarnición de Marina" integrada por 524 hombres a cargo del capitán de navío Juan Fanning y el "Guardia Chalaca" de tres compañías al mando del capitán de fragata Carlos Arrieta. Ambos Jefes murieron en la batalla y con ellos prácticamente el íntegro de su personal. La legendaria arenga de Fanning: "ADELANTE MARINA, MARINA ADELANTE", es hoy lema del actual Batallón de Infantería de Marina Nro. 1 "GUARNICION DE MARINA" siendo el lema de la Fuerza de Infantería de Marina ¡ACCION Y VALOR!

Asimismo, el capitán de navío Luis Germán Astete nacido en Lima el 28 de mayo de 1832, integró la dotación de la Fragata *Amazonas*, que zarpara del Callao el 25 de octubre de 1856 con 17 guardiamarinas, constituyéndose en el primer buque escuela americano que circunnavegó el planeta, arribando al Callao el 28 de mayo de 1858. Desempeñó importantes cargos institucionales y de la política nacional. En el Combate del Callao el 2 de mayo de 1866 estuvo embarcado en el vapor *Sachaca*, la insignia de Lizardo Montero se lució en el Tumbes. El 29 de mayo de 1877 en calidad de Comandante del monitor *Huáscar* –1130 toneladas– protagonizó el memorable Combate de Pacocha frente a la corbeta británica *Amethyst* de 2000 toneladas y la fragata *Shab* de 6,000 toneladas. Tuvo participación activa en la campaña naval de 1879 y como Prefecto del Callao negó la captura de los buques a los bloqueadores chilenos, actitud que bien se demuestra cuando el capitán de navío de la Armada



Exigente entrenamiento.

chilena Galvarino Riveros exige a Astete la entrega de la corbeta *Unión*, hecho que provoca la histórica respuesta de Astete:

"De las naciones civilizadas y grandes es luchar con lealtad y no ensayar su saña con poblaciones desarmadas. Honroso sería para usted avanzar sobre las fortalezas de esta plaza y no hacer el papel de simple espectador en el largo espacio de cinco meses transcurridos desde el establecimiento del bloqueo. Queda en esta forma contestada la vergonzosa intimidación de usted, extrañando de mi parte que debiendo conocer los quilates del noble corazón peruano se haya avanzado a suponer que pudiera pasar tan indigna propuesta" (21 de setiembre 1880).

El 15 de enero de 1881 Astete combate en la batalla de Miraflores, luego de lo cual se despide de su familia y emprende viaje a la sierra para unirse a las incipientes fuerzas de la resistencia con el general Andrés Avelino Cáceres. Las batallas de Pucará, Marcavalle y Concepción culminarían con la de Huamachuco, el 10 de julio de 1883, donde muere a caballo al frente de sus tropas.

Transcurrida la Guerra del Guano y el Salitre, el 2 de febrero de 1919 marca la fecha de resurgimiento, al crearse el "Batallón de Marina" con dos compañías de fusileros, una sección de ametralladoras y una sección de servicios. El mando le fue otorgado al capitán de corbeta Héctor Mercado, quien sería reemplazado en noviembre de 1920 por el capitán de fragata Moisés Pino Basurco.

Durante el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), se efectúa la protección



Infantes de Marina en el VRAEM.

del puerto petrolero de Talara, con apoyo de los Estados Unidos de América, constituía un sistema defensivo del continente con el Canal de Panamá; en tal circunstancia, en 1942 nació el Servicio Naval de Defensa de Costas que se denominaría después Defensa Naval de Costa de Talara, para ser, el 9 de junio de 1943, la Fuerza de Comandos Navales. El 9 de junio de 1943, el Presidente de la República, Manuel Prado, y el Ministro de Marina contralmirante Federico Díaz Dulanto, decretaron la creación de la Fuerza de Comandos Navales, la misma que a partir del 3 de abril de 1946 por Decreto Supremo N° 11 se denominó Infantería de Marina, parte integrante de la Fuerza Naval de Defensa de Costa.

El Comando General de Defensa de Costas estaba integrado por una Batería Fija de Defensa de Costas, un grupo de Artillería Móvil y una flotilla de Barcazas.

En 1952 la incorporación de la primera nave de desembarco a nuestra flota, el BAP *Chimbote*, significó un nuevo aliento en las actividades de la Infantería de Marina; se transfirió al Ejército una Batería del Grupo de Artillería Móvil a cambio de armamento ligero para organizar un batallón de Infantería de Marina. Un nuevo buque de desembarco, el BAP *Paita* que arribó al Callao el 22 de abril de 1959, robusteció la organización al crearse el Batallón de Infantería de Marina, denominado el 12 de agosto de 1960 Guarnición de Marina, integrante de la Fuerza Naval de Defensa de Costas.

La sucesiva incorporación de los buques de desembarco BAP *Lomas* y *Atico* a los que se integró después el transporte de ataque *Independencia* marca un nuevo hito en la Infantería de Marina con el entrenamiento de su personal en operaciones anfibias, entre ellas la



En maniobras contraterroristas.

Operación Ayacucho, el 9 de diciembre de 1974, efectuada en conmemoración del sesquicentenario de la independencia sudamericana.

El 8 de octubre de 1971 se inauguró la Estación Naval de Ancón y un año después la Compañía de Comandos Anfibios cuya logística se robusteció con el Batallón de Vehículos Anfibios. Por entonces se establecieron destacamentos de Infantería de Marina en Tumbes, Iquitos y Mollendo.

Desde su creación, la Fuerza de Infantería de Marina ha demostrado su capacidad combativa cada vez que su presencia ha sido requerida. Tuvo destacada participación en la lucha contra el terrorismo, primero en la agreste geografía de Ayacucho desde 1983 hasta 1989, conformando la Fuerza de Tarea 90; luego trasladó su accionar a los departamentos de Ucayali, Junín, Huánuco y Loreto, en donde se estableció la Fuerza de tarea 100, teniendo en la capital del departamento de Ucayali, Pucallpa, el centro de operaciones en la lucha contraterrorista contra organizaciones asesinas que atacaron al pueblo del Perú. Su alta capacidad como elemento disuasivo la puso en evidencia durante el conflicto con Ecuador en 1995, a través de sus elementos de la Compañía de Comandos Anfibios en el Alto Cenepa y en 1997, integraron con éxito el equipo de la Operación Chavín de Huantar, cuya ejecución fue reconocida mundialmente como impecable al liberar el 22 de abril de ese año a los 72 rehenes de la residencia del embajador de Japón en Lima.

Los Infantes de Marina son especialistas en operaciones anfibias, de comando, aeromóviles y contraterroristas, así como también en operaciones de acción

humanitaria, caracterizándose por su alta capacidad operativa en todo tipo de terreno, ejecutadas con gran espíritu y destreza, como resultado del Posteriormente, son asignados a las unidades que conforman la Brigada de Infantería de Marina y los destacamentos navales.

En la actualidad la Fuerza de Infantería de Marina es parte de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, la Brigada Anfibia, que fue creada en 1979 y está conformada por el Batallón de Infantería de Marina N° 1, llamado "Guarnición de Marina", que es la Unidad Operativa más antigua de la Infantería de Marina pues se remonta al año de 1880 cuando fue creada.

El Batallón de Infantería de Marina N° 2, denominado "Guardia Chalaca", fue creado el año 1985, en la actualidad conduce el alistamiento y entrenamiento del personal naval que se despliega anualmente a la zona de los Valles de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM).

El Batallón de Comandos, el Agrupamiento de Apoyo de Combate y el Batallón de Vehículos Tácticos; el Agrupamiento de Apoyo de Combate –encargado de planear y ejecutar las operaciones de apoyo de fuegos y de ingeniería de combate– integrado por el Grupo de Apoyo de Fuegos y la Compañía de Ingeniería. Entre su armamento principal, cuentan con obuses de 122 mm, morteros de 120 mm y misiles tierra – aire. Por otro lado, este Agrupamiento está en capacidad no sólo de brindar su apoyo para incrementar la capacidad combativa de las unidades de maniobra, sino que ejecuta obras en apoyo de la comunidad y de Defensa Civil ante emergencias y desastres naturales.

Otra de las unidades de Infantería de Marina es el Batallón de Vehículos Tácticos. Creado en 1971, este Batallón cumple la importante función de transportar a los Infantes de Marina por mar y tierra durante el desembarco anfibio, siendo esta una de las operaciones militares más complejas y peligrosas de la guerra. Además de Transporte Anfibio, el Batallón cumple funciones de Reconocimiento y Apoyo de Fuegos a las Unidades de Combate de la Brigada Anfibia.

El Batallón de Comandos es otra de las unidades que conforman la Infantería de Marina y destaca por la especialización de sus integrantes. Este batallón fue creado en 1971 sobre la base de la Compañía de Reconocimiento Anfibio y está encargada de realizar operaciones de comando, operaciones especiales, de reconocimiento y de proveer transporte acuático a las unidades de maniobra de la Brigada anfibia.

Las probadas muestras de profesionalismo ejecutadas por nuestro personal Infante de Marina, al culminar exitosamente las misiones encomendadas por la Institución, su predisposición para enfrentar los retos que ofrece el nuevo milenio, hacen de

la Fuerza de Infantería de Marina un elemento disuasivo y de altísima flexibilidad. Desde el año 1989 los Infantes de Marina iniciaron su participación en Operaciones de Paz de las Naciones Unidas en la Misión del Sahara Occidental y desde el año 2004 conforman parte de la Compañía PERU, desplegada en la República de Haití hasta la fecha, Oficiales Superiores y Subalternos también desempeñan misiones de Paz como Observadores Militares y Oficiales de Estado Mayor en diferentes misiones de Paz en países como Sudán, Congo, Costa de Marfil y Liberia.

Como parte de la renovación de su equipamiento, la Fuerza de Infantería de Marina ha adquirido en Canadá, un total de 32 vehículos de blindaje ligero (LAV) del tipo Transporte Personal (TP) 8x8 con capacidad anfibia. Estos blindados, son unidades con capacidad anfibia muy versátiles y pueden realizar operaciones militares en todo tipo de terreno, transporte de material para apoyo humanitario, apoyo logístico, así como desembarcar tropas desde un buque multipropósito. Estan diseñados de manera modular, lo cual le permite modificar su interior y ser utilizado como vehículos logísticos o ambulancias. Gracias a sus dos compuertas en la parte superior, que abre el techo en su totalidad, es posible el ingreso de un pallet de tamaño estándar, pudiendo cargar, hasta 10 toneladas de diferentes materiales, víveres y agua en caso de desastres naturales.



Infantes de Marina en toma de playa con apoyo de Unidades Anfibias.

En suma, una fuerza de elevado profesionalismo, que halla en su lema: *¡Acción y Valor!*, contundente frase que responde con hechos a cualquier enemigo que atente contra la soberanía patria.





La misión debe cumplirse.

Fuerza de Operaciones Especiales

Fue en el año de 1880, durante la Guerra del Pacífico, cuando la Armada Peruana decidió organizar fuerzas irregulares para combatir a los buques de la escuadra sureña que bloqueaban nuestros principales puertos; en ese entonces un grupo de osados marinos al mando del Capitán de Fragata Leopoldo Sánchez Calderón, conformaron un equipo de sabotaje Torpedista, los cuales ocasionaron el hundimiento del transporte chileno *Loa* y la goleta *Virgen de la Covadonga* empleando artificios explosivos encubiertos; motivo por el cual esos valientes marinos son considerados hoy como los precursores de los “Operadores Especiales” de la Marina de Guerra del Perú.

A finales de la década de los años 50 del siglo XX, un grupo de buzos del Departamento de Buceo y Salvamento del Arsenal Naval del Callao fue enviado a los Estados Unidos para capacitarse en los Equipos de Demolición Submarina de la Armada Americana; creándose en el año de 1969 el Equipo de Demolición Submarina (EDS) y fue en el año de 1972 cuando la Marina decidió finalmente recuperar su capacidad de desarrollo de Guerra Naval Especial, al ampliar la misión inicial de demolición de obstáculos submarinos a la de “Conducir ataques a unidades fondeadas y/o instalaciones portuarias, así como Operaciones Especiales ofensivas con el fin de apoyar las operaciones de las Fuerzas Navales”; en el año de 1978 se dispuso que el Grupo de Demolición Submarina cambie de denominación por la de Grupo de Operaciones Especiales.

Finalmente la evolución del Grupo de Operaciones Especiales conlleva a que en el año de 1980, nazca la *Fuerza de Operaciones Especiales*; una Fuerza dotada por hombres exclusivamente seleccionados, entrenados y equipados para desarrollar acciones ofensivas contra blancos de Alto Valor Estratégico, una nueva Fuerza, capaz de actuar sobre blancos ubicados aún más allá del teatro de guerra; una Fuerza concebida para encargarse de los problemas operacionales que no pudieran ser resueltos por otras fuerzas empleando, armas o métodos convencionales; una Fuerza de élite conformada por hombres cuyas principales armas son su fortaleza moral, física y mental.



Efectivo FOE arriesgando la vida en cumplimiento de su misión.

Los Operadores Especiales Navales (conocidos como FOES) son saboteadores por excelencia; para llevar a cabo sus misiones hacen uso de diversos tipos de plataformas que pueden ser: Terrestres, Acuáticas, Sub acuáticas y Aéreas; y dependiendo del perfil de la misión, ellos emplean todo tipo de armamento, munición y explosivos, así como diversos equipos electrónicos militares de tecnología avanzada; sin embargo, ellos están convencidos de que al momento de entrar en operaciones, más que las armas y los equipos, serán los hombres y sus “Factores Morales” los que marcarán la diferencia entre el éxito o fracaso de la misión; es por eso que su Lema principal reza *“El Hombre es el Arma”*.

Los FOES son seleccionados entre muchos, ellos son pocos, ellos son diferentes, en ellos se aplica el principio de “Calidad antes que Cantidad”; ellos están convencidos que el Operador Especial “Nace, no se Hace”, es por este motivo que el proceso de formación de los FOES es riguroso, intenso y altamente selectivo; ellos saben muy bien que combatirán siempre en desventaja numérica y en ámbitos completamente hostiles, dominados por el enemigo; por lo tanto son conscientes que deben ser más fuertes, física y sobre todo mentalmente, que sus oponentes; está comprobado que en esta Fuerza no entran los que quieren sino los que pueden; el porcentaje de alumnos que logra culminar con éxito el programa de Operaciones Especiales es generalmente inferior al 30 %, de ahí que el lema de la Escuela de Operaciones Especiales dice que “El único día fácil, fue ayer”.

Se puede afirmar que el combatiente FOE es uno de los más disciplinados que



“Entrena o muere”: divisa de los combatientes FOES.

existe; ellos cultivan y exigen la disciplina de fondo, aquella que hace que el hombre haga prevalecer su temple para tener mayor tolerancia a resistir los efectos negativos que el sueño, el hambre, el cansancio, el calor, el frío y el dolor ocasionan sobre él; para ellos, la lucha más difícil durante el desarrollo de una Misión no es contra los demás, sino contra uno mismo. Los FOEs consideran que se requiere años de entrenamiento para alcanzar el nivel de destreza y experiencia operativa necesarios para completar exitosamente una operación especial; por eso no es raro encontrar inscrita, en sus áreas de entrenamiento, la consigna: “Entrena o Muere”.

En esta Fuerza encontramos también al Grupo de Salvamento de la Marina, unidad de buceo reconocida mundialmente por haber realizado exitosamente las operaciones de rescate subacuático y posterior refltamiento del ex BAP *Pacocha*, submarino hundido a 142 pies de profundidad en la bahía del Callao después de haber sido colisionado accidentalmente por un buque pesquero en el año 1988. Esta unidad está integrada por hombres capacitados para realizar trabajos de buceo en mares, lagos y ríos; hombres acostumbrados a laborar solitariamente en ambientes extremadamente fríos, oscuros y silenciosos, dotados con modernos equipos de buceo dependientes de superficie que les ayuda a soportar las presiones propias de las grandes profundidades; así mismo, para el desarrollo de sus operaciones en el mar, el Grupo de Salvamento cuenta con el BAP *Unánue* como plataforma auxiliar madrina de buceo; este buque se encuentra equipado con grúa y cámara hiperbárica para hacer los tratamientos de descompresión de los buzos, además de su más reciente incorporación, el Remolcador Auxiliar de Salvamento BAP. *Morales* RAS-180, unidad

diseñada y construida íntegramente en los Servicios Industriales de la Marina, y en funciones desde el pasado mes de julio 2016, está preparada para operaciones de Buceo y Salvamento, que se constituye en su elemento de respuesta inmediata ante cualquier requerimiento de las unidades navales, así como de la defensa y seguridad nacional.

El remolcador cuenta con una eslora de 32 mts., manga de 12 mts., puntal de 4.5 mts. y un desplazamiento de 500 toneladas, con una velocidad de hasta 14 nudos.

Los buzos de salvamento son dignos herederos de los valientes buzos que prestaron sus servicios a la escuadra peruana durante la Guerra del Pacífico; ellos siguen la estela del buzo Hilario Morales, quien tuvo la distinción de ser dotación y sobreviviente del monitor *Huáscar*, al estar embarcado en ese glorioso buque bajo el comando del Gran Almirante Miguel Grau desde mayo de 1879 hasta el 8 de octubre de ese año, fecha en que cayó prisionero cuando los gigantes de Angamos pasaron a la gloria. Los llamados “buzos profundos” en la actualidad realizan diversas actividades de apoyo a las Fuerzas Navales tales como reparaciones de embarcaciones a flote, zafado de varaduras, remoción de obstáculos submarinos, reflotamiento de embarcaciones hundidas y defensa anti buzos dentro de las radas, entre otras; así mismo realizan tareas humanitarias de búsqueda y rescate subacuático; adicionalmente los buzos de la Marina también realizan actividades de apoyo a la investigación científica y a la preservación del patrimonio cultural subacuático.

Las insignias de los operadores especiales y de los buzos de Salvamento son un símbolo de honor y patriotismo; el Tridente y la Escafandra que llevan son herencia de los héroes que los antecedieron y encarnan la confianza de todos aquellos a los que han jurado proteger y ayudar; al usar el Tridente y la Escafandra ellos asumen la responsabilidad y los riesgos propios de su profesión, ellos aceptan conscientemente al peligro como su modo de vida; y esta filosofía se puede apreciar en la oración de esta Fuerza que reza: *“Señor, solo pido que me concedas dos cosas, la victoria y el retorno; pero si ha de ser una sola, ¡Oh Dios, concédenos solo la Victoria!”*.



Remolcador BAP. Morales, al servicio de los Foes.







La Marina en el territorio nacional



Custodiando nuestro territorio amazónico.

Comandancia General de Operaciones de la Amazonía

Antecedentes:

El Apostadero Fluvial establecido por decisión del Presidente Ramón Castilla según Decreto Supremo del 7 de enero de 1861, encargó que los hombres de la Marina cumplieran escrupulosamente desde realizar gestiones en Londres hasta conducir a Iquitos los materiales que requirió complejo metal mecánico en proyecto, a bordo de buques que fueron construidos en Inglaterra y conducidos al propio corazón de la Amazonía, es fulgurante antecedente de lo que significó nuestra presencia en tan agreste lugar a través del tiempo.

Hoy una solitaria placa recuerda al país que allí se encontró la Factoría Naval y el complejo que la Institución levantó prácticamente en medio de la nada, por eso según Ley 14702 del 14 de noviembre de 1963, el Presidente Constitucional de la República Fernando Belaúnde Terry, dispuso la conmemoración de tal suceso señalando fecha 5 de enero 1864 que es según tal documento la refundación de Iquitos. La Marina lo hizo.

Tan preclaro antecedente es impulso espiritual a una difícil continuidad que tuvo que ver más con el emprendimiento de oficiales de Marina, prefectos de la localidad, autoridades civiles loretanas y notables del lugar que debieron remontar momentos muy difíciles para el país y para Loreto.

El año 1896 se declara a Iquitos capital del departamento de Loreto, hecho por lo demás precedido por la revolución separatista del Coronel Ricardo Seminario, quien se proclama Gobernador del nuevo Estado de Loreto, cuando transcurría la llamada era del caucho (1880 - 1914). Ese mismo año de 1896 es el del Apostadero Fluvial en difícil continuidad, más bien una espiritualidad de los fundadores, no obstante es al mismo tiempo simiente del Servicio Industrial de Iquitos.

Se contaba con unidades a flote muy antiguas: “*Cabuapanas*”, “*Amazonas*”, “*Francisco Pizarro*”, “*Iquitos*” y “*Urubamba*”, pero igual los marinos hacían lo suyo en la defensa de la heredad nacional: el 26 de junio de 1903 en el Combate de Angoteros, y el 20



Unidades navegando por nuestros ríos amazónicos

julio del año siguiente en el combate de Torres Causano. El Comandante Fernando Romero precisa que el 10 de julio de 1922 el Ministerio de Marina decretó la reorganización de las Fuerzas Fluviales en dos dependencias: la Flotilla Fluvial de Guerra conformada por “*América*”, “*Iquitos*” y “*Cabuapanas*”, y la Capitanía de Puerto de Iquitos. Se declara zona militar la comprendida entre la boca del río Itaya lo que conlleva a rozar el monte y a construir las primeras edificaciones navales, entre ellas las destinadas al Servicio de Hidroaviación.

El 7 de marzo de 1927 el Capitán de Fragata José G. Carrillo asumió el comando de la Flotilla Fluvial de Guerra y la Capitanía del Puerto de Iquitos. El mantenimiento y reparación de las unidades de la flotilla se hacen en el Servicio Industrial de Iquitos (SIDI). En tales circunstancias se instala en la zona la Base Fluvial de Hidroaviación de Itaya con gran impulso del Presidente Augusto B. Leguía, quien desde 1919 se propuso fundar el Cuerpo de Aviadores Navales, lo que se hizo realidad con primeros intentos en la isla San Lorenzo y después en Ancón.

El Comandante Carrillo laboró durante cinco años y es un hecho que su gestión vertebró la organización que después continúa su sucesor, el Capitán de Fragata Germán Narváez Larriva. Colaboraron con tan dignos jefes el Capitán de Corbeta Manuel F. Jiménez, el personal superior de grado Teniente Primero: Roberto Velazco, Víctor Cortez, Félix Vargas Prada, Roberto López, Gabriel Aranzáez, Fernando Sarmiento, Julio Elías y Fernando Romero; y con el grado de Teniente Segundo: Julio Abel Raygada y Enrique Camino La Torre, junto con los Ingenieros Carlos

Williams, Carlos Fernández, Ismael Pro, Luis Ceppi, Pulido Rojas, Reynaldo Rojas y el doctor Jorge Llerena.

Modernidad

La Flotilla Fluvial de Guerra es pues antecedente de la posteriormente denominada Fuerza Naval de la Amazonía. El Decreto Supremo 013 del 14 de febrero del año 1950 creó la Base Naval de Santa Clotilde, era Presidente de la República Manuel A. Odría y Ministro de Marina el Contralmirante Roque A. Saldías.

La Fuerza Fluvial de la Amazonía es antecedente de la hoy Comandancia General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval. Hereda a notables ancestros y hace honor, dotación a dotación, a hombres y también máquinas que en nuestros ríos afianzaron la peruanidad y hoy hacen presencia en demanda de la soberanía a través de los diversos cruceros que llevan también a los poblados ribereños apoyo, esperanza y fraternidad.

La organización es la típica en la Marina de Guerra y adecuada a la misión que deben cumplir en un entorno tan disímil a lo que son actividades que viene cumpliendo en la zona occidental la Comandancia General de Operaciones del Pacífico.

Consecuentemente, la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía tiene por misión “Planear, organizar, conducir y evaluar el desarrollo de las operaciones y actividades de apoyo logístico y de seguridad de las Unidades y Dependencias asignadas; con el fin de contribuir al cumplimiento de los objetivos institucionales en el área de la Amazonía”.

Para cumplir con su misión, formula su doctrina que busca contribuir a la consecución de los Objetivos Institucionales, desempeñando las siguientes funciones:

- a) Ejercer el Comando de los elementos operativos asignados y de las Zonas Navales de la Amazonía, para la vigilancia y defensa de las Cuencas Fluviales Amazónicas y áreas de responsabilidad tanto en el Frente Externo como en el Frente Interno, y Vigilancia de Fronteras.
- b) Efectuar el Planeamiento Estratégico Operativo y preparar, conducir y evaluar las operaciones de los elementos operativos y Establecimiento Naval Terrestre.

La Comandancia General de la Amazonía cuenta en su organización con los siguientes elementos materiales y personal naval:

- **Elementos Operativos**
Flotilla de Unidades Fluviales

- Unidades Fluviales de Combate
 - B.A.P. “*Amazonas*” (CF-11).
 - B.A.P. “*Loreto*” (CF-12).
 - B.A.P. “*Marañón*” (CF-13).
 - B.A.P. “*Ucayali*” (CF-14).
 - B.A.P. “*Clavero*” (CF-15).
 - B.A.P. “*Castilla*” (CF-16).

- Unidades de Transporte Fluvial
 - M/CH “*Río Huazaga*” (ABP-337).
 - M/CH “*Río Chinganaza*” (ABP-338).
 - M/CH “*Río Cenepa*” (ABP-339).
 - M/CH “*Río Tigré*” (ABP-340).

- Unidades Fluviales Guardacostas
 - Patrulleras Fluviales
 - Contamana* (PF-250).
 - Sepabua* (PF-251).
 - Atalaya* (PF-252).
 - Zorritos* (PF-253).
 - Poyeni* (PF-254).
 - Aguaytía* (PF-255).
 - Puerto Inca* (PF-256).
 - San Alejandro* (PF-257).
 - Lanchas de Interdicción Ribereña LIR (40).
 - Unidad de Interdicción Ribereña “*El Estrecho*”.
 - Unidad de Interdicción Ribereña “*Santa Rosa*”.
 - Hovercraft Griffon 2000TD.

- Batallón de Infantería de Selva Número 1.
 - Grupo de Operaciones Especiales Nor-Oriente.

- Escuadrón Aeronaval de la Amazonía.
 - Aeronave Ala Fija Twin Otter DHC-6-100 (AB-583).
 - Aeronave Ala Fija Rotatoria MI-8T (HT-452).

- Buques Hospital:
 - B.A.P. “*Morona*” (ABH-302).
 - B.A.P. “*Corrientes*” (ABH-303).
 - B.A.P. “*Curaray*” (ABH-304).
 - B.A.P. “*Pastaza*” (ABH-305).

- Plataforma Itinerante de Acción Social
PIAS “*Río Napo*”.
PIAS “*Río Morona*”.
PIAS “*Río Putumayo I*”.
PIAS “*Río Putumayo II*”.
- Elementos de Soporte.
Base Naval de Iquitos.
Estación Naval Capitán de Corbeta Manuel Clavero.
Destamento Naval de Chimbote.
Destamento Naval de El Álamo.
Destamento Naval de Estrecho.
Destamento Naval de Gueppi.
Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía.





Los Marinos realizan una labor permanente de apoyo en el bienestar y seguridad de la población de la zona.

La Marina de Guerra en la Pacificación Nacional

La Marina de Guerra como componente de las Fuerzas Armadas ejerce múltiples roles en el contexto de una misión que exige a sus hombres y mujeres en unidades y dependencias desplegadas a lo largo y ancho del territorio nacional. Cumpliendo tareas de apoyo a los más necesitados en lugares a menudo inaccesibles, génesis de la acción cívica que muchos años después ha fructificado en organizaciones gubernamentales, nuestra Institución se ha ganado el respeto, porque para el marino peruano el horizonte no es el límite.

Pero la paz se gana, como se gana una guerra. Sin ella, sin esta condición de vivir en sosiego no hay desarrollo de ninguna naturaleza. El desarrollo personal en demanda de ser cada vez mejor es en analogía a la marcha de una nación que debe lograr el bienestar de sus gobernados.

Hasta mediados del siglo XX y algunos años después, se vino dando lo que podríamos definir como la no alternancia democrática en el gobierno del Perú. Esta irregularidad ha traído como consecuencia que recién en las últimas décadas de ese siglo y la primera del siglo XXI vivamos un clima de paz producto de la ansiada gobernabilidad. Desde entonces la recuperación de tantos años perdidos en luchas intestinas a menudo entre caudillos, ha dado lugar a la indudable desatención de poblaciones que constituyen ciudades asentadas en diversas locaciones de la agreste geografía peruana. Somos el tercer país territorialmente extenso en América del Sur, pero a ello debemos aceptar que nuestra diversidad en tantos aspectos culturales no propicia unidad.

Hacia la década del 60, una nueva amenaza emergió a contracorriente del ansiado desarrollo de la nación. La subversión fue entonces derrotada aunque en sus inicios se minimizaron sus acciones, y ello costó la pérdida de vidas humanas y la destrucción de bienes públicos y privados.

Entonces, como antes, como siempre, la Marina de Guerra se hizo presente en el escenario de Ayacucho, cuna de la subversión y fue la Infantería de Marina con el primer destacamento “Caimán” que arribó en enero de 1983 a quien se encomendó defender, entre otras misiones, la ruta de San Francisco hacia el valle del río Apurímac. Posteriormente el área de responsabilidad de los



Patrullaje de combate en ríos.

destacamentos “Caimán” comprendió la provincia de Huanta y determinados sectores de la provincia de La Mar. Se nombró jefe de este destacamento a un Capitán de Corbeta, que siendo un joven oficial asumió las funciones de Jefe Político Militar, cargo de gran envergadura en este escenario de tan cruenta lucha, que exigió el establecimiento de seis bases : La Mar, Huanta, San José de Secce, Tambo, Huamanguilla y San Miguel. Durante dos años, desde 1983, nuestros Infantes de Marina dotaron las bases aludidas antes de desplegarse en abril de 1985 hacia el Valle del río Apurímac con centro de operaciones en el aeródromo de Lusiana, estableciéndose además las bases satélites de San Francisco, Sivia, LLochegua y Corazón Pata entre otras.

A finales de la década del 80 la Marina de Guerra creó los llamados Batallones Ligeros de Combate (BALICOS) contingentes constituidos por Oficiales y Personal Subalterno de diversas calificaciones salidos de buques y dependencias. Mientras se aprestaban los BALICOS la Infantería de Marina acudió a la zona con destacamentos contrasubversivos salidos de la Unidad Especial de Combate. Infantes de Marina provenientes de la Primera Zona Naval, Piura y Quinta Zona Naval, Iquitos; denominados “Tiburón”, relevaron a los destacamentos contra subversivos emergidos de la UEC hasta que el 1 de mayo de 1990 iniciaron funciones los Batallones Ligeros de Combate (BALICOS) en las zonas de responsabilidad.

El corazón del escenario geográfico donde hoy las Fuerzas Armadas libran nuevamente una guerra por la paz es prácticamente el mismo de los años 80. El valle de los ríos Apurímac y Ene está enclavado entre los departamentos de



Instituciones tutelares cumplen con el rol que la Constitución del Perú asigna a sus Fuerzas Armadas.

Ayacucho, Cuzco, Junín, Huancavelica, zonas de sierra y ceja de selva.

El Plan de Desarrollo de Seguridad en el VRAEM tiene como objetivo erradicar la pobreza (54% de la población es pobre y una tercera parte viven en condiciones de extrema pobreza), de allí el ambicioso programa de desarrollo con etapas de corto, mediano y largo plazo a 15 años. La reacción de los delincuentes subversivos y los delincuentes de la droga, actuando independientemente y a menudo en letal maridaje, son, en su lógica, oposición al esfuerzo de la nación por integrar a 300 mil peruanos a la vida regular, a que estas familias reciban lo que sin duda se les debe, por la inercia antes mencionada.

El rol que las Fuerzas Armadas desempeñan en este proceso es de defensa frente al enemigo, a menudo coaligado, lo que significa que la población se sienta protegida en su propósito de realizarse como seres humanos alejados del mal. La Marina de Guerra es nuevamente protagonista élite en esta guerra por la paz, como integrante del Comando Conjunto. Nuevamente pues La Mar y Huanta en el departamento de Ayacucho, así como Tayacaja en Huancavelica; la provincia de La Convención y sus distritos de Kimbiri, Pichari y Vilcabamba en el departamento del Cusco, así como las provincias de Satipo, Concepción y Huancayo en el departamento de Junín, son escenario en los que hombres y mujeres de nuestras instituciones tutelares cumplen con el rol que la Constitución del Perú asigna a sus Fuerzas Armadas, exigiendo su vocación al límite y entregando a menudo como ya viene ocurriendo sus propias vidas, en demanda de ganar la guerra por la paz, que es requisito para el desarrollo de la nación que así alcanzará el bienestar de todos los peruanos, sin distinción de lugar en el que ellos residan.



Patrullera Marítima BAP Ferré, reciente incorporación a la Autoridad Marítima Nacional.

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) de la Marina de Guerra del Perú es la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre, responsable de normar y velar por la seguridad de la vida humana, la protección del medio ambiente y sus recursos naturales así como reprimir todo acto ilícito; ejerciendo el control y vigilancia sobre todas las actividades que se realizan en los ámbitos Marítimo, Fluvial y Lacustre, en cumplimiento de la ley y de los convenios internacionales vigentes, contribuyendo de esta manera al desarrollo nacional. Su origen se remonta al año 1791, cuando se crea mediante Real Orden, la Capitanía de Puerto del Callao y posteriormente durante la República a mediados del siglo XIX con la organización del sistema de inspección de capitanías el mismo que posteriormente dio paso a la creación de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas mediante Decreto Supremo de fecha 5 de agosto de 1919.

Para el cumplimiento de su misión en las áreas de la Administración Marítima y Operaciones Guardacostas, cuenta con cinco Distritos de Capitanías y 19 Capitanías Guardacostas en todos los puertos abiertos al tráfico marítimo, fluvial y lacustre, contando para el área de Operaciones Guardacostas con la Comandancia de Operaciones Guardacostas, dependencia que ejerce funciones de policía marítima, fluvial y lacustre, control del tráfico acuático, búsqueda y rescate en concordancia con las normas, convenios, acuerdos e instrumentos nacionales e internacionales, la misma que actualmente cuenta con el Sistema de Identificación y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC), así como con unidades de superficie, aéreas y terrestres, bajo su control operacional para la realización de los diferentes tipos de operaciones en los ámbitos marítimo fluvial y lacustre.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas en su condición de Autoridad Marítima Nacional, es el representante técnico del Estado peruano ante la Organización Marítima Internacional (OMI), contribuyendo con las medidas para mejorar la seguridad de la vida humana en el transporte marítimo, la prevención de la contaminación, la formación y titulación de la gente de mar y todo aquello que pueda contribuir a tener mares limpios y seguros.



Dicapi: comprometidos con la seguridad en el mar, ríos y lagos.

En las áreas específicas de asuntos internacionales relacionadas con el ámbito acuático; se coordina y mantiene enlace permanente con organismos extranjeros afines o relacionados con el ámbito funcional y de competencia de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas; llevando un especial control y seguimiento de los convenios y tratados multilaterales, bilaterales y otros instrumentos de carácter específico ratificados por el Perú relacionados con el ámbito acuático, manteniendo actualizado el status jurídico correspondiente; elaborando propuestas de reglamentaciones y normas en el ámbito marítimo nacional en base al status jurídico internacional actualizado; proporcionando asimismo información sobre asuntos internacionales del ámbito acuático; reproduciendo, actualizando y distribuyendo las ordenanzas marítimas, recopilando y difundiendo publicaciones nacionales e internacionales relacionadas con las actividades de Capitanías y Guardacostas; organizando eventos de carácter nacional e internacional relacionados con los asuntos internacionales del ámbito acuático; difundiendo las actividades de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en su condición de Autoridad Marítima Nacional.

La DICAPI despliega recursos humanos y logísticos para operar sus diferentes tipos de unidades, las mismas que a lo largo del territorio nacional realizan diversos tipos de operaciones Guardacostas en los ámbitos marítimo, fluvial y lacustre como: operaciones de búsqueda y rescate, contra la pesca ilegal, control de la contaminación acuática, lucha contra el tráfico ilícito de drogas, contrabando, robo, minería ilegal y todo acto ilícito dentro de su ámbito de competencia en coordinación con



Patrullaje fluvial, de operación.

otras instituciones del estado; además participa en distintos tipos de operaciones combinadas de búsqueda y rescate, control de la contaminación e interdicción de actividades ilícitas, con los países limítrofes.

Para realizar esta labor, se cuenta con diferentes unidades como: la Patrullera Oceánica “Guardiamarina San Martín”, Patrulleras Marítimas, Patrulleras, de Costa, Patrulleras de Puerto, Deslizadores de Control de Bahía, Patrulleras Fluviales, Deslizadores Fluviales, Botes Deslizadores, Patrulleras Lacustres, Deslizadores Lacustres, Lanchas de Interdicción Ribereña, una flota de vehículos operativos que refuerza las operaciones de policía costera de las Capitanías Guardacostas. Asimismo, cuando por la naturaleza de las operaciones requiere unidades aéreas de ala fija o rotatoria la Comandancia de Operaciones del Pacífico pone bajo el control Operacional de esta Autoridad los medios aéreos requeridos.

En la década actual la Dirección General de Capitanías y Guardacostas ha iniciado un proceso de renovación de sus unidades, con la finalidad de incrementar sus capacidades en cumplimiento de su misión.

En el año 2014, la fragata misilera BAP *Carvajal*, fue transferida y asignada a DICAPI, reclasificándose como Patrullera Oceánica con el nombre de *BAP Guardiamarina San Martín*, con el objetivo de fortalecer las acciones de seguridad de la vida humana, la protección del medio ambiente y sus recursos naturales así como para reprimir todo acto ilícito; ejerciendo el control y vigilancia de todas las actividades que se realizan en el medio acuático. Cabe mencionar que conocido el fallo de la Corte



Patrullera Oceánica "Guardiamarina San Martín"

Internacional de La Haya que estableció frontera marítima entre el Perú y Chile, la patrullera oceánica *Guardiamarina San Martín* partió del puerto de Matarani en Arequipa, llegando a la nueva área de soberanía nacional para el control y vigilancia de las actividades acústicas del área incorporada al Perú.

Por otro lado, en el astillero naval de SIMA Chimbote, han sido construidas dos Patrulleras Marítimas de nueva generación, las mismas que reemplazan a las antiguas de su serie, de 465 toneladas construidas también en el SIMA en la década de los 70's. Estas nuevas patrulleras marítimas, cuyo diseño y obra se realizó conjuntamente con la empresa surcoreana STX Offshore & Shipbuilding, han sido incorporadas en octubre del 2016 con los nombres *Río Cañete* y *Río Pativilca*. Estas unidades, a las que se sumarán otras dos actualmente en proceso de construcción, y que completarán una serie de 6 unidades, tienen dentro de su misionamiento, el de efectuar policía marítima, brindar seguridad en la mar y efectuar labores de búsqueda y rescate a lo largo de nuestro litoral y dominio marítimo.

El SIMTRAC, que agrupa y asocia sistemas de monitoreo de naves, ayuda a la navegación y de gestión, el cual permite obtener información del tráfico acuático y situación estatutaria de las naves, basado en el posicionamiento automático por medios electrónicos, constituyendo un instrumento efectivo de control marítimo, fluvial y lacustre, en navegación, puertos y fondeaderos nacionales e internacionales. Este sistema permite reforzar las acciones para combatir actividades ilícitas, protección del medio ambiente y preservación de la vida humana en el ámbito acuático.



Vigilancia de actividades marítimas ilícitas.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, a través de la Comandancia de Operaciones Guardacostas desde el año 1996, cuenta en sus instalaciones con la Estación Terrena COSPAS-SARSAT, habiéndose realizado las actualizaciones del software conforme a las exigencias de operación de la Organización Marítima Internacional. La misma que inicialmente operaba con Satélites de órbita baja, (LEO) pasando a Satélites de órbita geoestacionaria (GEO) conforme a la última actualización, encontrándose actualmente preparándose para el cambio a la nueva generación de estaciones terrenas con Satélites de Órbita Media (MEO), dispuestas por la Organización Marítima Internacional para 2014, cuya primera fase (Testing) se inició en el año 2012 con las pruebas de software, con lo cual el Perú se colocaría a la vanguardia en lo que respecta al programa internacional COSPAS-SARSAT dentro de la región.

La protección contra la contaminación del medio acuático, se realiza en coordinación con diversos sectores en cumplimiento de convenios internacionales, utilizándose unidades aéreas y de superficie que observan la travesía de los buques a fin de detectar cualquier forma de descarga no autorizada. En caso de derrame de hidrocarburos y otras sustancias contaminantes se ejecuta el Plan Nacional de Contingencia en el acápite correspondiente frente al desastre, dándose respuesta inmediata que asegure el mínimo impacto sobre el medio, para lo cual cuenta con personal capacitado tanto en el extranjero como a nivel nacional a fin de poder contribuir a preservar el medio ambiente acuático.



BAP "Río Ocaña" navegando en el Mar de Grau.

Con el fin de contrarrestar el alto grado de errores humanos, responsables del 80% de los graves desastres marítimos, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en su condición de Autoridad Marítima Nacional, participa activamente en la ejecución de las disposiciones contenidas en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, verificando que las actividades relacionadas a la formación, titulación, refrendo, revalidación y evaluación de la competencia del personal, estén de acuerdo con dicho Convenio.

El Perú integra el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos, mediante Resolución A.706 (17) de fecha 6 noviembre de 1991, la Organización Marítima Internacional aprobó el Servicio de Radioavisos a los Navegantes de alcance mundial, asignando al Perú el área de responsabilidad NAVAREA XVI. Para lo cual, la Autoridad Marítima cuenta con el equipamiento necesario, con el fin de recibir avisos de socorro, emergencias, brindar información de ayuda a la navegación y facilitar el acceso a los servicios públicos de telecomunicaciones. Para brindar este servicio, cuenta con 4 Estaciones Costeras de clasificación A2-A3 (Paita, Callao, Mollendo e Iquitos) y 15 Estaciones Costeras de clasificación A1, que se encuentran en las instalaciones de las Capitanías Guardacostas de Zorritos, Talara, Pimentel, Salaverry, Chimbote, Supe, Huacho, Chancay, Pisco, San Juan, Ilo, Yurimaguas,

Pucallpa, Puerto Maldonado y Puno. Estas estaciones costeras tienen la capacidad de recibir las llamadas de emergencia de los buques en peligro o emergencia, de manera que la Comandancia de Operaciones Guardacostas pueda efectuar las operaciones de búsqueda y rescate o de evacuación aero médica en el menor tiempo posible. Para lograr esta misión, las estaciones costeras cuentan con los sistemas de radio en diferentes bandas, medios automáticos para transmitir y recibir señales de alerta, mediante el uso de la Llamada Selectiva Digital (LSD) o bien a través del sistema INMARSAT. Además cuenta con la capacidad de recibir y transmitir mensajes escritos con información urgente de seguridad marítima (MSI), avisos a los navegantes e información meteorológica (sistema NAVTEX).

Con el fin de cautelar las actividades en el Mar de Grau, ríos y lagos navegables se cuenta con el Grupo de Operaciones Guardacostas, Unidad de la Comandancia de Operaciones Guardacostas, que tiene como misión efectuar operaciones de abordaje de mediano y alto riesgo, con la finalidad de reprimir las actividades ilícitas en la jurisdicción de la Autoridad Marítima, en apoyo a las Capitanías Guardacostas, para lo cual reciben una capacitación especializada en el uso de armamento menor y armas no letales, abordaje como dotación de presa, natación de combate, reacción antidisturbios, primeros auxilios, legislación marítima, derechos humanos e inteligencia de campaña.

Para dotar las diferentes unidades y dependencias, se cuenta con la Escuela de Capitanías y Guardacostas, como dependencia técnica de la Dirección General de Educación, cuya creación se basó en la necesidad de crear un organismo responsable para proporcionar la capacitación requerida por el Personal Naval para cumplir eficientemente las normativas nacionales e internacionales para el desarrollo de las actividades encomendadas en el ámbito de responsabilidad de la Organización de Capitanías y Guardacostas.

La Escuela de Calificación por Actividad Capitanías y Guardacostas fue creada por Resolución de la Comandancia General de la Marina de fecha 21 de octubre de 1999, año en que además se aprobó su insignia de Calificación. En el año 2006, por primera vez, cuatro damas obtuvieron dicha calificación, posteriormente dos de ellas serían las primeras oficiales embarcadas a bordo de unidades guardacostas en misión de patrullaje marítimo por el litoral peruano.

Esta Institución Educativa dicta el Programa de Segunda Especialidad Profesional de Guardacostas para el personal superior; Programa de Actualización Profesional Técnica de Guardacostas (Avanzada) para el personal subalterno; y 24 Programas de Capacitación Complementaria para todo el personal que integra las dotaciones de las Unidades y Dependencias de la Organización de Capitanías y Guardacostas.

La formación e instrucción del personal guardacostas se complementa y desarrolla a través de la Escuela de Operaciones Ribereñas, una de las más modernas de su género en Sudamérica, creada en el marco del compromiso asumido por la Marina de Guerra en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, acción que cumple intensificado en las jurisdicciones de las Capitanías Guardacostas Fluviales de Iquitos, Pucallpa y Yurimaguas con el apoyo de modernas unidades de interdicción ribereña.

Las unidades de interdicción ribereña son operadas por personal naval entrenado en la Escuela de Operaciones Ribereñas. Estas unidades son permanentemente desplegadas en los ríos de la Amazonía para realizar acciones de patrullaje y control, apoyando a las operaciones efectuadas por las diferentes Capitanías de Puerto en la prevención de posibles actos ilícitos que se pudieran realizar en el ámbito de su jurisdicción, así como en apoyo a otros sectores competentes, a la Policía Nacional y otras entidades del estado que así lo soliciten.

Este Programa Ribereño que empezó a tener mayor impulso a partir de enero de 1998 y tiene como objetivo establecer y dotar una mayor cantidad de Puestos de Control de Capitanías, debidamente equipadas con el soporte logístico, en lugares estratégicos de los principales ríos navegables de mayor tráfico que conducen a las fronteras del país.

Cabe resaltar que el Perú ha sido elegido miembro del Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI), en las elecciones celebradas el 29 de noviembre del 2013 en Londres en el marco de la Asamblea de dicha organización, marcando así el retorno de nuestro país al mismo luego de 32 años, constituyendo un importante reconocimiento al esfuerzo que viene realizando la Autoridad Marítima Nacional ante dicha organización, a través del trabajo conjunto con la Cancillería en la búsqueda de soluciones comunes a los desafíos globales en materia de seguridad y protección a las naves y a la navegación, seguridad de la vida humana, y cuidado del medio marino.

Esta elección da cuenta del firme compromiso de la Marina de Guerra del Perú, de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en su condición de Autoridad Marítima Nacional y el del país, con el desarrollo sostenible de la navegación, y reafirma su condición de "País Marítimo", para lo cual se cuenta con un programa de capacitación para el personal que labora en esta Organización, así como el desarrollo de proyectos de unidades de superficie aéreas y terrestres para poder cumplir con la misión encomendada por el Estado peruano y mantener la imagen del Perú como país marítimo y referente a nivel regional y mundial.



BAP "Río Pativilca" y BAP "Río Cañete", nuevas Patrulleras Marítimas que permitirán realizar operaciones de control y vigilancia, así como de prevención, disuasión y represión de las actividades ilícitas, operaciones de búsqueda y rescate (SAR), protección del medio ambiente acuático; asimismo, velarán por la seguridad de la vida humana en el mar, garantizando de esta manera la defensa de los intereses nacionales.





BAP. Carrasco, nuevo Buque Oceanográfico con Capacidad Polar.

Dirección de Hidrografía y Navegación

Un valioso conjunto de documentos conocidos como derroteros, nos trasladan a los iniciales años que precedieron a la centenaria Dirección de Hidrografía y Navegación, aquella época cuando los navegantes reconocían el perfil de las costas, localizaban poblaciones y determinaban puntos de importancia que les permitía reabastecer las naves. Dichos documentos datan del año 1675, investigados y estudiados por la Doctora María Rostorowski de Diez Canseco en el Museo Naval de Madrid, donde también halló un plano del Callao del año 1744 publicado en versión francesa del viaje de Jorge Juan y Antonio de Ulloa en 1752, que precede a los planos del viaje de Malaspina en 1790.

La Academia Náutica de Lima y la Capitanía de Puerto del Callao, establecidas el 1° de noviembre de 1791, pueden considerarse puntos de partida para lo que más adelante será el Depósito Hidrográfico de Lima. El primer maestro de la Academia fue el cartógrafo español, Andrés Baleato; autor de un juego de mapas de las Intendencias y del virreinato peruano, así como de la Capitanía General de Chile, quien además aportó sustantivos trabajos al Depósito Hidrográfico. Baleato, al ingreso de las fuerzas de San Martín a Lima, retornó a España y continuó su labor en el Depósito Hidrográfico de Madrid.

En esta travesía histórica, el 20 de junio de 1903, el Presidente de la República, Ingeniero Eduardo López de Romaña, crea la Comisión Hidrográfica, conformada en su totalidad por integrantes del Cuerpo de Oficiales de la Armada, quienes contaban con las competencias técnicas para realizar el delicado trabajo del levantamiento de las cartas que facilitarían la navegación en las costas del Pacífico y en los ríos de la Amazonía.

Desde entonces, ha contribuido al cumplimiento de la misión de la Marina de Guerra del Perú y al desarrollo nacional sirviendo como apoyo a la seguridad del navegante en el mar, ríos y lagos, incrementando así su ayuda hacia la investigación en las áreas de Hidrografía, Cartografía, Navegación, Oceanografía, Señalización Náutica y Geomática. Su importante labor ha sido determinante para que acceda a reconocimientos de instituciones de gran prestigio internacional.



Topografía al perfil costero.

En el Departamento de Hidrografía se realiza el planeamiento, ejecución y procesamiento de los trabajos de campo, los cuales radican en la recolección de datos batimétricos y topográficos que luego son revisados, procesados y evaluados a fin de proveer información para el proceso de producción de cartas náuticas, cartas electrónicas y configuración de modelos digitales del fondo marino, así como la configuración topográfica adyacente, en mares, ríos y lagos.

Para los trabajos de campo cuenta con equipamiento de última generación, como es el caso de tecnología multihaz, la cual tiene la capacidad de realizar un barrido al 100 por ciento de la configuración del fondo marino.

Los levantamientos hidrográficos constituyen una labor que implican el uso de batimetría de alta resolución, topografía y geodesia satelital, pues aseguran la navegación de las unidades navales, mercantes y pesqueras. Igualmente, efectúan la localización y posicionamiento geodésico de alta precisión, así como rastreo y búsqueda de objetos hundidos en el fondo marino para cálculo de dragado e inspecciones técnicas para construcciones e instalaciones ribereñas y portuarias.

En cuanto al Departamento de Cartografía, su importancia vital reside en la elaboración de cartas náuticas impresas y cartas náuticas electrónicas, elaboradas a través de un proceso de producción cartográfica, certificado bajo las normas de Gestión de la Calidad ISO 9001:2008. Estos servicios especializados se extienden a diferentes instituciones públicas y privadas, teniendo presencia, participación técnica y asesoramiento en temas de gran importancia, como la determinación de la frontera marítima entre Perú y Chile.



Ayuda a la navegación permanente.

En el Departamento de Geomática se elaboran productos importantes para el desarrollo de planes estratégicos y Ayudas a la Navegación que son la Ortofoto (imagen georeferenciada y ortorectificada) y el plano topográfico, extraídos de fotografías aéreas y posicionamiento en el terreno in situ recolectando toda la información, como modelos digitales del terreno, curvas de nivel, toponimia y perfil costero. Asimismo, se desarrollan Sistemas de Información Geográfica que es una base de datos expresada a través de una carta o mapa digital, vuelos virtuales en 3D, de las cuales se procesa y analiza información geoespacial de interés de manera inmediata, facilitando la toma de decisión en beneficio de las Fuerzas Navales. A esto se añaden estudios multitemporales y cartas imagen que muestran proyectos especiales, como son los cambios geomorfológicos que se originan en el terreno por efecto de la naturaleza y la acción del hombre.

Para estas tareas, se emplean softwares especializados en el tratamiento de imágenes satelitales, creación de base de datos, simulaciones virtuales y procesamiento de fotos aéreas que luego permitirán mantener actualizada la información de áreas para el uso estratégico y el desarrollo regional.

El Departamento de Navegación actualiza y suministra cartas, publicaciones e instrumental náutico para las Fuerzas Navales y navegantes en general, elabora láminas y publicaciones náuticas, entre las que se encuentran los avisos a los navegantes, derroteros de la Costa del Perú, de los ríos de la Amazonía y del lago Titicaca. Incluye el catálogo de Cartas y Publicaciones Náuticas, lista de faros y señales náuticas, almanaque náutico, tabla de mareas y publicaciones de interés.



Vista panorámica de Base Científica "MachuPicchu" en la Antártida.

Dentro del abanico de actividades de la Dirección de Hidrografía, el Departamento de Oceanografía, tiene la responsabilidad de monitorear las condiciones océano-meteorológicas, que permiten estudiar el fenómeno El Niño, los oleajes anómalos, las mareas, así como el comportamiento de nivel del mar ante la ocurrencia de tsunamis. También se encarga del Modelamiento Numérico de los procesos costeros aplicados a proyectos de desarrollo y de circulación de corrientes en el área costera, así como de la Determinación de Línea de Alta Marea, estudios de contaminación marina, ordenamiento e impacto ambiental en mar, ríos y lagos.

Corresponde al Departamento de Señalización Náutica la instalación de ayudas a la navegación visual como boyas, faros, faroletes, balizas, luces de enfilación, letreros indicadores a lo largo del litoral, en la Amazonía y el lago Titicaca. De la misma manera, tiene a cargo las radioayudas, respondedores de Radar (RACONES) y Sistemas de Identificación Automáticas (AIS), instalados en los puertos de mayor tráfico que contribuyen al desarrollo del país.

La Dirección de Hidrografía y Navegación cuenta con 16 estaciones meteorológicas en la costa, en las islas del lago Titicaca, en Madre de Dios e Iquitos, 11 estaciones mareográficas a lo largo del litoral, 56 faros ubicados en la costa, 6 en el lago Titicaca y 6 en la Amazonía.

Asimismo cuenta con un área operacional responsable del planeamiento, alistamiento, organización y control de las Unidades Hidrográficas asignadas a la ejecución de las actividades técnicas de responsabilidad, cuenta con embarcaciones que realizan trabajos hidrográficos, en el litoral. Ellos son el BAP *Carrasco*; el



BAP *Carrillo* y BAP *Melo*, de similares características, cuentan con sistemas de posicionamiento, navegación y equipos hidrográficos necesarios para el cumplimiento de la misión; así como las embarcaciones hidrográficas, AEH *Macha*, AEH *Pulpo* y AEH *Calamar*, las cuales poseen sistemas multihaz para la adquisición de profundidades y modernos equipos de navegación y posicionamiento. Para el trabajo en la Amazonía, tiene el apoyo del BAP *Stiglich*, que tiene un radar de trabajo JRC-jma-6252-6, girocompás Sperry SR-130, ecosonda Raytheon, navegador por satélite y software Hypack.

En el año 2014, se inició en los astilleros Construcciones Navales P. Freire S.A. ubicados en Vigo, España, la construcción de un nuevo Buque Oceanográfico con Capacidad Polar, el mismo que ha sido bautizado como BAP *Carrasco*. La unidad naval se enmarca en el denominado proyecto de inversión pública “Mejoramiento de los Servicios de Investigación Oceanográfica de la Marina de Guerra del Perú en el Domino Marítimo y de la Antártida”; con capacidad de desplazamiento máxima carga de 5,000 toneladas, este buque presentará una eslora de 95.3 metros, una manga de 18 metros y puntal de dos metros. Además entre otras características la nave tendrá un calado máximo de 5.95 metros, autonomía para 51 días, velocidad máxima de 16 nudos en navegación normal, 12 nudos en navegación crucero y con capacidad para 50 tripulantes y 60 científicos. El acero de la mejor calidad que se viene construyendo, le permitirá navegar en aguas con presencia de hielos. Tanto el diseño como la estructura del casco como las hélices están diseñados para ello. Contará con equipos de muestreo de agua y del fondo marino, un vehículo de operación remota con una profundidad de operación de hasta 1,000 metros,

dos vehículos autónomos sumergibles con capacidad de navegación de 24 horas, sensores para realizar mediciones de temperatura, conductividad y corrientes marinas (oceanografía) y batimetría multihaz (hidrografía).

Asimismo, tendrá un hangar y cubierta porta helicópteros, dos lanchas RIB para búsqueda y rescate, transporte de dos contenedores de 20 pies, dos grúas tipo telescópicas de una tonelada de capacidad, bodegas de carga para abastecimiento de la Estación Científica Machu Picchu en la Antártida. Adicionalmente, el buque estará condicionado con un ambiente para enfermería con capacidad para atenciones médicas, con equipo básico para operaciones quirúrgicas y odontológicas, laboratorio de levantamientos hidrográficos para el proceso de evaluación de datos batimétricos, laboratorio de química para el estudio de las muestras, laboratorio húmedo y seco, laboratorio de oceanografía y geología marina. Con todo ello, esta unidad cumplirá la misión de investigación en oceanografía física, química, biológica y geológica, levantamientos hidrográficos y meteorología, logística y soporte para atender a la Estación Científica Machu Picchu en la Antártida, acciones de rescate, capacidad SAR, apoyo operaciones humanitarias, además de poseer un equipo y material de contingencia ante derrame de hidrocarburos.

El Perú es miembro consultivo del Tratado Antártico, al cual se hizo merecedor el 9 de octubre de 1989, mérito obtenido gracias al esfuerzo de la Marina de Guerra que emprendió la empresa antártica el año 1988, contando para ello con el BIC *Humboldt*. Es, sin duda, uno de los más importantes logros institucionales de los últimos años.

A nivel nacional e internacional, la Dirección de Hidrografía y Navegación mantiene relación con diversos organismos. En Perú: con el Comité de Asesoramiento Científico del Instituto Nacional de Defensa Civil, Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología, Instituto Antártico Peruano, Centro Nacional de Alerta de Tsunamis, enlazado con Hawái, Sociedad Geográfica de Lima y Comité Cartográfico Conjunto. A nivel internacional: es miembro de la Organización Hidrográfica Internacional (lo que agrupa el Comité de NAVAREAS, Radioavisos a los Navegantes, Comisión regional del Pacífico Sud Oriental y Consejo Consultivo de la OHI), Asociación Internacional de Autoridades y Faros (y sus comités técnicos), Comisión Oceanográfica Intergubernamental (y sus 17 filiales), Organización Marítima Internacional (y sus instrumentos), Comisión Permanente del Pacífico Sur, Organización Meteorológica Mundial e Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía

La Marina de Guerra incorporó al oriente amazónico en los quehaceres nacionales, en directa respuesta a la disposición del presidente Ramón Castilla (1861), y

cuya Comisión formada para este efecto, concluiría con el arribo a Iquitos de hombres y naves que, a su vez, fundaron la ciudad que hoy todos conocen. En este ritmo de trabajo, debe destacarse la creación de la Comisión Hidrográfica de la Amazonía en 1867, cuando se contrata al contralmirante confederado John Tucker quien, conjuntamente con oficiales de Marina, exploró y levantó cartas de los ríos amazónicos, misión que se prolongó hasta 1875 al crearse la Junta de Vías Fluviales integrada por marinos como Leoncio Prado, Germán Stiglich, Francisco Carrasco, Oscar Mavila y Eduardo Raygada, quienes contribuyeron a descubrir regiones ignotas de ingentes recursos.

La superficie amazónica posee una red natural de vías de comunicación de ríos navegables, hecho que motivó al Presidente Fernando Belaúnde Terry, señalar que “los ríos son las carreteras de la Amazonía”.

Es así como en esta atractiva región, rodeada de ríos, canales y extraordinarios paisajes en las márgenes del río Itaya, se encuentra situado el centro de operaciones del Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía. Desde allí, ejerce asesoramiento y apoyo a las operaciones navales y contribuye al desarrollo científico y técnico de la región. En la zona, los hidrógrafos periódicamente, realizan estudios a través de los 14,000 kilómetros de ríos navegables, que conforman la extensa red fluvial de la Amazonía, la cual ofrece al Perú una excelente oportunidad para su progreso, ubicándonos como país bioceánico.

En tal dinámica, el Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía realiza diversos estudios los cuales actualiza y publica anualmente, como las Cartas de Navegación, las tablas de distancia y el derrotero fluvial de la Amazonía Peruana, donde se ofrece una descripción de los ríos navegables de la selva y se proporciona al navegante instrumentos para una adecuada ubicación.

Esta fecunda acción, esforzada y de especial profesionalismo, en los 111 años de creación de la Dirección de Hidrografía y Navegación, han constituido pilares fundamentales para que a través de esta vasta trayectoria ocupe un lugar de preponderancia entre los países marítimos del mundo.



El Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía realiza diversos estudios los cuales actualiza y publica anualmente.



Contribuyendo con el desarrollo en el territorio nacional.

Servicios Industriales de la Marina **SIMA-PERÚ**

Los peruanos sin excepción, debemos sentirnos orgullosos de contar con una empresa tal como los Servicios Industriales de la Marina SIMA-PERÚ, que a lo largo de sus 64 años de actividad empresarial ha marcado una historia de grandes logros en el campo de la industria naval y metal mecánica. Su rol estratégico resulta fundamental para la defensa y el desarrollo nacional, siendo en la actualidad un ejemplo de empresa competitiva debido al crecimiento importante que están alcanzando sus actividades a través de la exportación de productos con valor agregado y el consecuente beneficio que esto representa para el desarrollo socio-económico y tecnológico del país.

Como toda empresa, SIMA PERÚ cumple objetivos propios de una gestión eficiente que le permiten salud financiera para convertirse en un instrumento clave en la consecución de los objetivos político-estratégicos que el Estado le asigna, siendo uno de los principales el soporte tecnológico que representa para la Marina de Guerra del Perú.

Desde su creación, su misión prioritaria ha sido efectuar el mantenimiento, modernización, diseño y construcción de las unidades de la Armada Peruana, y complementariamente ejecutar proyectos relacionados con la industria naval y metal mecánica para el sector estatal y privado, bajo los más exigentes estándares de calidad, seguridad y salud, y protección del medio ambiente, contando para ello, con las certificaciones ISO 9001, OHSAS 18001 e ISO 14001.

Cuenta con tres centros de operaciones, ubicados estratégicamente en puertos marítimos y fluviales del Perú (Callao, Chimbote e Iquitos).

Contribución a la Defensa Nacional

SIMA PERÚ, a lo largo de su historia, ha construido fragatas misileras, patrulleras guardacostas, patrulleras de costa, patrulleras fluviales, cañoneras, barcazas, chatas, motochatas, lanchas hidrográficas y lanchas de desembarco, siendo lo más reciente la construcción de dos remolcadores de puerto que prestan servicios en la Base Naval del Callao; la construcción de ocho patrulleras de puerto para la Dirección General de Capitanías y Guardacostas; dos lanchas de práctico de aluminio, para transporte



Personal altamente capacitado.

de personal, por encargo de la Dirección General del Material (DIMATEMAR) de la Marina de Guerra del Perú.

Actualmente, está construyendo una segunda cañonera fluvial para la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, como parte del programa de modernización de la Armada Peruana, e igualmente módulos de acero para las bases y puestos de control y vigilancia ubicados en las zonas del VRAEM, Urubamba, y en otras zonas del territorio nacional.

Antecedentes Históricos

El 30 de agosto de 1964 se ensambló en una grada provisional erigida en la Base Naval del Callao, la grúa flotante 2 de Mayo, hito que inició la construcción naval en la Marina de Guerra.

El 14 de febrero de 1950 por Decreto Supremo 013 se dispone que el Departamento Industrial del Arsenal Naval, inaugurado el 31 de julio de 1938, pase a ser el Servicio Industrial de la Marina, otorgándole así autonomía para satisfacer los requerimientos de las unidades de la Armada, la Marina Nacional y entidades privadas, en ese entonces era Presidente de la República Manuel A. Odría y Ministro de Marina el Contralmirante Roque A. Saldías. Siete años después el flamante SIMA Callao construyó un ganguil (embarcación que transporta la broza extraída por una draga) de 175 toneladas, primer proyecto de la empresa. El ganguil quedó habilitado para el servicio del Arsenal Naval, era el año 1953.



Expertos en construcciones navales.

El 26 de julio de 1958, el lanzamiento del proyecto 003, BAP *Zorritos*, marca precedente peruano en la historia de la construcción naval sudamericana, hazaña en la que cupo a la etapa de planeamiento y organización especial mérito, antes que la ejecución por ingenieros y personal técnico peruano y británico, concluyera con la botadura –de la grada N° 1– de este buque tanque de casco remachado. Es de alabar la previsión de la empresa en tanto esta grada fue construida con la prospección de erigir naves hasta de 25,000 toneladas.

Principales Proyectos de la época:

N°	Proyecto	Embarcación	Tonelaje	Fecha
1	001	Ganguil	175 Ton	1953
2	002	EP Explorador	120 Ton	1954
3	003	BAP <i>Zorritos</i>	25,000 Ton	1958
4	004	Buque Petrolero Lobitos	8,810 Ton	02-05-1965
5	005	Buque Petrolero Pariñas	10,256 Ton	02-05-1967
6	006	Buque Petrolero Pimentel	10,256 Ton	30-12-1967
7	007	BAP Ilo (Hoy BAP Mollendo)	13,130 Ton	15-07-1970
8	008	Rímac (Gemelo del carguero Ilo)	13,130 Ton	12-12-1971
9	009	Guardacostas BAP Río Chira	145.5 Ton	18-11-1971
10	010/011/012	Ganguiles	280 Ton c/u	01-09-1970
11	013	Buque Granelero José Olaya	25,557 Ton	09-05-1973
12	014	Hermanos Cárcamo	25,000 Ton	19-12-1973



Cañonera Fluvial BAP. Manuel Clavero, construida en el Sima Iquitos.

13	015	Cisterna	300 Ton	28-04-1972
14	--	Transbordador Manco Cápac 1	800 Ton	30-08-1971
15	016	Granelero Amazonas	25,000 Ton	25-07-1974
16	017	Buque Petrolero Trompeteros	25,243 Ton	17-10-1975
17	018	BAP Talara	25,243 Ton	23-01-1978
18	019	Buque Tanque Capahuari	25,243 Ton	18-07-1977
19	020	Patrullera Guardacostas Río Cañete	325 Ton	03-04-1976
20	021 a 025	Patrulleras Guardacosta	300 Ton c/u	Oct1980 – Feb1981
21	022	BIC Humboldt	1,980 Ton	13-10-1978
22	026	Marañón	25,243 Ton	22-05-1980
23	027	Buque Multipropósito José Pardo	20,000 Ton	12-11-1981
24	028	Buque Tanque Pavayacu	25,243 Ton	17-12-1982
25	029	Buque Tanque Isabel Barreto	25,243 Ton	30-03-1985
26	030	BAP Montero (Fragata Misilera)	2,400 Ton	08-10-1982
27	031	BAP Mariátegui (Fragata Misilera)	2,400 Ton	08-10-1984

La década del 90 marca el ingreso del SIMA Perú en la construcción de naves pesqueras de alta tecnología, aplicable también a dos remolcadores de bahía: *Ilo* y *La Punta*, y a una draga flotante contratada por la Empresa Nacional de Puertos, por encargo de Damen Shipyards de Holanda. La notable tarea de reactivación del buque granelero *José Olaya* (proyecto 013 del 9 de mayo de 1973) que había dejado de



Labores de ensamblaje en el SIMA.

operar desde 1988 por una avería en el sistema de gobierno, concluyó exitosamente y el buque fue rebautizado *Huascarán*.

El Servicio de Armas y Electrónica de la Marina de Guerra, se estableció el 2 de mayo de 1991 al fusionarse la División de Electrónica y Sistemas de Armas, conformando así el más joven centro de operaciones del SIMA PERÚ. Tiene la misión de realizar el mantenimiento y reparación de sistemas y equipos electrónicos de las Fuerzas Navales y sus sistemas de armas en la coyuntura de ser la naturaleza de la guerra esencialmente electrónica. El desarrollo de simuladores de ataque y de trimado para submarinos así como el prototipo de vehículo aéreo no tripulado para reconocimiento, desarrollo de un sistema de comando y control de tecnología propia VARAYOC, un equipo de medidas de apoyo a la guerra electrónica MAGE, sistemas de monitoreos de los motores principales de las unidades navales, entre otros proyectos de investigación y desarrollo, así como la fabricación de componentes electrónicos, la modernización de sistemas electrónicos de los buques y su reemplazo de determinadas unidades por módulos electrónicos diseñados, así como partes de sensores y armas, son actividades en la moderna historia del SAE.

El Sima Callao en lo que puede considerarse una novedosa etapa, de producción científico-histórica, catalogación siglo XXI, ha restaurado en los últimos años, cuarenta y ocho piezas de artillería, cañones de diversa procedencia y categoría que se encuentran distribuidos en las Dependencias navales y también en cuarteles militares.



Sólida muestra de la tecnología aplicada por el SIMA.

En la concatenación de la inquietud histórica de la administración SIMA CALLAO, el 28 de abril 2006 zarpó de la poza de la Escuela Naval la balsa "Tangaroa", versión siglo XXI de lo que significó el 28 de abril de 1947 la expedición Kon Tiki. La primera fase del proyecto Tangaroa se inició el año 2004, cuando el Director del Museo Naval Contralmirante Fernando Casaretto Alvarado contactó con la señorita Cecilia Wessel, coordinadora de este proyecto. Olav Heyerdahl, nieto de Thor Heyerdahl quien fuera comandante de la Kon Tiki, integrada además por Knut Haugland, Bengt Danielsson, Eric Hesselberg, Torstein Raaby y Herman Watzinger, integraría la dotación 2006 con Torgeir S. Higrapp, Oyvin Lauten, Anders Berg, Bjarne Krekvik a quienes se unió el navegante Teniente Primero Roberto Sala Rey de la Marina de Guerra del Perú.

El Centro de Operaciones N° 2 tiene simiente en la Factoría Naval de Iquitos, tema éste profusamente investigado y cuya refundación como Servicio Industrial de la Marina-Iquitos, tiene origen en el Decreto Supremo N° 008-72-MA del 1 de agosto de 1972. La concatenación histórica se anuncia con el Apostadero Fluvial (establecido con la fundación de Iquitos el 5 de enero de 1864), el cual daría paso al Servicio Industrial de Iquitos (SIDI) importante órgano logístico de la entonces Fuerza Fluvial del Amazonas.

Se inscriben entre sus obras de mayor envergadura la construcción del buque-hospital *Morona* el año 1975 de señalada labor en la Acción Cívica, labores que hoy son también realizadas por el BAP *Curaray* que el 11 de abril 2007 zarpó del



Personal del SIMA, realizando trabajos de soldadura.

puerto Malecón Grau de la ciudad de Pucallpa para realizar su primer viaje de este programa en apoyo a las comunidades nativas ubicadas aguas arriba del río Ucayali. El año 1979 el SIMA-IQUITOS construyó el buque turístico *Amazon Explorer* para la empresa privada. El mismo año la empresa alemana Wild Life Films contrató la construcción de una nave destinada al rodaje de una película.

En 1980 el astillero construyó el buque hidrográfico BAP *Stiglich* cuyo casco es idéntico al del buque hospital *Morona*. El siguiente año la corporación departamental de Loreto contrató tres buques tópicos: *Honorato Jordán*, *Daniel Carrión* y *Garayar*, los que fueron sucesivamente entregados entre este año y 1982.

En el año 2003, a raíz del cambio de curso e inundación del río Amazonas, y los graves deterioros que sufrieran las instalaciones del astillero, este es trasladado a cuatro kilómetros de su ubicación, siempre sobre la ribera del río Nanay, en el ex fundo Santa Clotilde.

Esta reubicación permitió que el astillero pueda seguir operando con normalidad, proporcionando, a la vez, empleo para los pobladores de la región, lo que resulta de vital importancia para la economía regional y nacional.

El Centro de Operaciones N° 3 SIMA-CHIMBOTE, ubicado en el lado norte de la bahía del Ferrol en el Departamento de Ancash data del año 1973, está asimismo al Servicio de la Industria Naval y Metalmecánica, a lo que podemos sumar las importantes actividades de investigación y desarrollo tecnológico que realizan por igual todos los Centros de Operaciones.

Constituye el complejo calderero estructural más grande y moderno del país, con equipos y maquinarias, distribuidos en diversos talleres que permiten procesar 7,200 toneladas de acero por año.

En los últimos años la intervención del SIMA PERÚ en la industria metalmecánica de nuestro país ha registrado un notable crecimiento acorde con la avanzada tecnología, grúas puente y grúas pórtico, tuberías de presión, tanques y reservorios para almacenamiento de todo tipo de fluidos, edificios y naves industriales, muelles metálicos, unidades de bombeo para pozos petroleros se han sumado al tipo de obras antes mencionado, ello en el encaminamiento de satisfacer las demandas del país, es por ello que podemos mencionar que el SIMA Chimbote es el mayor constructor de puentes del Perú.

El SIMA PERÚ, es pues un organismo que nació con el temprano esfuerzo de hombres em-prendedores, generaciones que fueron levantando una estructura de corazón y de acero que paulatinamente fue desarrollando para crear nuevos horizontes fuera del Callao y así llegar a los hombres que los continuaron una empresa que en la historia contemporánea da a la nación peruana razones de auténtico orgullo.

El regreso a las construcciones de Alto Bordo

Buque Escuela a Vela

Uno de los anhelos de la Marina de Guerra del Perú, era el contar con un buque escuela. Esto empezó a ser realidad desde diciembre del año 2012 con la puesta de la quilla, del Buque Escuela a Vela *Unión*, el mismo que fuera encargado al SIMA PERÚ, para que se construya en su astillero del Callao, con la capacidad y experiencia de los ingenieros y técnicos Simistas, quienes han asumido este gran reto con todo el profesionalismo y la responsabilidad que siempre les ha caracterizado, siendo hoy por hoy, luego del viaje inaugural del BAP. *Unión*, uno de los hitos más relevantes de la historia de esta importante entidad en lo que se refiere a construcciones navales.

Buques Logísticos Multipropósito

Otro de los proyectos interesantes para la Marina de Guerra del Perú, que se hará realidad dentro de poco con el apoyo del Supremo Gobierno y que ha sido encargado igualmente al SIMA PERÚ es la construcción de dos buques logísticos tipo Multipropósito de la clase “Makassar”, los mismos que son requeridos por la Fuerza de Superficie para recuperar y mejorar el servicio de transporte y soporte logístico en operaciones que se realizan en el litoral peruano, llevando ayuda humanitaria en caso de desastres naturales y otras situaciones de emergencia nacional.



El Buque Escuela a Vela "Unión".

Patrulleras Marítimas

Otro de los proyectos de inversión que cuenta la Marina de Guerra del Perú, es la construcción de patrulleras marítimas del tipo PGCP-50 de 500 Ton. La construcción de estas unidades por parte de SIMA PERÚ, en su astillero de Chimbote, permitirá generar no sólo puestos de trabajo, también dinamizar la economía nacional, así como cumplir eficientemente con los compromisos internacionales del Estado Peruano, al realizar las tareas de búsqueda y rescate de personas y embarcaciones en el área de responsabilidad asignada al Perú; también brindar apoyo en las actividades de ayuda humanitaria ante desastres naturales, así como incrementar las capacidades de control y vigilancia del espacio acuático, búsqueda y rescate e interdicción de las actividades ilícitas.

La construcción y puesta a flote de las 2 primeras unidades de su tipo nos ha permitido obtener múltiples beneficios, no solo el ansiado retorno a la capacidad de construcción de buques de alto bordo, sino también el efecto multiplicador que se ejerce sobre el aparato productivo de bienes y servicios, la generación de nuevos puestos de trabajo durante su proceso de construcción y por último la transferencia y actualización tecnológica que se producirá en los astilleros del SIMA PERÚ.

SIMA PERÚ exporta sus productos y servicios

Sus últimos logros en el campo de las construcciones navales han ratificado a SIMA PERÚ, como una empresa competitiva, capaz de atender los más exigentes encargos de empresas extranjeras.

Barcazas y Remolcadores para Panamá

El gran potencial que posee, le ha permitido cumplir eficientemente con el encargo que le hiciera la Autoridad del Canal de Panamá para la construcción de cinco barcazas y dos remolcadores, los mismos que ya han sido entregados y se encuentran operando en el mismo Canal.

Es destacable señalar, que estos proyectos fueron obtenidos por SIMA PERU mediante la participación en licitaciones internacionales, compitiendo con los mejores astilleros de Estados Unidos, Chile, China, Turquía y España. Este ejemplo de capacidad, ha merecido la felicitación y el reconocimiento de las propias autoridades del Canal, así como del Ministerio de Defensa y de los más altos mandos de la Marina de Guerra del Perú.

Cabe mencionar que los dos remolcadores construidos en su astillero de Chimbote, tienen una capacidad de 55 toneladas bollard pull (fuerza de tiro), así como las cinco barcazas tipo gánguiles, construidas en el astillero del Callao, ya se encuentran prestando servicios en los trabajos de ampliación del Canal.

Actualmente, en el astillero del Callao, y para el mismo cliente, se construyen cuatro barcazas para transporte de combustible, lo que evidencia una vez más la avanzada tecnología y gran capacidad en esta línea de negocios, situándolo como una de las empresas más importantes de la región.

Remolcadores para Chile

En el año 2012 se hizo entrega a la empresa Ultratug Limitada de Chile, de los remolcadores “Colico” y “Maihue” de 60 toneladas de bollard pull (tracción a punto fijo). Con anterioridad, fueron los remolcadores “Enco” y “Fuy”, ambos de 41 toneladas, y que se encuentran operando en puertos chilenos y argentinos. Recientemente se ha hecho entrega, al mismo cliente, de cuatro unidades de 60 toneladas de bollard pull, los mismos que vienen operando en puertos colombianos.

Metal Mecánica

En el rubro de metal mecánica, mucho de sus proyectos resultan emblemáticos como la construcción de 3 km de tuberías para la Segunda Línea Sifón Virú correspondiente al Proyecto Especial Chavimochic; el Puente Bellavista, tipo atirantado de 320m de longitud, considerado el más largo y vistoso en su tipo en el país, ubicado en la región San Martín y el puente Comuneros para la Región Junín que viene siendo construido gracias a un convenio con esa Región, también del tipo atirantado, con una longitud de 300 metros. A ello se suma la construcción de más de 300 puentes metálicos, de diversos tipos y tamaños, instalados tanto en la

costa, como en la sierra y selva del Perú, los que reafirma el importante apoyo que brinda el SIMA PERÚ al desarrollo vial de nuestro país.

Proyecciones

En términos de contribución con generación de bienes y servicios, podemos señalar que se han logrado importantes incrementos en los últimos años, debido al esfuerzo permanente por mostrar el gran potencial que posee para seguir expandiendo sus actividades en el mercado nacional e internacional.

En cuanto a infraestructura ya se inició la ampliación de su capacidad instalada que le permitirá albergar una mayor cantidad de embarcaciones a ser construidas y reparadas, teniendo en cuenta que nuestra industria naval debe constituirse en un estímulo a la competitividad y productividad, al crecimiento sostenido, al ahorro y generación de divisas, al incremento del empleo y a una menor dependencia de tecnologías extranjeras, así como al desarrollo socio económico nacional.



Construcción de Barcazas para la Autoridad del Canal de Panamá



Contribuyendo a garantizar la seguridad y custodia de las instalaciones navales.

Policía Naval

La presencia de la Policía Naval en las múltiples actividades institucionales, garantiza la necesaria seguridad que debe enmarcarlas. Data esta organización del año 1971 en que el comando del Arsenal Naval del Callao la creó, contando con un centenar de hombres pertenecientes a contingentes de entre los años 1968 a 1971.

La entonces Compañía de Policía Naval inició un año después los primeros destacos a las diferentes dependencias, entre ellas el Ministerio de Marina donde fueron relevados los Infantes de Marina, que cubrían hasta entonces, el servicio de seguridad y guardia del recinto.

En marzo 1973 ingresan al Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval los primeros alumnos de Policía Naval, aunque esta especialidad sería creada posteriormente, al egreso de estos aspirantes que como Maestros de Armas egresaron en 1975. El 17 de junio de ese año, se institucionalizó oficialmente el Servicio de Policía Naval, etapa fundacional que acude en la génesis de su desarrollo.

Actualmente el Servicio de Policía Naval es un órgano de línea dependiente jerárquicamente de la Comandancia de la Segunda Zona Naval. Cuenta para el cumplimiento de su misión con cinco unidades que son las siguientes: La Compañía de Seguridad de Altas Autoridades Navales (SAAN). La Unidad de Seguridad: tiene a su cargo la vigilancia y protección del personal e instalaciones navales a nivel nacional así como llevar a cabo diversas comisiones, entre ellas la rendición de honores. La Unidad Canina: responsable de ejecutar actividades de seguridad y rastreo, detección de explosivos y drogas, y exhibiciones a público ajeno a la Marina de Guerra. La Unidad de Investigaciones: responsable de ejecutar los procesos de investigación de delitos que son competencia de la Institución. El Centro de Internamiento Naval: responsable de la custodia y control del personal naval que se encuentra cumpliendo pena privativa de la libertad.

Cuarenta y tres años de esmerados servicios en base a una excelente preparación de nuestro personal en sus distintos grados, desde sus inicios en los centros de formación hasta su entrenamiento en las unidades subordinadas a este servicio, se puede apreciar un Policía Naval cada vez más profesional, donde no solamente se instruye en el cumplimiento de los reglamentos y ordenanzas, sino también en lo

más importante, el respeto por los principios éticos y morales que caracterizan al hombre de mar, y que deben tener presente a lo largo de su carrera profesional, así como en su vida personal, ya que estos principios son los que van a contribuir a mantener a la Marina de Guerra como una de las organizaciones tutelares de nuestra patria, en la cual pueda confiar la población.

Cabe destacar la labor desplegada por el personal de este servicio, que cumple aún fuera de horas laborables, con el fin de mantener la eficiencia y efectividad en el cumplimiento de nuestra misión, que abarca desde la protección de Altas Autoridades Navales, la seguridad del personal naval en el desarrollo de actividades oficiales, seguridad de instalaciones, operaciones de control antidisturbios, actividades en la prevención contra el consumo y tráfico ilícito de drogas y las investigaciones dispuestas por la superioridad naval, entre otras.

Habiéndolo demostrado el Policía Naval, en cada oportunidad que se le ha presentado, no sólo para imponer disciplina, ley y orden, sino también cuando fueron requeridos





Entrenamiento antidrogas de la Unidad Canina.

para integrar los batallones ligeros de combate, así como en el último conflicto con el Ecuador, cumpliendo las tareas propias de seguridad en instalaciones de valor estratégico e integrando un elemento de maniobra terrestre, para el control y manejo de prisioneros de guerra.

El gran número de efectivos en la organización, liderada por un Capitán de Navío, oficiales, personal subalterno de la especialidad y personal adscrito, hacen de esta dependencia del establecimiento naval terrestre, uno de los pilares en que funda su seguridad la Marina de Guerra. "Lealtad y disciplina", el lema que todo policía naval tiene grabado en su corazón y sobre el sol radiante que corona un ancla almirantazgo, en su parte media central el escudo nacional.

“LEALTAD”: cuyo significado refiere a la firmeza de carácter puesta en manifiesto cuando cumplen sus funciones, considerando aquello que nos exigen las leyes, la fidelidad y el honor;

“DISCIPLINA”: que es la formación moral de cada persona, de acuerdo a la instrucción recibida, cultivando así el amor a nuestra institución tutelar, la Marina de Guerra del Perú.



Presencia naval en todo el territorio nacional.

Presencia en Zonas Navales

La presencia de la Marina de Guerra en el territorio se manifiesta en la organización de cinco Zonas Navales las que cuentan con el Comando, dotaciones asignadas, el establecimiento terrestre y el manejo administrativo consiguiente. Tradicionalmente con el proverbial rol en la defensa, acude la Institución al desarrollo nacional, por ello es familiar el uniforme naval no solo en la región geográfica de la costa, sino también en el oriente amazónico y el altiplano. Queda pues así desde los orígenes históricos establecida esta presencia en la que se destinan importantes recursos humanos y materiales, fortaleciendo la identidad nacional en todo el país. La Primera, Segunda y Tercera Zonas Navales están bajo responsabilidad de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico. La Cuarta y Quinta Zonas Navales están a cargo de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía.

La Primera Zona Naval tiene sede de Comando en Piura, ciudad natal del Almirante Miguel Grau -sexta cuadra de la calle Tacna-, desde donde proyecta su misión, con especial énfasis en el estratégico litoral norte, donde las capitánías guardacostas operativamente a cargo de la Dirección General de Capitánías y Guardacostas son al mismo tiempo centros de irradiación de nuestras actividades colaterales a las del propio Capitán de Puerto.

La Segunda Zona Naval tiene sede en la Provincia Constitucional del Callao y ejerce desde allí estratégica presencia proyectándose a los departamentos de Ancash, Huánuco, Pasco, Junín, Huancavelica, Ica y Ayacucho.

En el distrito de La Perla, Callao, se encuentra la Estación Naval de la Comandancia General de la Marina, sede de importantes instalaciones de esta Estación.

La Tercera Zona Naval, establecida en la ciudad de Arequipa comprende también los departamentos de Moquegua, Tacna, Puno y Arequipa. La presencia de la Institución en esta zona del país se ha reafirmado en el transcurso de los años, incrementando el acercamiento con la población, especialmente la de escasos recursos, dada las actividades de índole social que realiza. Buen ejemplo de esto es la atención médica para lo que se cuenta con un módulo rodante de salud, que llega periódicamente a las zonas más alejadas de Arequipa y Mollendo.



Tercera Zona Naval, Arequipa.

Un staff de profesionales en el área de salud atienden consultas médicas y hacen entrega de medicinas gratuitamente. Simultáneamente a las tareas de ayuda humanitaria, se realizan visitas a los diversos centros educativos con el fin de difundir y fomentar los valores del Gran Almirante Miguel Grau y las actividades de la Marina en favor del desarrollo nacional.

La Cuarta Zona Naval, con base en Pucallpa, departamento de Ucayali, tiene jurisdicción en los departamentos de Madre de Dios, Huánuco, Cusco y Apurímac.

La Quinta Zona Naval, se asienta en la ciudad de Iquitos, Departamento de Loreto y es la sede de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía. Su historia data desde el 5 de enero de 1864 cuando el Presidente Ramón Castilla fundó el departamento fluvial de Iquitos, y con esto se fortalece la presencia institucional de nuestra Marina de Guerra en el oriente peruano.







Centros de Formación



La Escuela Naval del Perú, alma mater de la Marina de Guerra del Perú.

Escuela Naval del Perú

La Escuela Naval del Perú tiene su más lejano antecedente el año 1657, a juicio de Guillermo Lohmann Villena, cuando Luis Enríquez de Guzmán, XVII virrey del Perú, fundó la primera Academia Náutica para instrucción de pilotos, encargando su dirección al Cosmógrafo Mayor Francisco Ruiz Lozano, a quien asigna como sede para las actividades el Hospital del Espíritu Santo, fundado en Lima el año 1573, durante el mandato del Virrey Francisco de Toledo. En este hospital se brindaba atención médica a gente de mar, por ello se le llamaba Hospital de Mareantes.

Al fallecer Ruiz Lozano en el año 1677, asume la enseñanza en la academia náutica Juan Ramón Koenig, quien posteriormente fue nombrado Cosmógrafo Mayor del Virreinato del Perú, asumiendo el cargo de la Academia Náutica durante treinta años. El doctor Percy Cayo expresa: A raíz de su deceso (de Koenig) se clausuró la Academia; abriéndose así un largo paréntesis de casi 70 años antes que un marino, Manuel de Guirior, 32º Virrey del Perú realizara meritorios esfuerzos para reglamentar el quehacer naval: Formó un reglamento compuesto de treinta y siete artículos que abrazan toda la materia navegación y comprende a pilotos, contra maestres y tripulación de este Mar del Sur.

El 1 de noviembre de 1791, según Real Orden expedida por el Rey de España Carlos IV se fundó la Academia Real de Náutica de Lima, siendo Virrey del Perú Francisco Gil de Taboada Lemus y Villamarín. Ambas instituciones fueron las primeras de su género en América Latina. La Academia, establecida en el mismo edificio de Palacio de Gobierno, inició sus actividades el 1 de febrero de 1794, siendo su Director el capitán de fragata de la Real Armada y del Puerto del Callao Agustín Mendoza y Arguedas, y su Primer Maestro el Ayudante del Capitán de Puerto y Segundo Piloto de la Real Armada Andrés Baleato, quien luego asumiría la dirección entre los años 1806 y 1816.

Posteriormente la Academia se trasladó al lado del cuartel de Los Desamparados en Lima, durante la gestión de José Fernando de Abascal, 38º Virrey del Perú, por entonces “ingresó como profesor un ex alumno de la Academia Real de Náutica, el Segundo Piloto don Eduardo Carrasco (1779-1865), personaje notabilísimo que representa un puente de historia enlazando la etapa virreinal con la independencia y



Formación académica en la Escuela Naval.

república, prueba de la que él emerge en toda circunstancia como hombre de valor”. “En 1817 la Academia retornó al Hospital del Espíritu Santo (...) nuevos vientos sacudían a la joven nación peruana, ya en agraz; el cansado corazón del virreinato estaba a punto de detenerse tras casi tres siglos de historia”. El comandante Germán Stiglich expresa: “El Perú tenía ya marinos formados, diplomados y con servicios prestados cuando recibió por primera vez a Cochrane y San Martín”.

La Escuela Central de Marina se fundó el 1 de noviembre de 1821 y tuvo como Director al ya teniente primero Eduardo Carrasco. Inició funciones un año después y en este hecho “subyace el pensamiento sanmartiniano respecto a lo que debía representar la Marina en el advenimiento de la flamante república”. El periodo de la Confederación Perú-Boliviana propicia la paralización de las actividades de la Escuela Central de Marina. En el año 1839 durante el gobierno del Presidente Agustín Gamarra se restablece el funcionamiento de esta Escuela y se creó la Escuela Náutica de Paita, por entonces Juan Fanning es destinado para el entrenamiento de los alumnos.

El 1 de agosto de 1855 la Escuela Central de Marina es denominada Colegio Naval Militar y funcionó durante casi un año continuando como director Eduardo Carrasco. Lo sucede el capitán de navío Juan José Panizo y es bajo la gestión de este afamado oficial que tiene lugar el viaje de la fragata *Amazonas*, que llevando a bordo guardiamarinas, da la vuelta al mundo entre el 25 de octubre de 1856 y el 28 de mayo de 1858.



Ceremonia de entrega del Pabellón Nacional.

En la Guerra con España, durante el Combate del Callao el 2 de mayo de 1866, participaron alumnos de la Escuela “y murieron en acción Abel Galindes y Abel Ordóñez”.

Cuatro años después el Presidente José Balta dispuso el funcionamiento “de una Escuela exclusivamente naval en uno de los buques de la Escuadra: el transporte de vapor *Marañón*”. Las actividades en el vapor *Marañón* se iniciaron el 17 de octubre de 1870 y puede considerarse el primer local a flote que tuvo la Escuela Naval en su historia.

Paralelamente al funcionamiento de la Escuela Naval en el vapor *Marañón*, se establece la Escuela Preparatoria a bordo del vapor *Meteoro*. Se inscribe en la etapa la barca *Nereida* que al mando del capitán de corbeta Melitón Carvajal, se hace a la mar por treinta días desde el 17 de enero de 1874 como buque escuela de los alumnos. “El *Marañón* y el *Meteoro* marcan así hasta el propio año de 1879, importante balizaje en el esforzado derrotero de la formación e instrucción de nuestros marinos”.

La Guerra del Guano y el Salitre consagró durante la campaña naval y las acciones en tierra, como héroes de la patria a quienes en la circunstancia histórica de 1879 a 1883 fueron profesores, guardiamarinas y alumnos de la Escuela Naval. Desocupado el Perú en virtud del Tratado de Ancón del 20 de octubre de 1883, renace lentamente el país y la Marina de Guerra. El transporte *Perú*, en arriendo por una empresa particular, pasa a poder del gobierno el 14 de enero de 1888, en que es destinado a Escuela Naval bajo la nominación de Escuela de Guardiamarinas y Grumetes.

Cuando el 11 de julio de 1890 ingresó al Callao el crucero *Lima* y el transporte *Santa Rosa* conduciendo los restos mortales de los héroes; el *Perú* convertido ahora en pontón, continuaba como sede de la Escuela Naval. El año 1895, transcurrida la revolución pierolista contra el Presidente Andrés Avelino Cáceres, la Escuela de Artes y Oficios de Lima sería breve albergue de la Escuela Naval, pasando el pontón *Perú* a servir como lazareto. Cinco años después, en 1900, se reinician las actividades a bordo del viejo pontón. Durante los años 1906 y 1907 es Director de esta escuela a bordo, el teniente primero de la marina francesa y después capitán de fragata en el Perú Paul de Marguerye, en virtud de un contrato firmado por el gobierno del Perú con el citado oficial, como integrante de la Misión Naval Francesa, autor por lo demás, de “un nuevo reglamento de la Escuela Naval que contemplaba detalladamente el universo de trabajo desde la admisión a la Escuela y que daba a ésta un régimen de cuatro años de estudios”.

El año 1908 el transporte *Iquitos* es nuevo hogar de la Escuela Naval, siendo el contralmirante Manuel A. Villavisencio el primer Director en el flamante local; luego lo sucedería el capitán de fragata Pedro Gárezon, autor del Parte Oficial del Combate de Angamos presentado el 10 de octubre de 1879 al capitán de fragata Manuel Melitón Carvajal a bordo del *Copiapó*.

El año 1909 se puso punto final a las actividades de la Escuela Naval en el transporte *Iquitos*. Un Decreto fechado 28 de enero de 1909, que se hizo efectivo el 17 de marzo, significó el traslado a Bellavista. El capitán de fragata Eulogio S. Saldías asumió la dirección por tres años, y posteriormente sumiría el cargo el teniente de navío José A. Theron. Seis años funcionó la Escuela Naval en Bellavista, antes de pasar a su local definitivo en La Punta en 1915. El hecho que el teniente Theron fuese ingeniero electricista propició que se introdujera la sección de ingenieros maquinistas en el régimen académico de la escuela, vital aporte en la Institución que carecía de oficiales en estas especialidades.

El párrafo precedente tiene relación con la decisión del Presidente Augusto B. Leguía quien contrató durante su primer gobierno lo que puede considerarse la segunda misión naval francesa de la que fue integrante José A. Theron. El año 1912 el mismo mandatario dispuso la construcción del edificio de la Escuela Naval en el distrito de La Punta, el que inició actividades, tres años después. El capitán de navío José María Delgado dirigió interinamente la Escuela durante dos años aunque era Director nombrado el de igual grado Manuel Ugarte quien no pudo asumir el cargo por razones de salud.

El 17 de marzo de 1918 gracias a la inquietud histórica de un grupo de oficiales entre los cuales se encontraba el capitán de corbeta Manuel I. Vegas, se instaló en



Vista panorámica de la Escuela Naval.

la Escuela Naval el monumento denominado “Palo Unión”, constituido por el palo mayor de la corbeta *Unión*, una estela que rememora hechos de la corbeta y una campana del recordado transporte *Iquitos*; siendo Director de la Escuela Naval el capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres.

El 9 de febrero de 1921 asumió el cargo de Director de la Escuela Naval el capitán de fragata Charles Gordon Davy quien lo desempeñaría durante casi una década, puede afirmarse que este integrante de la Misión Naval Americana, la primera, contratada un año antes por el Presidente Leguía, sembró pautas en la Escuela y la Marina que constituyen hoy parte de su moderno devenir institucional.

Entre los años 1935 a 1941 se estableció un período de dos años de aspirante y cinco de cadete. La conseja popular calificó a estos niños de entre 12 a 14 años (ciclo de Aspirantes) como pingüinos, este virtual experimento devino en lo que hoy es en la Marina un año de aspirante y cuatro de cadete.

Las antiguas edificaciones de 1912 y años siguientes, pertenecientes a la Escuela Naval fueron sucedidas por modernos edificios en el año 1959, sin embargo uno de los edificios -el de alojamiento- sería destruido el año 1974 como consecuencia de un sismo. En 1981 el actual edificio Grau reemplazó a aquél.

El 7 de octubre 1976 la Marina de Guerra en pleno asistió a la inauguración de la Cripta del Gran Almirante Grau –Escuela Naval del Perú– que alberga desde entonces una reliquia del héroe que permaneció inicialmente en esta Escuela desde

el 21 de marzo 1958 en que fue entregada al Perú por el gobierno chileno con otras prendas del héroe; posteriormente el año 1962 se trasladaron la reliquia y las prendas personales al Museo Naval del Callao con motivo de abrirse éste al público, posteriormente retornaron las reliquias del héroe nacional a la Escuela Naval. En el año 2013 por mutuo acuerdo con la familia Grau, se trasladan los restos mortales de Doña Dolores Cabero, viuda del Almirante Miguel GRAU, desde el cementerio "Presbítero Matías Maestro" a la cripta de la Escuela Naval del Perú.

En el conjunto arquitectónico, Cripta Grau, preside la efigie del Almirante Miguel Grau Seminario, esculpida por Manuel Ugarte y Ugarte. En ambos lados hay dos estelas de los combates de Iquique y Angamos. En el interior dos pinturas de gran formato describen escenas de los mismos combates bajo firma del pintor Fernando Saldías Díaz. Dos urnas contienen; una de ellas la espada –joya del Gran Almirante, la segunda exhibe cuatro condecoraciones del héroe (la espada y las condecoraciones fueron transferidas por el Museo Naval a la Escuela Naval el año 2003). Complementan el conjunto de esta segunda urna: un plato que perteneció a la vajilla del monitor *Huáscar* y copia del diario de bitácora del legendario monitor. Cuatro placas destacan alegorías literarias: un fragmento del Canto a Grau del poeta Juan Ríos, otra contiene parte del discurso del Presidente José Luis Bustamante y Rivero en la inauguración del monumento a Grau en Lima el año 1947, en la parte superior central de la cripta una tercera placa releva una frase del doctor Jorge Basadre en su Efigie de Grau, finalmente en la zona bajo el repositorio de la reliquia, figura la oración de La Patria, colofón de la obra teatral Los Peruanos de Angamos (Fernando Casaretto Alvarado) estrenada el año 1976 por los cadetes de la Escuela.

La continuidad histórica que rige en la Marina de Guerra halla en una nueva ceremonia en derredor del Palo Unión, cuando el 23 de julio de 1999, dos cañones Voruz de 70 libras pertenecientes a la corbeta *Unión*, se instalaron en el mismo lugar después de su rescate en la cumbre del cerro San Cristóbal de Lima. Debe destacarse el notable trabajo de restauración realizado en talleres del SIMA–Callao por el ingeniero Pedro Olaechea.

En el año 2012 la Escuela Naval del Perú, como culminación de un largo proceso de preparación, fue evaluada por un Par Externo para verificar el cumplimiento de los noventa y uno, estándares del modelo de calidad establecido por el Consejo de Evaluación, Acreditación y Certificación de la Calidad de la Educación Superior Universitaria (CONEAU), para los centros de formación de las Fuerzas Armadas y de la Escuela Nacional de Marina Mercante. Habiendo logrado finalmente obtener la Acreditación en Calidad Educativa el día 13 de febrero del 2013. Cabe destacar que la Escuela Naval del Perú fue la primera institución de educación superior del país, en haber obtenido la acreditación bajo el modelo peruano.

La Escuela Naval del Perú, con ser un centro de instrucción y entrenamiento de los aspirantes y cadetes, es al mismo tiempo lugar histórico que guarda en su seno, testigos relevantes del acontecer institucional a través del tiempo. Sus hombres y mujeres al dar continuidad a una tradición que nace en la génesis de sus propias vocaciones al decidir optar por la carrera naval, saben que son al mismo tiempo custodios de preciado legado nacional, todo ello en el marco de la preparación integral sustentada en los pilares de formación académica, militar, física, moral y ético sociocultural y náutico de este prestigioso centro de estudios superiores de la Marina de Guerra del Perú.





El orgullo de ser marino.

Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval - CITEN

El Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval - CITEN, cuya misión es formar militar, profesional técnico y físicamente a los alumnos para lograr un alto grado de instrucción, elevada moral y preparación físico mental, con el fin que se desempeñen eficientemente en el servicio naval al graduarse como Oficiales de Mar de la Marina de Guerra del Perú; es así que recibe anualmente tras exigente proceso de selección, a jóvenes masculinos y femeninos de diferentes lugares del país, quienes conformarán el Regimiento Angamos y al graduarse se integrarán a las dotaciones de las Unidades y Dependencias de nuestra Gloriosa Marina de Guerra del Perú, donde le asignarán responsabilidades relacionadas con las especialidades a las que los flamantes Oficiales de Mar optaron al culminar sus tres años de instrucción y formación, periodo en el cual van acrisolando paulatinamente la vocación que los llevó a pertenecer a esta institución tutelar.

Paralelamente el CITEN proporciona capacitación y perfeccionamiento a los Técnicos y Oficiales de Mar en los niveles correspondientes de acuerdo a las reglamentaciones vigentes.

HISTORIA

La Escuela de Aprendices Navales, instituida el año 1928 es un antecedente formal a la que años después, 1930, sería la Escuela de Radio Operadores y Electricistas de la Armada, que tuvo vigencia durante una década. Continuaría a esa escuela, en marzo de 1929, la División de Escuelas Técnicas de la Armada, antes de aglutinar las diversas especialidades en un centro docente ubicado en un ambiente de la Escuela Naval, el año 1942.

El año 1953 se incorporan a las especialidades existentes, las escuelas de electrónica, información de combate y submarinos, forja de lo que sería el Centro de Entrenamiento de Armas Electrónicas, el cual funcionaba en la Base Naval del Callao donde más adelante se incorporarían nuevos alumnos que optaron por especialidades novedosas para la época como consecuencia de los avances tecnológicos que traían las modernas unidades de guerra en sus sistemas y equipos.

El año de 1969 se formaliza el Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval en el local que hoy ocupa en la Base Naval del Callao.



Imprescindible entrenamiento académico para el desempeño naval.

INTERÉS INSTITUCIONAL

El CITEN, término con el que se conoce en siglas a este centro de estudios, ocupa un área de 50 hectáreas, donde funcionan las escuelas del regimiento de alumnos, el cual está dividido en áreas de formación naval, formación académica, formación física, zonas administrativas, aulas y habitabilidad con capacidad de albergar un universo de 1800 alumnos. Esta infraestructura considera áreas destinadas a eventos culturales, prácticas deportivas y salas multiuso. Destacando en lo que se refiere a la práctica académica los laboratorios de idiomas, electrónica digital, radares y microondas, hidroneumática, refrigeración, automatismo, electricidad y navegación. Asimismo cuenta con talleres de mecánica, motores, máquinas, centro de cómputo y un polígono de tiro virtual, inaugurado el año 2007, que enriquece la capacidad de este centro de estudios.

Tres años de instrucción en el CITEN, gradúan al alumno como Oficial de Mar Tercero y recibe un título a Nombre de la Nación, el mismo que mediante Resolución Directoral Regional N° 03083-2011/DREC de fecha 21 de setiembre del 2011 puede registrarse en el Libro de Registros de Títulos Profesionales de la Dirección Regional de Educación del Callao; los Oficiales de Mar son designados a las Unidades o Dependencias, donde desempeñarán trabajos inherentes a su especialidad técnica profesional, como ya se ha comentado, en este sentido en la medida que van ascendiendo en su carrera profesional regresan a su “alma mater” para seguir cursos de post-gradó en Escuela de Calificación, Escuela de Avanzada, Escuela de Administración y Supervisión y otros cursos de capacitación y perfeccionamiento.



Cultura deportiva como parte de la formación en el CITEN.

El CITEN está conformado por un órgano de dirección y administración, un órgano de estudio y un órgano de disciplina. El Director ostenta el grado de Contralmirante, dirige todas las actividades académicas, administrativas y de disciplina.

El Departamento de Formación Académica, imparte la educación superior técnica especializada a los futuros profesionales, siendo los instructores, destacados profesionales navales, así como catedráticos universitarios que con los medios necesarios imparten una adecuada formación en los laboratorios y talleres, todos éstos bajo la supervisión de la oficina de evaluación, estadística, planeamiento y la oficina de supervisión académica; asimismo el CITEN cuenta con una oficina de investigación y desarrollo tecnológico y la oficina de calidad educativa y acreditación.

El Departamento de Formación Naval tiene a su cargo la formación militar y moral, la Oficina de Formación Física se encuentra a cargo de las diversas disciplinas deportivas como maratón, pentatlón, natación, vóley, básquet y tiro, las mismas que representan en las competencias institucionales

Los Técnicos y Oficiales de Mar que se graduaron en el CITEN mediante convenio tienen la posibilidad de acceder a universidades e institutos superiores, y postular además a las diversas becas de estudios fuera del país.

En su misión de fomentar la conciencia marítima en nuestros jóvenes, la Gloriosa Marina de Guerra del Perú, los recibe con el calor humano que mostrara el gran insigne héroe y peruano del Milenio Almirante Don Miguel Grau Seminario.



Imprescindible orientación académica superior en el desempeño naval.

Escuela Superior de Guerra Naval

A inicios del siglo XX los avances tecnológicos generaron que los conceptos de Estrategia y Táctica Militar fueron replanteados. Es así que en 1930 se inicia un ciclo de conferencias sobre temas navales, a cargo de miembros de la Misión Naval Americana. Meses después, el 17 de setiembre del mismo año, mediante Decreto Supremo N°19, fue creada la Escuela Superior de Guerra Naval, encargándose de su desarrollo al Jefe de la Misión Naval, Vicealmirante U.S.N. William S. PYE, quien se convierte en el primer Director.

La ceremonia de inauguración de la Escuela se realizó el 8 de octubre de 1930, ocasión en la que el Ministro de Marina, Capitán de Fragata Carlos Rotalde, expresó: “El 8 de octubre, en la historia naval del Perú se hallará íntimamente vinculada al pasado y al porvenir. Al pasado porque desde él nos viene una tradición de gloria y heroísmo inigualado, que constituye el ideal de nuestra moralidad profesional, y, al porvenir, porque el funcionamiento de esta Escuela irradiará sus luces para hacer cada vez más amplia y luminosa la ruta hacia nuestro futuro desarrollo”.

La Escuela Superior de Guerra Naval es un órgano componente de la Dirección General de Educación de la Marina y tiene la responsabilidad de impartir programas de Perfeccionamiento Profesional y de Segunda Especialización Profesional al personal superior de la Institución.

Los programas de Perfeccionamiento Profesional son formulados en base a objetivos preestablecidos en forma dinámica, que abarcan en proporciones igualmente prioritarias las ciencias marítimas y navales, las ciencias políticas sociales, las ciencias administrativas y económicas, las políticas marítimas, la logística, la estrategia y la táctica. Dentro de este ámbito académico se imparten los programas de Alto Mando, Comando y Estado Mayor, Especial de Estado Mayor, Básico de Estado Mayor y Especial de Estado Mayor (para oficiales de servicio de todas las especialidades). Cada uno de estos programas, incluyen actividades como juegos de guerra y crisis, conferencias, cursos en universidades nacionales y extranjeras, ciclos de conferencias magistrales, viajes de estudios y trabajos de investigación relacionados con diferentes temas navales, nacionales e internacionales.



Constante capacitación de oficiales de la Marina de Guerra.

Los programas de Segunda Especialidad Profesional tienen como finalidad formar oficiales profesionales altamente calificados, brindando competencias específicas de nivel científico – tecnológico en las diferentes áreas de especialización relacionadas con la Defensa Nacional en el ámbito acuático tales como: Aviación Naval, Buceo y Salvamento, Guardacostas, Guerra de Superficie, Infantería de Marina, Operaciones Especiales, Submarinos, Armas Submarinas, Armas de Superficie, Electrónica y Comunicaciones, Hidrografía y Navegación, Inteligencia, Ingeniería Aeronáutica, Ingeniería Naval e Ingeniería de Sistemas.

Con la evolución de los nuevos conceptos estratégicos y tácticos, la Escuela Superior de Guerra Naval imparte instrucción académica a nivel de Posgrado, al personal superior de la Institución, para capacitarlos en el desempeño de funciones inherentes al comando de las unidades, estados mayores y alto mando, en función de los principios esenciales que rigen los conflictos, las guerras, las operaciones de paz y la seguridad humanitaria.

El Programa de Alto Mando (PAM), tiene como objetivo impartir a los oficiales superiores del grado de Capitán de Navío, conocimientos para ejercer el alto mando de la Institución en tiempos de paz y su conducción en tiempos de guerra. El egresado cuenta con un perfil capaz de brindar asesoramiento al más alto nivel de gobierno en el campo de la Defensa Nacional. Dicho programa otorga el título a nombre de la Nación de Maestro en Política Marítima, conforme a lo autorizado por la Asamblea Nacional de Rectores, desde el año 2012.



Difusión de los valores navales.

El Programa de Comando y Estado Mayor (PCOEM), tiene como objetivo impartir a los oficiales superiores del grado de Capitán de Corbeta de comando general y especialistas, conocimientos sobre administración de recursos para la defensa y logística, operaciones y estrategia, planeamiento y defensa nacional, con el propósito de prepararlos adecuadamente para el desempeño del Comando y como miembros de los estados mayores. Dicho programa otorga el título a nombre de la Nación de Maestro en Estrategia Marítima, conforme a lo autorizado por la Asamblea Nacional de Rectores, desde el año 2012.

El Programa Especial de Estado Mayor (PEEM) tiene como objetivo impartir conocimientos a los oficiales superiores de la clasificación de servicios del grado de Capitán de Corbeta, en la modalidad de No Residente, a fin de prepararlos adecuadamente para que se desempeñen como miembros de apoyo de los estados mayores en el área de su especialidad. Con este propósito, se imparten conocimientos generales sobre: metodología de la investigación, herramientas gerenciales, planes, programas y presupuesto, gestión de recursos humanos y administrativos, seguridad y defensa nacional, realidad nacional y marítima, subversión, contra subversión, narcoterrorismo, derechos humanos, derecho internacional humanitario, estado mayor conjunto y combinado, planeamiento naval operativo y operaciones conjuntas y combinadas.

El Programa Básico de Estado Mayor (PBAEM) tiene como objetivo impartir conocimientos a los oficiales subalternos de comando general del grado de Teniente

Primero, en la modalidad de Residente, a fin de prepararlos adecuadamente para desempeñarse con eficiencia como miembros auxiliares en los estados mayores. Se imparten los conocimientos básicos sobre tecnología naval, táctica naval y asignaturas complementarias.

El Programa de Básico de Estado Mayor Servicios (PBAEM-S) tiene como objetivo impartir conocimientos a los oficiales subalternos de servicios del grado de Teniente Primero, en la modalidad No Residente, con el fin de prepararlos adecuadamente para desempeñarse eficientemente como miembros auxiliares en los Estados Mayores. Se imparten los conocimientos básicos sobre Direcciones y Comandancias Generales, Comandancia de Fuerza, Realidad Nacional y Operaciones.

Actualmente, la Escuela Superior de Guerra Naval emplea una plataforma virtual Moodle en la cual se desarrollan los programas académicos PEEM y BAEM-S en modalidad semi-presencial (80% virtual, 20% presencial); asimismo, brinda soporte a los programas presenciales, además de facilitar el desarrollo de los juegos de guerra a nivel nacional e internacional.

La Escuela Superior de Guerra Naval en el año 2016 cumple ochenta y seis años sirviendo a la Marina de Guerra del Perú y a su distinguida plana docente integrada por personal militar y civil, proyectando sus esfuerzos hacia una futura acreditación.

Por otro lado, la escuela organiza diversos tipos de Simposios Regionales, Nacionales, e Internacionales con la presencia de ponentes de destacada trayectoria. Además, esta casa de estudios cuenta con el Centro de Estudios Estratégicos y Marítimos, cuya función es generar conceptos para la guerra naval del futuro, desarrollar y analizar operaciones potenciales, analizar alternativas operacionales que empleen o requieran tecnología emergente, buscando mejorar la efectividad y, recomendar decisiones a corto y mediano plazo, para el logro de los objetivos institucionales.

La Escuela Superior de Guerra Naval edita textos y libros de orden académico e institucional para las diferentes escuelas de la Marina de Guerra del Perú. Asimismo, anualmente se emite la revista de la Escuela Superior de Guerra Naval, cuyo contenido tiene artículos relacionados a defensa y seguridad nacional e internacional, escritos por líderes de opinión en la materia, así como trabajos de investigación realizados por los oficiales discentes. Todas las publicaciones cuentan con códigos ISBN e ISSN y por ello tienen validez nacional e internacional.



Los programas de Segunda Especialidad Profesional tienen como finalidad formar oficiales altamente calificados.



En formación, la Escuela de Sanidad Naval.

Escuela de Sanidad Naval

Con Resolución de la Comandancia General de la Marina N° 0035-99-CGMG, de fecha 14 de enero 1999, se modifica a la denominación de Escuela de Sanidad Naval, como Dependencia Orgánica, en ese entonces, Dirección de Instrucción y como Dependencia Militar a la Dirección Ejecutiva del Centro Médico Naval “CMST”, teniendo como funciones la de impartir los cursos de formación, capacitación, entrenamiento y perfeccionamiento al Personal Superior, Subalterno y Civil del área de Salud de la Marina de Guerra del Perú.

Cabe resaltar, que a la fecha de esta institución han egresado 53 promociones, cuyos efectivos se desempeñan laboralmente en el Centro Médico Naval “Cirujano Mayor Santiago Távora”, las diferentes Dependencias y Unidades Navales a nivel nacional. Actualmente contamos con 104 estudiantes, entre mujeres y varones, correspondientes al 1ro. 2do. y 3er año. La Escuela de Sanidad Naval, se encuentra ubicada en el Distrito de Bellavista, de la Provincia Constitucional del Callao.

Con el propósito de fortalecer las competencias profesionales de los estudiantes, cuenta con convenios marco institucional para las prácticas pre-profesionales con la Dirección de Salud - DISA V (San Martín de Porres, Los Olivos, Rímac), así como con el Centro Médico Naval “CMST”, institución de nivel III, de comprobada calidad de atención en salud.

En concordancia con las normas legales nacionales para el sector salud y los lineamientos de política institucional en el ámbito educativo, el Programa de Formación Profesional Técnica de Enfermería Naval, los estudiantes tienen una permanencia de tres años de estudio egresando con el grado de Oficial de Mar 3°, en la especialidad de Enfermero Naval, preparándolos adecuadamente para su desempeño eficiente en las Unidades y Dependencias de la Marina de Guerra del Perú.

Asimismo, una vez egresados los Estudiantes del Programa de Formación Técnica de Enfermería Naval, retornan para actualizarse, perfeccionarse y calificarse en los distintos programas que brinda la Institución (Escuelas de Especialización, Actualización, Profesional Técnica Avanzada y el Curso Administración y Supervisión (CADIS), este último se lleva a cabo en las instalaciones del Instituto de Educación



Enfermeras egresadas de la Escuela de Sanidad Naval.

Superior Tecnológico Público Naval - CITEN; asimismo, a través del Programa de Capacitación Complementaria, se realizan cursos de entrenamiento de Reanimación Cardiopulmonar Básico, Primeros Auxilios, Manejo de Alimentos, Bioseguridad, etc. para el Personal Superior, Subalterno y Civil de la Marina de Guerra del Perú, y el Programa de Sanidad de Combate con una duración de cuatro semanas para el personal destacado a la zona del VRAEM.

En virtud de un convenio suscrito entre la Marina de Guerra con la Universidad Cayetano Heredia y la Universidad San Martín de Porres actualmente las estudiantes egresan con mención con el grado académico de Licenciada en Enfermería con título profesional tras diez ciclos en cinco años.

El Programa de Enfermería Profesional tiene convenio marco institucional con el Hospital Madre Niño "San Bartolomé" y el Hospital del Niño, donde las estudiantes realizan sus prácticas clínicas, brindando atención especializada e integral a la mujer con necesidades en su salud sexual y reproductiva, y a los neonatos, niños y adolescentes con problemas de salud que proceden de cualquier punto del país. "Hospital Nacional Cayetano Heredia" los estudiantes realizan sus prácticas hospitalarias en los distintos servicios y salas del hospital, al ser un hospital de mediana y alta complejidad, Convenio de Cooperación Interinstitucional entre el Ministerio de Defensa - Marina de Guerra del Perú y la Red de Salud Lima Norte V.



Estudiantes de la Escuela de Sanidad en práctica supervisada por el instructor.

El presente "Plan Estratégico", para el periodo 2013 – 2017, tiene aportes propuestos por diferentes estatus de la organización, que ratifican de manera global la Visión de la Escuela de Sanidad Naval. En este sentido, estamos convencidos de cumplir con las metas que nos hemos propuesto; nuestra institución educativa superior es sólida en lo académico e institucional y tenemos el compromiso de preparar a nuestros estudiantes para enfrentar los retos de un mundo competitivo, y cada vez más globalizado en el área de salud.



De cara al futuro.

Escuela de Grumetes

La Marina de Guerra del Perú a través de la Escuela de Grumetes, ofrece a la juventud peruana una alternativa de vida, al brindarles una especialización técnico laboral en el transcurso de su Servicio Militar Voluntario por un periodo de dos años, luego cuando retornen a la vida civil, podrán integrarse con mayores posibilidades de las que tuvieron antes del reclutamiento.

Al llegar a la Escuela, los jóvenes conscriptos pasan por un riguroso proceso de selección, que consta de una evaluación exhaustiva, exámenes médicos y psicológicos así como una apreciación vocacional. Ya ingresados, reciben la instrucción académica programada: historia naval, misión de la Armada y tradiciones y valores institucionales son el núcleo de una extensa currícula de tres años. Con ello se imparten conocimientos básicos de combate y la rutina conlleva una exigente preparación física. La instrucción y entrenamiento profesionales son adquiridos a través de la opción escogida en tanto las especialidades técnicas que imparte la Escuela a través de sus Centros de Educación Ocupacional.

La Escuela de Grumetes "Marinero Pedro Pablo Unanue" de la Segunda Zona Naval administra así mismo: la Escuela de Reclutas "Teniente Dávila", de la V Zona Naval y la Escuela de Reclutas Marina de Guerra del Perú de la III Zona Naval, las que durante tres meses desarrollan en sus diversas fases: Adiestramiento Militar, Instrucción Técnica Laboral, Práctica Laboral, Capacitación Ocupacional y Formación Técnica Laboral. En lo que atañe a las especialidades, el currículo comprende áreas como Ingeniería, Administración, Mantenimiento, Cubierta, Seguridad de Instalaciones, Servicio y Apoyo. Para cumplir esta misión cuentan con plantas de instructores navales y modernos talleres, aulas y laboratorios. En la fase última, que es la aplicación a bordo, se realiza en las dependencias y unidades navales como Grumetes, año a año han de acceder a los grados jerárquicos hasta Cabo Primero.



Frontis de la Escuela de Grumetes.

MISIÓN

“Impartir formación militar y educación técnica productiva de calidad, al personal que cumple Servicio Militar voluntario, para que desarrollen capacidades, conocimientos, actitudes y valores, debidamente articuladas en competencias para desempeñarse de manera eficiente y eficaz en el Servicio Naval; lo que permitirá al término de su servicio insertarse con éxito al mercado laboral”.

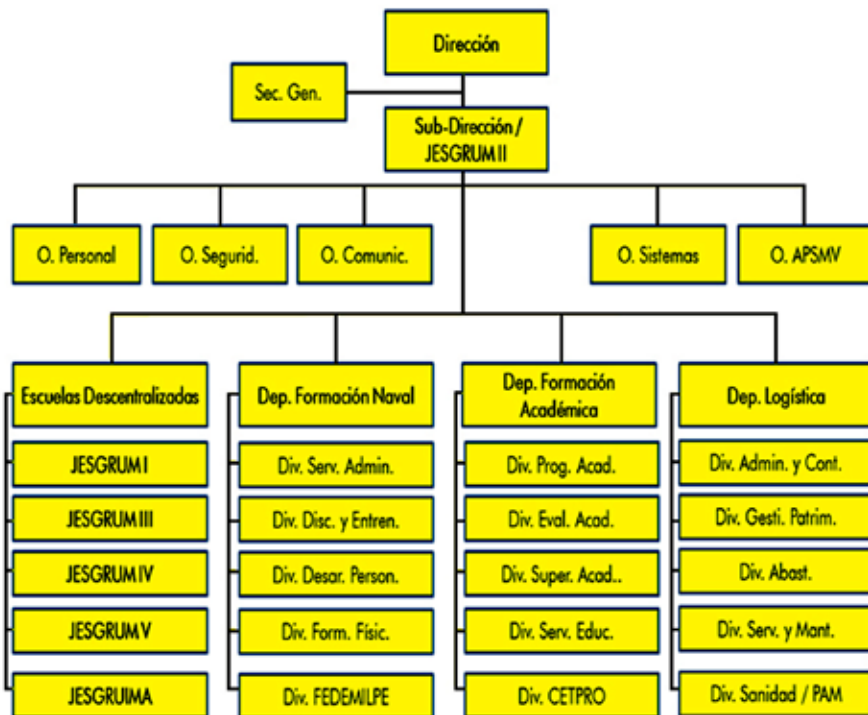
VISIÓN

“Ser una Escuela para el personal que cumple el servicio Militar Voluntario, de primer nivel, donde se imparta Formación Militar y Educación Técnico-Productiva de calidad. Con una infraestructura moderna, acorde a las nuevas exigencias tecnológicas, que permitan contar con personal con conocimientos, capacidades, aptitudes y valores debidamente articulados en competencias para que contribuyan eficaz y eficientemente al cumplimiento de los roles de la Marina de Guerra del Perú; así como en la actividad económica del País”.



Capacitación en la Escuela de Grumetes.

Organigrama





La formación continúa a bordo.

RESEÑA HISTORICA

La primera Escuela de Reclutas fue creada en 1872 y se denominó “Escuela de Aprendizaje de Marineros”, teniendo como ubicación la Fragata *Apurímac*, posteriormente pasaron a realizar su adoctrinamiento en la Base Naval del Callao, hasta que la Escuela de Reclutas fue trasladada a la Isla San Lorenzo, el 09 de Junio de 1943.

A partir de esa fecha se denominó “Estación de Entrenamiento Naval”, cambiándose la denominación a la de "Escuela de Reclutas" en agosto 1985, permaneciendo así, hasta que el 4 de setiembre 1987, se resuelve crear la "Dirección de Escuelas de Reclutas", dependiendo orgánicamente de la Comandancia General de Instrucción, así como las Escuelas de Reclutas de la I, II, III, IV y V Zona Naval, ubicados dentro de la jurisdicción de las respectivas Zonas Navales como órganos de línea de dicha Dirección.

En marzo 1999, el Jefe del Estado Mayor General de la Marina dispone la conformación de un Comité de Trabajo para Implementación del Servicio Militar Voluntario, con la finalidad de hacer atractivo el citado Servicio, ofreciendo entre otras cosas, la posibilidad de capacitar al Personal de Reclutas para desempeñar un oficio al término del periodo de su servicio, representando una alternativa para el joven peruano de escasos recursos.



Generando el carácter.

En el año 2000, la Dirección de Personal de la Marina de Guerra del Perú dispone el traslado de la Escuela de Reclutas de la Isla San Lorenzo a las instalaciones del Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval (CITEN) para así cumplir con el Servicio Militar Voluntario, que contó con presencia femenina desde el año de 1984.

La Dirección de Escuelas de Reclutas remite a la Dirección de Instrucción de la Marina, los cursos a desarrollarse para la capacitación Técnico laboral del Personal de Reclutas. De acuerdo a lo indicado en la Ley Nro. 27178 "Ley del Servicio Militar" de fecha 29 Febrero 2000, a su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo Nro. 004-DE/SG de fecha 23 febrero 2002 y de conformidad a la Resolución Directoral Nro. 0537-2001 DI/MA (R) de fecha 13 setiembre 2001, la Dirección General de Instrucción de la Marina aprueba el funcionamiento de sus Centros Educativos Ocupacionales en las Zonas Navales de la I, II, III, IV y V Zona Naval respectivamente, los cuales vienen dando cumplimiento a los programas de Capacitación Técnico Laboral para el Personal de Reclutas.

Asimismo, la Ley del Servicio Militar, establece la finalidad de capacitar a los peruanos en edad militar en los Institutos de las Fuerzas Armadas, en aspectos de adoctrinamiento militar y capacitación técnico laboral, para su eficiente participación en la Defensa y Desarrollo Nacional. La Dirección General de Instrucción norma la Capacitación Técnico Laboral del Personal del Servicio Militar en la Marina de Guerra del Perú, la cual establece que la instrucción que se impartirá al Personal de

Reclutas, se ha concebido en base a lo estipulado en la Ley N° 27178; "Ley del Servicio Militar Voluntario", y en razón al análisis de los requerimientos institucionales y del sector productivo.

A partir del año 2001, y de acuerdo a lo dispuesto en la Ley del Servicio Militar Voluntario Nro. 27178 de fecha 29 Setiembre 1999, se autorizó el funcionamiento del Centro de Educación Ocupacional "Marinero Pedro Pablo Unanue Carrillo", el cual posteriormente se convirtió en el Centro de Educación Técnico Productiva "Marinero Pedro Pablo Unanue Carrillo", de acuerdo a lo dispuesto en la Resolución Directoral Regional N° 1705 de la Dirección Regional de Educación del Callao con fecha 22 Febrero 2007.

Con fecha 01 de Enero del 2009, entra en vigor la nueva Ley 29248 Ley del Servicio Militar, la misma que establece que las instituciones armadas brinden Educación Técnico Productiva a todo el personal que cumple el Servicio Militar como parte de sus beneficios.

Mediante Resolución de la Comandancia General de la Marina 0294-2009 folio 0351 de fecha 08 Abril 2009 con RCGM en Abril 2009, se modifica el nombre de la Escuela de Reclutas por la de Escuela de Grumetes, teniendo en cuenta que el término "reclutas" es un término asociado principalmente al Servicio Militar Obligatorio, y en desuso por parte de las Escuelas de las Armadas de la región, adicionando a la denominación de las Escuelas el nombre del Centro de Educación Técnico Productiva correspondiente.

La Dirección cuenta actualmente con las siguientes Escuelas de Grumetes y Centros Técnicos Productivos:

- a) Escuela de Grumetes de la Primera Zona Naval y CETPRO "Almirante Miguel Grau Seminario"
- b) Escuela de Grumetes de la Segunda Zona Naval y CETPRO "Marinero Pedro Pablo Unanue Carrillo"
- c) Escuela de Grumetes de la Tercera Zona Naval y CETPRO "Marina de Guerra del Perú"
- d) Escuela de Grumetes de la Cuarta Zona Naval y CETPRO "Teniente Segundo Raúl Ribotty Villalpando"
- e) Escuela de Grumetes de la Quinta Zona Naval y CETPRO "Alférez de Fragata Oscar Mavila Ruiz"
- f) Escuela de Grumetes de Infantería de Marina de la Segunda Zona Naval.

CATEDRAL CASTRENSE

STELLA MARIS



Bibliografía

- Arévalo Escaró, Hugo, *Una visión geopolítica del Pacífico suroriental cara al siglo XXI en Revista de Marina*, Lima, nov-dic. 1986, N° 3.
- Arias Schreiber Pezet, Alonso, *Los intereses marítimos en el año 2000, en Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, Lima, jul-dic. 1994. Nro. 13, p. 31-40.
- Arosemena Garland, Geraldo, *El almirante Miguel Grau*, Lima, 1975.
- Bákula Patiño, Juan Miguel, *El dominio marítimo del Perú*. Lima, Fundación M.J. Bustamante De la Fuente, 1985.
- Bákula Patiño, Juan Miguel. *El mar de Grau, en Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, jul-dic. 1994. Nro. 13, p. 127-131).
- Basadre, Jorge, *Historia de la república del Perú, 1822-1933*. 6ª. ed. aum. y cor. Lima, 1968-70. 17t.
- Bonavia, Duccio, *Perú, hombre e historia; de los orígenes al siglo XV*. Lima, Edubanco, 1991.
- Buenaño Muro, Javier, *Compendio histórico de la Marina de Guerra del Perú, en Revista de Marina*. Lima, 1963. Nro. 6, p. 667-703).
- Buse de la Guerra, Hermann. *Época prehistórica*. 2 v. Lima, 1973. (Historia Marítima del Perú, t. II).
- Buse de la Guerra, Hermann y otros. *La pesca en el Perú prehispánico*. Lima, PESCAPERU, 1981.
- Busto Duthurburu, José Antonio del. *Compendio de historia del Perú*. Lima, 1983.
- Busto Duthurburu, José Antonio del. *Siglo XVI*. Lima, 1973. 2 v. (Historia Marítima del Perú, t. III).
- Carson, Rachel, *El mar que nos rodea*. México, D.F., Organización Ed. Novaro, S.A., 1966.
- Casaretto Alvarado, Fernando, *¿Qué hacen los marinos peruanos tan lejos del mar en la guerra contra Sendero Luminoso y el MRTA?*, Lima, Marina de Guerra del Perú, 1994.
- Casaretto Alvarado, Fernando (Capitán de Fragata), *"Ama tu mar I"*. En: *Revista de Marina*, mayo-junio de 1980, págs. 297-312.
- Casaretto Alvarado, Fernando (Capitán de Fragata), *"Ama tu mar II"*. En: *Revista de Marina*, julio-octubre de 1980, págs. 141-151.
- Casaretto Alvarado, Fernando (Capitán de Fragata), *"Ama tu mar III"*. En: *Revista de Marina*, noviembre-diciembre de 1980, págs. 323-330.
- Castro Contreras, Jaime, *Nueva visión geopolítica del Perú como respuesta al futuro, en Revista de Marina*. Lima, jul-set. 1992. P. 133-137).

- Castro Contreras, Jaime, *“Por una conciencia marítima nacional. Nueva visión geopolítica del Perú como respuesta al futuro”*. En: Revista de Marina, julio-setiembre de 1992, págs. 133-138.
- Cayo Córdova, Percy. *El ejército y la marina del Perú republicano antes de la guerra con Chile*, en Pontificia Universidad Católica del Perú, En torno a la guerra del Pacífico. Lima, PUC. Fondo Editorial, 1983. P. 3-27).
- Centro de Estudios Histórico Militares del Perú, *Santuarios patrióticos; cripta de los héroes de la guerra de 1879*. Lima, 1977.
- Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos. *Fundamentos de doctrina marítima*. Lima: Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú, 2008.
- DEACON, G.E.R., ed. *Océanos, Un atlas histórico de las exploraciones hechas por el hombre en los mares*. Barcelona, Luis de Caralt, 1965.
- Elías de Zevallos, Hilda, *El entorno de Isabel Barreto Castro de Mendaña y su viaje a las islas Salomón, 1595 – 1596*, Lima, 1995.
- Faura Gaig, Guillermo, *Los ríos de la Amazonia peruana*, Callao, 1969.
- Hernandez Sánchez-Barba, Mario, *Historia universal de América*, Madrid, Ediciones Guadarrama, 1963, t.I.
- Indacochea Queirolo, Alberto. *“El Perú y el océano”*, en El Comercio, Lima, 26 mayo 1995.
- Intereses Marítimos, *“Conciencia Marítima”*. En: Revista de Marina, edición extraordinaria del 27 de julio de 1984, págs. 55-56.
- Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, ed. *El uso del mar y su influencia en el desarrollo nacional*, Lima, 1980.
- *La guerra del Pacífico, 1879-1979, nada ni nadie será olvidado*, Lima, abr. 1979, Nro. 1, p. 16-17.
- Landstrom, Bjorn, *El buque*. Barcelona, 1964.
- *“El mar de Grau... mejor marinero jamás tuvo el mar”*, en El mar; revista mensual editada por la Dirección de Información de la Marina de Guerra del Perú, Lima, 28 jul., 1987. Nro. 1.
- Lohmann Villena, Guillermo, *Siglos XVII y XVIII, Historia Marítima del Perú*, t. IV, Lima, 1973.
- *Marina de Guerra del Perú, Manual de conceptos y terminología sobre realidad marítima*. Dirección de Intereses Marítimos y Publicación, 2008 (documento de trabajo).
- Martínez Hidalgo y Terán, José María, dir. *Enciclopedia general del mar*. Barcelona, 1968.

- Melo, Rosendo. *Historia de la marina del Perú. Los piratas y el Callao antiguo*, Callao, 1980 – 1981.
- Milla Batres, Carlos, *Diccionario histórico y biográfico del Perú, siglos XV-XX*, edit, Lima, 1986. 9 t.
- Ortiz Sotelo, Jorge. *Historia de la educación naval en el Perú, primera parte (1657-1845)*, Lima, 1980.
- Ortiz Sotelo, Jorge (Capitán de Fragata), “Fundamentos para la conciencia marítima peruana. Periodo prehispánico”. En: *Revista de Marina*, enero-febrero de 1989, págs. 61-71.
- Perú. Comando Conjunto de la Fuerza Armada, *Fuerzas armadas del Perú 1981*, Lima, 1981. p. 2-3.
- Perú. Comisión Nacional de Asuntos Antárticos, *1987-1997, una década de actividades antárticas, EL Perú en la Antártida*, Lima, 1997.
- Perú. Dirección General de Intereses Marítimos, *Panorama sobre El nuevo derecho del mar*, Lima, 1987, p. 201-204.
- Perú. Escuela Naval. Departamento de Navegación. *Oceanografía*, La Punta, 1936.
- Perú. Ministerio de Marina, ed., *El mar de Grau y la Marina de Guerra del Perú*. Boulogne, Francia, 19.
- Perú. Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina de Guerra, *Marina de Guerra del Perú*, Lima, 2007.
- Petersen Gaulken, Georg, *El mar: gran personaje, Historia Marítima del Perú*, t. V, Lima, 1972-73.
- Ponce Canessa, Carlos, “Hacia una conciencia marítima nacional”. En: *Revista de Marina*, enero-abril de 1985, págs. 4-5.
- Puente Brunke, José de la, *Los hombres del mar; la Marina de guerra en la historia del Perú*, Lima, 1994.
- Puente Candamo, José Agustín de la, *La Independencia, 1790-1826, Historia Marítima del Perú*, t. V Lima, 1974.
- Rodríguez Asti, John, *El crucero Lima: embrión de nuestra Marina de Guerra*, en *Revista de Marina*, Lima, setiembre-octubre 1983.
- Rodríguez Asti, John, *La lancha torpedera Alianza*, en *Revista de Marina*, Lima, mayo-junio 1988.
- Romero, Fernando, *Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonía (1830-1933)*. Lima, 1983.

- Romero, Fernando, *La República, 1850 a 1870, Historia Marítima del Perú, t. VIII*, Lima, 1984-85.
- Soldi Soldi, Héctor, *El Perú en la Antártida*, Lima, 1992.
- Tauro, Alberto, *Diccionario enciclopédico del Perú ilustrado*, Lima, 1966-67.
- Valdizan Gamio, José, *Historia naval del Perú*, Lima, 1980-87. 4 t.
- Valdizan Gamio, José, *La marina de guerra peruana en el siglo XX*, en Pareja Paz Soldan, José, edit., *Visión del Perú del siglo XX* Lima, Ediciones Librería Studium, 1962 T. I, pp. 351-392.
- *Historia naval del Perú*, Lima, 1980-87.
- Vegas García, Manuel I, *Historia de la marina de guerra del Perú, 1821-1924*, Lima, 1978.
- Villena G., Luis F. (Capitán de Fragata), "¿Perú: país de conciencia marítima?". En: Revista de Marina, enero-febrero de 1964, págs. 28-34.

Enlaces de referencias

- <http://elcomercio.pe/politica/gobierno/coordenadas-limite-maritimo-chile-se-definen-actas-noticia-1718356>
- <http://www.biobiochile.cl/2014/03/03/equipos-de-chile-y-peru-llegan-alhito-1-a-definir-limite-maritimo-entre-ambos-paises.shtml>
- <http://www.biobiochile.cl/2014/03/26/chile-y-peru-oficializan-termino-de-trabajos-de-fijacion-de-coordenadas.shtml>
- <http://larazon.pe/42070-peru-y-chile-firman-acta-con-nuevascoordenadas-maritimas.html>
- <http://www.latercera.com/noticia/politica/2014/03/674-571198-9-chileperu-firman-acuerdo-de-coordenadas-maritimas-segun-el-fallo-de-la-haya.shtml>
- <http://www.rae.es/>

Citas

1. En este punto queremos hacer una extensión a la idea que tenemos de mar: proponemos como mar no sólo al medio acuático que se encuentra en el Pacífico, sino también queremos incluir a los ríos y lagos que conforman las cuencas hidrográficas de todo el territorio nacional, que, como sabemos, son tres: la del Pacífico, la del Atlántico a través del río Amazonas, y, finalmente, la del lago Titicaca.
2. Esta idea es recogida del C. de F. Luis F. Villena en su artículo “¿Perú: país de conciencia marítima?”. En: Revista de Marina, enero-febrero 1964, págs. 28-34.
3. El C. de F. Fernando Casaretto Alvarado en su artículo “*Ama tu mar*”. En: Revista de Marina, noviembre-diciembre de 1980, págs. 323-330 sostiene que el objetivo del decreto era evitar la explotación de la riqueza ictiológica por extranjeros dentro de las 200 millas.
4. Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos. *Fundamentos de doctrina marítima*. Lima: Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú, 2008.
5. Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos. *Fundamentos de doctrina marítima*. Lima: Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú, 2008, p. A-49.
6. El C. de F. Fernando Casaretto Alvarado en su artículo “*Ama tu mar*”. En: Revista de Marina, julio-octubre de 1980, págs. 141-151.

