Año 112 / número 1 - 2019

Revista de Marina



Renovación editorial al alcance de todos

MUSEO NAVAL DEL PERÚ
SEDE CALLAO



La Historia Naval es nuestra, ven y conócela

Horarios de Atención

Martes a Domingo
9:00 am. a 4:00 pm.

Av. Jorge Chávez #123 - Callao
Teléfonos: (01) 2099300 / (01) 2078900 anexo 6794
museonavaldelperu@gmail.com
Museos Navales del Perú

REVISTA DE MARINA

AÑO 112 / número 1 - 2019

REVISTA DE MARINA
Año 112 / número 1 - 2019

Director
Calm. Rodolfo Sablich Luna-Victoria

Editor general
C. de N. Renzo Carlo Rocha Nicoletti

Asesoría editorial y coordinación
C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti
Tte. 2º CC. Ana Claudia Vidal Calderón

Comité editorial y científico
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Embajador Hubert Wieland Conroy
Calm. (r) Andrés Alberto Chiarella Caballero, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos
Calm. (r) Francisco José Yabar Acuña, Director del Museo Naval del Perú
C. de N. (r) Carlos Lema Osores, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos
C. de N. (r) y Mg. John Rodríguez Asti, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos
C. de C. Michel Laguerre Kleimann, Jefe del Departamento de Asuntos Históricos y Patrimonio Documental de la Dirección de Intereses Marítimos

© 2019, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos
Av. La Marina cdra. 36 (cruce con la Av. Insurgentes s/n), La Perla - Callao, Perú

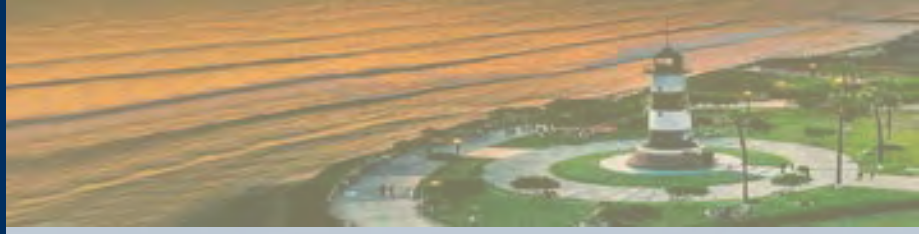
Telf. 207 8900, anexo 2356
E-mail: revismar@marina.pe
Web: www.marina.mil.pe

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú
Nº 1995-1033.
Tiraje: 3.000 ejemplares

Traducción oficial: Teniente segundo CC Elvis Santiago Ochara Calderón
Cuidado de edición: Juan Carlos Bondy
Diseño y diagramación: Dipublisa
Impresión: Optimos Editores Impresores S.A.C.
ISSN: 1012-8247

Todos los derechos reservados.
Las ideas y opiniones publicadas en los artículos de la revista son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la Revista de Marina se identifican necesariamente con ellas.
El material puede ser citado indicando la fuente. Los artículos no pueden ser utilizados sin el consentimiento por escrito del Fondo de Publicaciones.
Para sugerencias y comentarios escríbanos al e-mail: revismar@marina.pe

Revista de Marina. -
Año 112, n. 1 - 2019. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2018
V.; 21.59 cm. X 27.94 cm.
Cuatrimestral
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.



SUMARIO

EDITORIAL

3. CONTRALMIRANTE RODOLFO SABLICH LUNA VICTORIA

ARTÍCULOS.

4. CALLAO EN 1890. UN REPORTE DE FANNIE B. WARD PARA LA PRENSA ESTADOUNIDENSE
CARLOS ARRIZABALAGA LIZARRAGA

22. UN SUEÑO QUE SE CONVIRTIÓ EN MISIÓN
CAPITÁN DE CORBETA CJ ANGELICA DEL ROSARIO HUAPAYA RUEDA

34. LOS FAROS HISTÓRICOS EN EL PERÚ: PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACION
CAPITÁN DE NAVÍO JULIO CÉSAR CHILET CORREA

42. LA ALMIRANTE ISABEL BARRETO Y SU TRASCENDENCIA PARA EL PERÚ ACTUAL
EMBAJADOR ERNESTO PINTO BAZURCO RITTLER

48. "MAY DAY, MAY DAY". ACUATIZAJE DE EMERGENCIA
CAPITÁN DE FRAGATA JUAN PATIÑO PONCE

58. EL NAVEGANTE TOPA INGA YUPANQUI "EL RESPLANDECIENTE"
ESCULTORA PILAR MARTÍNEZ WOODMAN Y MICHEL SAENZ LASCANO

68. EJERCICIO NAVAL MÁS GRANDE DEL MUNDO
CAPITÁN DE FRAGATA JORGE VÁSQUEZ CERNA

SECCIÓN NACIONAL

80. ACTUALIDAD NACIONAL
LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN, TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

SECCIÓN INTERNACIONAL

90. ACTUALIDAD INTERNACIONAL
MAGÍSTER EN HISTORIA, VÍCTOR MANUEL TORRES LACA

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

100. COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
BIBLIOTECARIA ESPERANZA NAVARRO PANTAC

106. POEMA: VIVES GRAU
HENRY BULLARD COELLO

Contralmirante
RODOLFO SABLICH LUNA-VICTORIA
Director



Editorial

Somos conscientes de la importancia y el impacto de la renovación e innovación en los distintos medios de difusión y comunicación en nuestros tiempos; por esta razón, la *Revista de Marina*, en sus 112 años de creación, se permite presentar un diseño que esperamos facilite, a través de su nuevo formato, una lectura ágil y dinámica conservando un guion y esquema acordes con las nuevas tendencias editoriales. Creemos que esta innovación contribuirá a que nuestra publicación institucional mantenga su actual posicionamiento como un medio de divulgación de información académica, histórica y técnico-marítima, tanto hacia nuestros suscriptores como para el público en general.

Asimismo, tras analizar los productos editoriales de mayor trascendencia y sus vigentes posturas de divulgación, concluimos que la elaboración y publicación de un suplemento adicional ofrecerá a nuestros lectores la posibilidad de contar con una recopilación complementaria de artículos que resaltan el planteamiento de un tema específico de interés relevante. Al respecto, es nuestra intención, en esta oportunidad, priorizar la información relacionada con la conmemoración de la creación de unidades y dependencias de la Marina de Guerra del Perú, las cuales a lo largo de los años han contribuido con el cumplimiento de los objetivos institucionales.

De otro lado, estamos convencidos de que la importancia en el cuidado del medio ambiente es hoy por hoy una necesidad innegable. En ese sentido, la preservación de nuestros recursos y hábitat deben ser parte de los elementos prioritarios en cualquier actividad humana. Es evidente que existe una conciencia cada vez más notoria en el desarrollo de acciones que tiendan a reducir o incluso evitar el daño que las citadas actividades generan sobre el medio ambiente. En este contexto, a fin de contribuir con el cambio, presentamos nuestra revista en un nuevo empaque de bolsas biodegradables en papel reciclado, como una primera señal de compromiso y sensibilización hacia la protección de nuestro planeta, a la que entendemos también, entre otras acciones, como el cuidado del mar, ríos y lagos y la conservación de las especies que en ellos habitan.

A su vez, y como es habitual, en esta edición presentamos diversos artículos de interés especialmente seleccionados. Esperamos que la información vertida en éstos se integre al desarrollo profesional de nuestros lectores y les proporcionen elementos motivadores e innovadores que les sirvan de apoyo en sus respectivas áreas de trabajo.

Este 2019 la *Revista de Marina* renueva su compromiso de continuar perfeccionándose a través de la exposición y difusión de temas actuales en diversos campos del quehacer institucional y otros, todos ellos alineados hacia el fortalecimiento de los diversos aspectos de la conciencia marítima, así como de los valores y principios fundamentales que cultivamos en nuestra organización, que nos involucra igualmente en transmitir conocimiento de manera continua y oportuna hacia nuestros miembros.

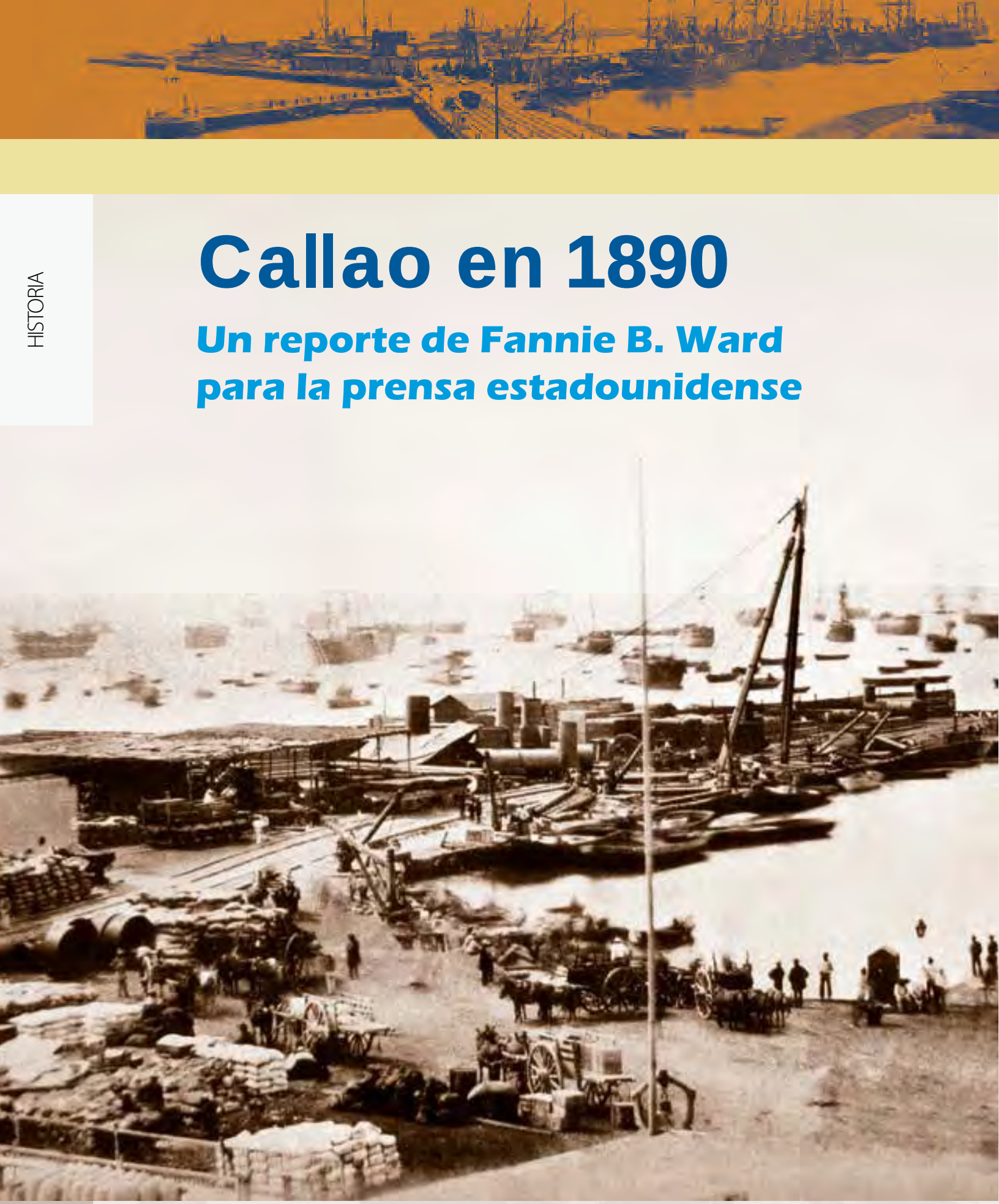
Finalmente, reiteramos la invitación a todos nuestros colaboradores y suscriptores a participar activamente con nuestra histórica publicación. Agradecemos sus iniciativas y sugerencias, las cuales son más que un incentivo para continuar en la búsqueda de la excelencia en la calidad del contenido de nuestra revista.

¡Disfrútenla!

El Director.

Callao en 1890

Un reporte de Fannie B. Ward para la prensa estadounidense







Doctor Carlos Arrizabalaga Lizárraga

Doctor en Filología Hispánica por la Universidad de Navarra (2004) y profesor del Departamento de Humanidades de la Universidad de Piura desde 1996. Ha sido profesor visitante en California State University Monterey Bay (2013-2014) y también investigador visitante en la Universidad de Navarra (2015-2016). Es autor de diversos artículos sobre dialectología e historia de la lengua, y más de 70 artículos divulgativos en periódicos y revistas, y en el portal digital *Castellano actual*. Miembro de la Asociación Pro-Marina, filial Piura. Es también editor de la revista *Mercurio Peruano*.

RESUMEN

La periodista norteamericana Fannie B. Ward, una viajera que llegó al Perú en el siglo XIX y escribió reportes sobre sus experiencias, no publicó ningún libro y por ello su obra quedó relegada en el tiempo. Ward arribó al Perú tras viajar por diversos países latinoamericanos y con la noticia reciente de la Guerra del Pacífico, que había tenido gran resonancia en Estados Unidos. Este artículo reproduce la traducción de uno de sus textos, "The Port of Peru", que muestran su mirada particular sobre el país de esos años.

PALABRAS CLAVE

Fannie B. Ward, Guerra del Pacífico, David Porter, literatura de viajeros.

ABSTRACT

The North American journalist Fannie B. Ward, a traveler that arrived to Peru in the 19th century and wrote reports about her experiences, she did not issued any book and for it her play remained relegated in time. Ward arrived to Peru after travelling to different Latin-American countries and with the recent news of the Pacific War that had had great echo in the United States. This article reproduces the translation of one of her texts, "The Port of Peru", that show her particular sight over the country of those years.

KEYWORDS

Fannie B. Ward, Pacific War, David Porter, travelers' literature.

Una viajera del XIX que no mencionaron Alberto Tauro o Estuardo Núñez fue la periodista norteamericana Fannie B. Ward, que hizo la ruta de Sudamérica como tantos otros. En conjunto, los libros y reportes de viajeros constituyen una importante fuente de información de la realidad económica y social de Sudamérica. El viaje de Ward quedó olvidado frente a otras viajeras más conocidas que visitaron el Perú durante el siglo XIX[1]. Ward no llegó a publicar ningún libro y, por ello, sus reportes quedaron olvidados, pero en su momento permitieron que una gran parte del público norteamericano se familiarizase con la realidad vital y los atractivos turísticos de estos países.

Estuardo Núñez es probablemente quien ha estudiado con mayor rigor la literatura de viajeros en el Perú[2,3]. Aunque sus primeros

1 SANHUEZA, Carlos. Viajeras en América Latina durante el siglo XIX. En: Carmen McEvoy y Ana María Stuven (Eds.), *La República peregrina: Hombres de armas y letras en América del Sur. 1800-1884*. Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos e Instituto de Estudios Peruanos, pp. 367-382. 2007.

2 PANTIGOSO, Manuel. 2013, p. 78.

3 Sobre viajeros en el Perú hay que mencionar las tempranas investigaciones de Federico Schwab, Jorge Guillermo Leguía, Jorge Basadre y Raúl Porras (Núñez, 1989, p. 41). Porras se ocupó de los viajeros italianos (1957) recogió algunos testimonios sobre el Cusco en la obra de Squier y otros, pero sería Estuardo Núñez (1974, 1989 y 1994) quien abordó un recuento exhaustivo de viajeros, especialmente los anglosajones y alemanes. Ver también la temprana bibliografía de José Pareja (1945) y los apuntes de López Martínez (2000). Sobre mujeres viajeras en Sudamérica, ver Sanhueza, 2007.



artículos datan de los años 1939 y 1940, será en su voluminosa compilación *Viajes y viajeros por el Perú* (1989) donde hace un detenido recuento de 25 viajeros que entre 1880 y 1900 visitaron el país. Decenas de comerciantes, científicos, ingenieros, geólogos y otros muchos atravesaron los Andes para abrir nuevas rutas o atraer inversiones demostrando que ni en los más remotos lugares podía haber obstáculos en el horizonte del mundo occidental y de sus intereses empresariales[4]. El primero de todos fue un marino norteamericano llamado David Porter, que publicó en Filadelfia sus impresiones del país en 1815[5].

Igual que todos ellos, Ward destaca las incomodidades, los pésimos caminos, el subdesarrollo y la indolencia de los pobladores, que convertidos en un tópico servían para justificar una pretendida superioridad en una retórica imperialista orientada a cobijar los negocios anglosajones. Luego de esta "vanguardia capitalista" y de aquellas "exploratrices sociales"[6], el periodismo tomaba el relevo para despertar en Estados Unidos el interés por las regiones australes del hemisferio y difundía las ideas de progreso y civilización como los bienes supremos otorgados por las nuevas potencias hegemónicas.

> Hay un propósito común en esas obras –dar noción científica de realidades desconocidas– y las inspira semejante inquietud arqueológica y etnológica además de la actitud de sagaces e ilustrados viajeros[7].

Los propios periódicos nacionales se proponían también, entre otras cosas, la mejora de las costumbres, la ilustración y el progreso del país, y en ese sentido asumen sin querer la visión que resulta de esta narrativa interesada desde afuera, aunque algunos también reivindican la necesidad de enfatizar lo nacional, porque con la pretensión del progreso "se va perdiendo todo lo que nos es propio y original"[8]. En el caso de Ward, sin embargo, se observa cierta complacencia por lo que ve y un escaso interés por defender reivindicaciones de ningún tipo, al contrario de la mayoría de los viajeros que la preceden o de lo que ocurrirá a partir de 1930 con los reportes de Frank Carpenter (1855-1924), matizados con denuncias de grandes injusticias sociales desde una perspectiva ideológica más radical[9].

Ward tiene una visión más optimista y complaciente, aunque no aprueba todo lo que ve. Tiene mayor atención a los detalles y en realidad busca igualmente las curiosidades que puedan llamar la atención a sus lectores con mayor sensibilidad. Inaugura una visión femenina en esa serie de intereses por las personas de lugares lejanos y de extrañas situaciones que persiguen los nuevos "viajeros de la prensa". El enfoque femenino da otra dimensión a los relatos de viajes. Las redactoras forman ya parte integral del equipo de todos los periódicos, al punto que un editor del momento reconoce, aun con reparos, que eran imprescindibles: "every newspaper should have at least one woman on its staff"[10]. Algunos protestan respecto de que las mujeres "colored her reports with imagination"[11], y no faltaron quienes consideran que su estilo era demasiado

4 PRATT, Mary Louise. *Imperial Eyes. Travel Writing and Transculturation*. Nueva York: Routledge. 1992, p. 127.
5 PAREJA PAZ SOLDÁN, José. Para una bibliografía geográfica del Perú. En: *Mercurio Peruano*, 1945. Nro. 214, pp. 18-29.
6 PRATT, op. cit., pp. 146 y 155.
7 NÚÑEZ, Estuardo. *Viajes y viajeros extranjeros por el Perú. Apuntes documentales con algunos desarrollos histórico-biográficos*. Lima: Concytec, 1989, p. 482.
8 GARCÍA BARRÓN, Carlos. El periodismo peruano del siglo XIX. En: *Cuadernos hispanoamericanos*, 1985. Vol. 417, p. 197.
9 RITCHIE, Donald A. *American Journalists: Getting the Story*. Nueva York: Oxford University Press. 1997, p. 159.
10 Todos los periódicos debían tener por lo menos una redactora mujer. BALDASTY, Gerald J. *The Commercialization of News in the Nineteenth Century*. Madison: University of Wisconsin. 1992.
11 BALDASTY, op. cit., p. 122.



El muelle dársena del Callao, siglo XIX.

emocional y, por lo tanto, inapropiado para la objetividad del periódico, pero las protestas quedarían en nada: las redactoras mujeres habían llegado para quedarse.

Las páginas del periódico ofrecerán a una nueva generación de redactoras no solo un espacio para su propia emancipación, sino también la oportunidad de expresar sus ideas y reivindicar sus derechos y libertades a lo largo del país, en el gesto simbólico de realizar largos viajes a lugares exóticos o peligrosos[12]. Se está desarrollando una nueva cultura viajera femenina y los relatos de viajes femeninos no solo son testimonio de lugares remotos, sino expresiones de una nueva visión generacional y "espejos del proceso de cambio que experimentaron"[13,14].

Fannie B. Ward fue una de las primeras reporteras que se inscriben en la galería del periodismo, representando al *Picayune* de Nueva Orleans[15]. Para inicios del nuevo siglo, de todos modos, un total de 133 reporteras formaban The Women's National Press Club, y solo el Newspaper Women's Club de Washington contaba con una membresía de 94 socias[16]. Fannie Ward no se resigna a

12 PRATT, op. cit., pp. 173.
13 GUARDIA, Sara B. (et al.). Prólogo. En: Sara B. Guardia (Ed.), *Viajeras entre dos mundos*. Dourados (Brasil): Universidade Federal da Grande Dourados. 2012, p. 9.
14 La construcción de una cultura viajera femenina se produjo a partir de un clima cultural procedente del movimiento abolucionista y pronto se extendió junto con las luchas sufragistas por Europa y América. BORRI, Claudia. La mirada de las viajeras ante la esclavitud en las Américas. Las experiencias de Maria Graham, Flora Tristán, Fanny Kemple y Fredrica Bremer. Siglo XIX. En Sara B. Guardia (Ed.), *Viajeras entre dos mundos*. Dourados (Brasil): Universidade Federal da Grande Dourados. 2012, p. 185.
15 ROSS, Ishbel. *Ladies of the Press. The Story of Women in Journalism by an Insider*. Nueva York y Londres: Harper & Brothers. 1936, p. 332.
16 ROSS, Ishbel. *Ladies of the Press. The Story of Women in Journalism by an Insider*. Nueva York y Londres: Harper & Brothers. 1936, p. 338.



Puerto del Callao.

escribir reportes de la crónica capitalina ni colabora en las páginas de moda y costura, sino que escribe largos reportes desde lugares remotos e interesantes. Pronto es reconocida en la prensa norteamericana como "the South American woman traveler"[17]. Ward preferirá relatar las peripecias de sus viajes y contemplar lugares como Cusco: «the stony streets of the old old city that had seen several centuries before the United States was born» [las calles empedradas de la vieja ciudad que ha visto pasar los siglos mucho antes del nacimiento de los Estados Unidos][18].

El Perú fue sin duda un destino muy atractivo para los reportajes de Ward, quien ya había adquirido una vasta experiencia en sus viajes previos a México, Centroamérica, Colombia y Ecuador. El país, además, despertaba un interés especial en esos años de difícil reconstrucción nacional. La Guerra del Pacífico tuvo bastante eco en la prensa de Estados Unidos[19] y despertó en el público norteamericano un sentimiento de solidaridad y de estupor por la no intervención del Gobierno americano, censurando en especial la actitud interesada del secretario Blaine. A raíz del desastre, varios medios reclamarán una mayor implicación estadounidense en los asuntos del continente[20].

Luego de una etapa convulsa de conflictos

17 Así la describe el periódico local de un distrito minero de Arizona al hacerse eco: estaba en un vapor por las costas de Chile cuando presenció que un minero de cobre de Atacama perdió US$ 90 000 en una sola noche, en lo que pudo ser la más grande partida de naipes jamás vista hasta el momento (*The Mohave County Miner*, 14 de noviembre de 1891, p. 5).

18 ARRIZABALAGA, Carlos. En ruta al Cusco. Tres reportajes de Fannie B. Ward para la prensa norteamericana (1891). En: *Allpanchis*, 2012. Nro. 80, p. 189.

19 ORTIZ BENITES, Juan. *El New York Herald y la Guerra del Pacífico*. Lima: La Casa del Libro Viejo. 2013.

20 Especialmente luego que el presidente Cherter A. Arthur diera a conocer los documentos diplomáticos relativos a la Guerra del Pacífico, lo que servirá la siguiente década para justificar la intervención americana en Cuba y Puerto Rico. José Ballón Aguirre (2003) ha estudiado el papel que jugaron las luchas por el poder en Estados Unidos en la suerte del Perú en el devenir de la guerra, hecho que sería denunciado especialmente por José Martí y provocaría luego una mayor implicación de la Unión Americana en los conflictos continentales.



Callao en 1890. Un reporte de Fannie B. Ward para la prensa estadounidense

tras el declive del Partido Civilista, surge el enfrentamiento entre el Partido Demócrata, de corte liberal, de Nicolás de Piérola, y el constitucionalista más conservador del mariscal Cáceres. El Perú vivía un periodo de cierta estabilidad y se buscaba afianzar la reconstrucción nacional luego de la guerra con Chile. La guerra civil de 1885 termina con la caída de Iglesias y al cabo de una gran inestabilidad política y social surge el Gobierno de Piérola, al que le sucede el general Morales Bermúdez, quien en su discurso de toma de posesión, el 10 de agosto de 1890, elogió precisamente la paz de que gozaba al fin la República[21]. Aunque la situación no estaba exenta de tensiones, como el motín de Santa Catalina, en diciembre de ese año, se nota un deseo general de superar las dificultades en lo que Basadre llama el *atardecer* del segundo militarismo, que se clausura con la muerte del propio Morales Bermúdez en 1894. Ese "republicanismo autoritario"[22] intentará reconstruir el país con una fachada republicana y una maquinaria militar basada en criterios científicos de tinte positivista: la "dictadura organizadora"[23] verá sus frutos con el aumento de las exportaciones y la afluencia de inmigrantes de distintos países de Europa.

El interés de la prensa norteamericana por el Perú, así como su curiosidad general por las antigüedades prehispánicas, van al consiguiente compás del auge de las exportaciones de guano con destino a las islas Hawái, lo que facilitaba además la importación de madera y metales, necesarios para los ferrocarriles y el desarrollo industrial del Perú. Las inversiones recién empezaban a sentirse hacia 1890, pero las importantes iniciativas empresariales no lograrían una modernización efectiva del país. Según Augusto Ruiz Zevallos:

> El capital extranjero realizó fuertes inversiones en la minería (la Cerro de Pasco Cooper Corporation), en el petróleo (International Petroleum Company), en la industria textil (capitales en fábricas como Vitarte, El Progreso y El Inca) y en la agricultura para exportación (Casa Grace).
>
> La élite económica —no obstante que mostró capacidad empresarial— no tuvo la dirección de todo el proceso de modernización, ni pudo —ni siquiera lo intentó— poner fin a la transición al capitalismo en el Perú[24].

Incluso se llegó a consultar la posibilidad de un tratado comercial con Estados Unidos, que no llegaría a materializarse[25]. Fannie Ward advierte cuáles eran los temas que podían interesar a este nuevo público y se hace eco de la postración en la que encuentra el país, lo que explica el decaimiento de Callao como puerto comercial; asimismo, advierte la pobreza que rodea la ciudad y algunas calles.

Fannie B. Ward nació el 27 de enero de 1843 en Monroe, en el estado de Michigan. Ocupó una plaza en el Departamento del Tesoro en Washington en 1874[26]. En 1875 comienza una columna para el *Ohio Farmer*, que se titula de modo estereotipado: "Confidential Chats with the Ladies". También escribe notas

---

21 BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú (1822-1930)*. Lima: Editorial Universitaria. 1968, vol. X, p. 199.
22 MCEVOY, op. cit., p. 289.
23 MCEVOY, op. cit. P. 277.
24 RUIZ ZEVALLOS, Augusto. *La multitud, las subsistencias y el trabajo. Lima, 1890-1920*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. 2001, p. 28.
25 VELÁSQUEZ MONTENEGRO, Víctor M. *Lima a fines del siglo XIX*. Lima: Universidad Ricardo Palma. 2008, p. 222.
26 Fannie Brigham Ward recibe solo algunas menciones en las monografías norteamericanas. Apenas hay una breve referencia en Ross (1936, p. 323). Fahs dedica mayor atención a la reportera (2011, pp. 241-243), aunque se ocupa sobre todo de sus viajes a México y Cuba (2011, p. 246-251). Ninguno registra su apellido de soltera ni se conoce sus vínculos familiares. Sobre las mujeres que ejercieron el periodismo, en general, a fines del siglo XIX, ver Douglas, 1999, especialmente el capítulo 13: "When the Women Marched In" (pp. 171-190).



políticas para el *St. Louis Globe-Democrat*[27]. Muy pronto se encuentra en problemas económicos, dado que los corresponsales a tiempo completo son los únicos que disponen del telégrafo, con lo que no puede competir con ellos en lo que respecta a cubrir las noticias de actualidad. Se especializa en notas de interés más allá de la coyuntura. Decide hacerlo con relatos de viajes, que se harán más frecuentes luego de su divorcio (1888). Recibe un pago por sus colaboraciones, lo que de alguna manera también le brindaba mayor libertad de decisión y de movimiento[28], pero debe viajar a lugares que despierten el interés de los lectores: política, economía y turismo van de la mano[29].

No tenemos una cronología precisa de sus viajes, porque las fechas que ella misma proporciona no suelen ser coincidentes. Hizo un largo recorrido por México (1886), y pocos años después emprende su más largo trayecto que le hará recorrer el continente: viaja por Costa Rica, Honduras y Nicaragua (1888), llega a Panamá, recorre Colombia (1889), visita Quito y Guayaquil, y de ahí sigue ruta por barco hasta Callao (1890), permanece un buen tiempo en Lima, de donde seguirá más tarde otra vez por barco hasta Mollendo, para visitar Arequipa (1891), Puno y Cusco. Pasa a Bolivia y desde La Paz hace una excursión de 15 días a lomo de bestia para buscar las fuentes del Amazonas[30].

Luego sigue a Chile (1891) y por tierra pasa a Argentina, visita las islas Malvinas y recorre Brasil (1892), de donde regresa a Estados Unidos. Años después hace un viaje a España y también pasa largas temporadas en Cuba y Puerto Rico (1897-1898), donde presencia los sucesos previos a la guerra con España. Ward llegó a escribir aproximadamente un millar y medio de reportes para más de 40 periódicos diferentes, pero no llegó a trabajar para ninguno como corresponsal a sueldo fijo, y expresaba cierta desazón hacia aquellos corresponsales que se limitaban a contentar al gobierno y manejaban fuentes de información muy pobres[31]. En realidad, Ward es un buen ejemplo de integridad en la profesión y sus viajes no tienen objetivos políticos ni de ninguna otra clase, salvo el compromiso de ofrecer a sus lectores notas amenas e interesantes[32].

En 1900 acompaña a Clara Barton[33] a Texas, donde había sobrevenido un fortísimo huracán y le propone hacer un largo viaje a Oriente, aunque nunca lo llegó a realizar[34]. Los últimos años son difíciles, luego de la muerte de su hija menor, quien la había acompañado en sus viajes[35]. Finalmente, luego de una larga enfermedad, muere el 4 de octubre de 1913 en Washington. Fue enterrada en Ravenna (Ohio). El diario dedica unas líneas a la memoria de esta reportera señalando el valor de sus crónicas: "Newspaper woman, who wrote many atractive letters on foreign travel"[36].

---

27 FAHS, Alice. *Out on Assignment: Newspaper Women and the Making of Modern Public Space*. University of North Carolina Press. 2011, p. 242.
28 FAHS, op. cit., p. 20.
29 FAHS, op. cit., p. 241.
30 WARD, Fannie B. Story of the Discovery of the Great Amazon. En: *The Salt Lake City Herald*, domingo 20 de noviembre de 1892, p. 13.
31 FAHS, op. cit., p. 250.
32 Fannie Bingham Ward señala sobre Fahs (2011, p. 241): "is a good example of a newspaper woman whose travel gave her the freedom to discurr both culture and politics, as well as the hability to make a substantial living over some twenty years in Latin America and the Caribbean".
33 Fannie Ward hizo, desde 1900, amistad duradera con Clara Barton, quien fue la fundadora de la Cruz Roja estadounidense. De su correspondencia se desprenden algunos detalles de su vida: sus apuros económicos y las dificultades que encontraba para colocar sus artículos cuando las campañas electorales absorbían todas las columnas. Ver más detalles en Arrizabalaga, 2012, op. cit.
34 WARD, Fannie B. Red Cross to de Rescue. En: *Evening Times* (Washington D.C.), 13 de setiembre de 1900.
35 Fannie B. Ward tuvo tres hijos. El mayor fue fotógrafo en Kent. Su hija Nelly se casó con un médico en Washington. La más joven la acompañó en varios de sus viajes especialmente en su larga travesía por Sudamérica (Arrizabalaga, 2012).
36 "Una reportera que escribió muchas páginas interesantes a lo largo de sus viajes por el extranjero". *The Washington Herald*, lunes 6 de octubre de 1913, p 10.



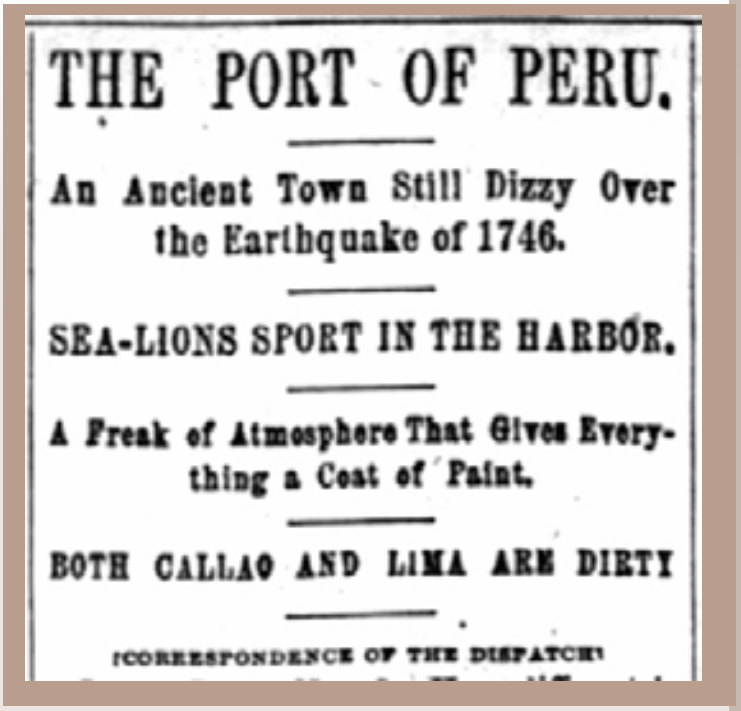
Callao en 1890. Un reporte de Fannie B. Ward para la prensa estadounidense

El primer reporte remitido por Fannie Ward desde el Perú está fechado el 30 de agosto de 1890, a bordo de uno de esos vapores ingleses que hacían la ruta de Sudamérica, y registra sus impresiones del viaje realizado desde Guayaquil rumbo al Callao, haciendo escala en Paita y Pacasmayo. Ward ofrece algunos detalles de sus impresiones de Paita y Pacasmayo, un testimonio elocuente de la situación en la que se encontraba el litoral norteño luego de la Guerra del Pacífico, pero también aprovecha para referir detalles de la vida cotidiana de aquellos barcos a vapor, que trasladaban igual personas que caballos, ganado y toda clase de mercancías en un pequeño mundo en miniatura que iba deteniéndose en cada puerto de cierto interés comercial para enviar algodón, cacao, vino y azúcar rumbo a Europa:

> Life on board one of these great English steamers that ply the Southern Pacific, has its peculiar features, but is by no means unpleasant[37].

Al final del reporte indica que su siguiente destino sería Callao y efectivamente, con el título: "Peru's Principal Port", se publicó en el periódico *Record Union* de Sacramento (California) lo que sería el segundo reporte de Ward sobre el Perú, el 6 de diciembre de ese año (p. 8), y al día siguiente, bajo el título: "The Port of Peru", en el dominical del *Herald* de Salt Lake City (p. 13), y en el *Pitsburg Dispatch* (p. 22)[38].

Ward describe el puerto, su carácter cosmopolita y desigual, las travesuras de los lobos marinos, la gran cantidad de desempleados, la decadencia del muelle, la suciedad, el desorden y las elevadas tasas impuestas a la navegación y el comercio marítimo. Refiere el terrible terremoto de 1746. En parte, se hace eco de las observaciones de otros viajeros: Squier y Baxley, pero ofrece también sus propias sensaciones. Hace comentarios del entorno, ofrece detalles de lo que le muestran sus sentidos: la vista, los olores, la brisa, el calor... Muestra una simpatía por los antiguos pobladores que construyeron las huacas, pero no es tan amable con los peruanos empobrecidos que merodean



THE PORT OF PERU.

An Ancient Town Still Dizzy Over the Earthquake of 1746.

SEA-LIONS SPORT IN THE HARBOR.

A Freak of Atmosphere That Gives Everything a Coat of Paint.

BOTH CALLAO AND LIMA ARE DIRTY

[CORRESPONDENCE OF THE DISPATCH]

Reportes de Ward "The Port of Peru" publicado en el *Herald*.

37 "La vida a bordo de esos grandes vapores ingleses que fleta la Southern Pacific tiene sus rasgos peculiares, que mal que bien no siempre son desagradables" (Arrizabalaga, 2018). Con el título: "Southern Character" se publicó en el periódico *Record Union* de Sacramento (California) el 29 de noviembre de ese año (p. 2), y al día siguiente, bajo el título: "Two cities of Peru", en el *Herald* de Salt Lake City (p. 10).

38 También apareció pero incompleto en el *Biloxi Daily Herald*, de Misisipi, el 24 de enero de 1891, p. 3. Con otra fecha y el título "Callao", volvió a aparecer en el *New Haven Morning Journal and Courier* el 11 de abril de 1903, p. 13. Seguramente se publicó también en otros medios y fechas, debido a que Ward procuraba que sus entregas no tuviesen alusiones a sucesos concretos, con lo que no perdían actualidad y podía colocarlos en distintos medios, siempre buscando por ello una retribución económica correspondiente. En realidad, los periódicos publicaron algunas entregas con anterioridad, referidas a la descripción del puerto de Mollendo y al valle de Palpa, pero es probable que estos fueran escritos luego de pasar por el Callao, por lo mismo que los editores iban publicando las entregas conforme les convenía mejor y el reporte del Callao será continuado durante semanas por sus impresiones de la ciudad de Lima.



el muelle del Callao. De cualquier forma, ofrece una imagen bastante completa de sus primeras impresiones del puerto y la ciudad, y se puede sentir la misma emoción de una viajera orgullosa de ver su bandera norteamericana ondeando junto a la enseña peruana acercándose al puerto del Callao.

Los periódicos de Estados Unidos recogerán en sus páginas otros muchos reportes de Ward y prácticamente todas las semanas ofrecían un reporte de la viajera. Enviará más de 10 reportes de Lima y seguirá luego su periplo a Mollendo, Arequipa y Cusco. Con una amplia experiencia como corresponsal, Ward hizo gala de sus extraordinarias cualidades como redactora de crónicas de viajes, y así también reivindicará, como lo harían un puñado de audaces reporteras, la condición de la mujer y su capacidad de realizar todo aquello que había estado reservado para el sexo masculino y con ello el poder de expresar su voz en la opinión pública[39].

A continuación, se ofrece la traducción del reporte "The Port of Peru":

El puerto del Perú

Razones por las que su gloria ha desaparecido. Desde Callao a la capital. Un terremoto que arrastró millares de seres humanos al fondo del océano.

Lima (Perú), noviembre 1 de 1890. [Correspondencia especial del *Herald*][40]

Qué diferente de lo que habíamos imaginado se nos presentó ese puerto de renombre mundial y qué decepción la nuestra, pues apenas quedan trazas originales del Callao del siglo XVI ni del encanto de su vieja historia y tradiciones. Al contrario, es el ejemplo más evidente de ciudad cosmopolita que yo haya encontrado en Sudamérica, un lugar en el que el inglés se habla casi más que el español y donde agentes de todas las nacionalidades han sobrepasado a los asequibles lugareños en todo lo que se refiere a negocios[41]. Hasta la pronunciación verdadera de su nombre nos ha sorprendido, porque desde la escuela se nos enseña a decir *Cal-lay-o*, pero debe pronunciarse *Col-yow*, con el acento en la última sílaba.

Aunque el puerto no tiene nada de lo que pueda presumir y en realidad no merecería tal nombre en nuestras tormentosas costas del hemisferio septentrional, en realidad es uno de los mejores puertos de este lado sur del continente, al ofrecer un excelente abrigo de los vientos dominantes del sur-suroeste, gracias a la mole desierta de la isla de San Lorenzo y por una lengua de tierra que lo protege. En verdad, se ve magnífico conforme el barco se aproxima entre la neblina que siempre se cierne sobre la costa y el mar en las primeras horas de la mañana.

Llegamos sobre las ocho de la mañana y echamos ancla a una milla de la playa, en una niebla que los marinos dicen que es tan espesa como para cortarla con un cuchillo, y se atribuye a la condensación de la humedad tropical por culpa de las corrientes frías que empujan los vientos constantes procedentes de las regiones antárticas. Surge de entre la niebla en un contorno borroso y de proporciones insospechadas, una espectral selva de mástiles y arboladuras, de vapores,

39 FAHS, op. cit. Entre las viajeras del siglo XIX, hay que mencionar a María Graham y Flora Tristán (Borri, 2012), la señora Calderón de la Barca o Paola Kolonitz (Wobeser, 2012), la mayoría de ellas en México, además de los testimonios de viajeras que hacían la ruta marítima de California a Panamá (Busto Ibarra, 2012). Ver Sanhueza, 2007.

40 Los subtítulos cambian en las distintas entregas. En el *Pittsburgh Dispatch* se anuncia: "Una antigua ciudad todavía conmocionada por el terremoto de 1746. La atracción de los leones marinos en el puerto. Un enigma en la atmósfera que da a todo una costra marrón. Callao y Lima son sucias".

41 Ward destaca el carácter cosmopolita del puerto y dibuja la fisonomía de la hegemonía del capitalismo anglosajón en el Pacífico. Otro viajeros coinciden con este diagnóstico. Curtis (1888, p. 353) señalaba también a fines del XIX: "One can hear all the languages of the earth spoken at Callao" [Uno puede escuchar todos los idiomas del mundo hablados en el Callao]. Lima contaba ya, según el viajero argentino Carlos Eugenio Pioda, con un aproximado de 20 000 extranjeros de un total de 150 000 habitantes (López Martínez, 2000, p. 135). La migración aumentó considerablemente a partir de 1872 cuando se creó la Sociedad de Inmigración Europea, encargada de promover en Europa la imagen del país y sufragaba los gastos que demandaba el transporte (Ruiz Zevallos, op. cit., p. 81).

Callao en 1890. Un reporte de Fannie B. Ward para la prensa estadounidense



Plaza Grau del Callao, al fondo la isla San Lorenzo.

barcos mercantes buques de carbón y otras embarcaciones fantasmales de todos los mares y a la derecha se levanta la isla de san Lorenzo y un faro que parece ser más ornamental que útil, y de frente se levantan las fortificaciones de formas circulares del viejo castillo de San Felipe[42], sobre cuyos muros fortificados ondeó la bandera española por última vez en este continente. A la izquierda, como si fuera a través de un vidrio oscurecido, se ve la vegetación amarillenta y árboles pálidamente verdosos debido a la falta de lluvias elevándose progresivamente hasta los pies de los Andes. Las colinas marrones parecen dispuestas en filas cerradas, una tras otra, elevándose gradualmente; y todavía más allá, tras una nube inmóvil, pudimos vislumbrar la cordillera cubierta de nieve, en perfecta armonía con el azul del cielo. En la base de esos cerros, solo seis millas tierra adentro, se encuentra la última Thule de nuestros sueños: Lima, la Ciudad de los Reyes, que Pizarro fundó justo hace 335 años[43].

Apenas había bajado el ancla, el vapor se vio rodeado de un clamor de barqueros que esperaban la llegada del capitán del puerto para agolparse sobre el embarcadero y asediar a los pasajeros ofreciéndoles el servicio de trasladarles o desembarcarlos con sus equipajes en tierra, pero hasta obtener este distinguido permiso no se atreven a acercarse más de lo que la ley permite. El autócrata del puerto siempre mira por su propia conveniencia. Puede que se quedó durmiendo luego de celebrar la noche anterior o que esté conversando

42 El Real Felipe. Una de sus fortificaciones se llamó de San Felipe.
43 Parece que las cuentas no salen, porque Ward no visita Lima en 1870 sino en 1890, con lo que el lapso fue de 350 años.



con unos amigos o tomándose el café de la mañana: bajo ningún concepto permite que se le interrumpa o se le apremie, por más que los pasajeros se molesten y por más malas palabras que suelten los hombres de mar, y necesita que le esperen por lo menos una hora o más. Mientras tanto, los marineros discuten entre ellos y forcejean para asegurarse los pasajeros gritando desde la distancia, y nosotros nos armamos de paciencia y recabamos toda la información que pudimos concerniente a la localidad.

Un pasajero muy comunicativo nos llamó la atención sobre algunos leones marinos que jugueteaban en torno a los botes. Nos dice que es una gran distracción verlos y observar cómo remedan a las personas en sus gritos y rivalidades, y en sus insinuaciones y amoríos en una suerte de convivencia casi familiar. Escuchen un momento, a cualquier hora del día y podrán oír sus voces resonantes, medio ladrando, medio bramando. Abundan a lo largo de esas costas y no han consentido en ser expulsadas de este agitado puerto pues proliferan casi domesticados.

Hay un sinfín de historias que hablan del enigmático pintor invisible del Callao, como se llama un misterioso fenómeno local: un artista insidioso que trabaja confinado a este puerto con una brocha imprevisible, pues nunca aparece tierra adentro o en mar abierto, ni más allá de unas pocas millas hacia el norte o hacia el sur. Todos los que aman el mar saben con qué cuidado deben mantener los buques los marinos, limpian y restriegan cuidadosamente cada palmo de la nave antes de llegar a puerto hasta la última pulgada por dentro y por fuera, para que se vea impecable y brillante como la espuma, poniendo todo su empeño en el estropajo y la piedra pómez. Después de toda esta labor, imagine el disgusto del cansado marinero cuando, quizás justo la mañana siguiente de echar anclas en la bahía de Callao se despierta y encuentra el barco cubierto de punta a punta por una capa grasosa y espesa de color chocolate que penetra cada rendija y cada rincón avanzando inexpugnable incluso por las cerradas escotillas. El pintor del Callao ha estado en acción. Siempre ocurre en la noche, sin la más leve sospecha de su presencia, llena el aire con un olor repulsivo. Si limpian toda la suciedad mientras todavía está húmeda con bastante jabón y una buena cepillada, todavía puede ser removida, pero si se deja que se seque no hay ninguna rasqueta que lo pueda retirar y lo más fácil y barato será cubrirlo con una o dos manos de pintura[44]. Por supuesto hay muchas teorías respecto a esta extraña escarcha que no se van con el sol. Algunos dicen que es un tipo de emanación grasosa que llena la atmósfera en este lugar debido a vapores que afloran del océano, mientras otros lo atribuyen a una especie rara de residuo volcánico que brota a través de las aguas por ciertas corrientes subterráneas.

44 Ward coincide con la descripción que había hecho William E. Curtis (1888) pocos años antes: "The 'Callao painter' is something that skippers dreads. Its brush is the breeze, and its pigments are in the air. It comes and goes without premonition and its work usually done in the night. A vessel will enter the harbor of Callao with its timbers as white as the virgin snow, and its planking as clean as holly-stone and elbow-grease can make them. The disgusted sailors may awaken in the morning and find everything covered with a brown nasty film [...] Of course there are theories about it which may or may not hold good and over them scientific minds have argued, and will argue interminably. Some say that the guano is forced up by vapors into the atmosphere, while others assert that it is a species of volcanic dust driven through the water by subterranean forces. However, the only point on which all agree is that it is a repulsive phenomenon, and has been the cause of more profanity than anything else which seamen encounter on the west coast". (El pintor del Callao es algo que produce terror a los patrones. Su brocha es la bruma y sus pigmentos están en el aire. Viene y va sin avisar y trabaja usualmente de noche. Un velero arribará al puerto del Callao con sus maderas blancas como la nieve y sus cubiertas tan limpias como la piedra pómez y el estropajo pueden dejarlo. El marino disgustado puede que se levante en la mañana y encuentre todo cubierto con una cubierta pegajosa color pardo [...] Por supuesto, hay teorías sobre lo que podía o no causarlo y sobre el tema las mentes científicas han argumentado y argumentarán interminablemente. Algunos dicen que el guano es levantado por vapores a la atmósfera, mientras otros afirman que es una especie de residuo volcánico emanado por las aguas debido a fuerzas superiores. Sin embargo, el único punto en el que todos se muestran de acuerdo es que es un fenómeno repulsivo y que les hace decir más vulgaridades que ninguna otra cosa que los hombres de mar hayan encontrado en la costa occidental). (Curtis, 1888: 416, [traducción nuestra]). Porras Barrenechea, 1955, p. 262 se hizo eco de la imagen negativa que recibían los viajeros al llegar al puerto.



Callao en 1890. Un reporte de Fannie B. Ward para la prensa estadounidense

Solo están de acuerdo en una cosa, que esa bruma pegajosa no se halla en ningún otro lugar del mundo y les ha hecho proferir más blasfemias que todas las tormentas que han azotado el puerto del Callao.

> **"CALLAO TIENE UNA POBLACIÓN DE 30,000 PERSONAS, PERO SU GLORIA COMO UN GRAN ENCLAVE COMERCIAL MARÍTIMO SE HA DESVANECIDO".**

Esta región es particularmente volcánica, como se comprueba en todas las laderas occidentales de los Andes por los numerosos trastornos que han ocurrido. El peor que fue registrado aquí, y uno de los peores que hayan sucedido en ninguna otra ciudad, fue el gran terremoto del 28 de octubre de 1746, que arrasó totalmente el viejo puerto del Callao, el que ocupaba la punta saliente de tierra a la izquierda del Callao actual, con todos sus habitantes, excepto un hombre que estaba en el mar[45]. Luego de una tibia y tranquila tarde sobrevino hacia las 10 y media de la noche un tremendo movimiento telúrico que removió tanto Lima como el Callao, produciendo graves daños a la capital y reduciendo el puerto a un montón de ruinas. Entonces apareció una enorme ola que arrastró todo a su paso por el puerto, llevándose al fondo todo lo que encontraba y a toda la gente que vivía allí: más de cinco mil personas perecieron en el maremoto. Las aguas, que cinco minutos antes habían estado en calma como un estanque, retrocedió sorpresivamente una gran distancia y entonces regresó en una ola gigante con una fuerza tan formidable que no solo la ciudad y sus fortificaciones y todos sus habitantes, sino que también los buques y barcos anclados en el puerto fueron destruidos. Otros fueron llevados tierra adentro en la cresta de una ola que retrocedió casi instantáneamente dejándolos extrañamente varados sin una gota de agua. Uno de estos fue el buque de guerra español *San Fermín* y el lugar donde apareció al retirarse las aguas, entre al actual Callao y Buena Vista, está señalado por un pequeño monumento.

Naturalmente les llevó mucho tiempo recuperarse de la conmoción a los sobrevivientes de la ciudad y entonces escogieron una ubicación mejor para reconstruir el puerto (el lugar donde se encuentra el Callao moderno) y lo defendieron con una fortaleza pentagonal que posee dos grandes torres circulares y un imponente lienzo de muralla que mira al océano. Fue construido cuidadosamente para resistir una invasión y lo armaron con potentes cañones, aunque puede que todo ello no sea más que un patio de juegos para las invisibles pero poderosas fuerzas de la tierra, el aire y el mar. Los vecinos se echan a temblar al menor movimiento telúrico, y no es para menos, pues los temblores aquí no son para nada despreciables. De nuevo, en 1825, Callao escapó apenas de una total destrucción y muchos otros movimientos han provocado daños de distinta consideración.

La breve visita del capitán de puerto por fin concluye y los funcionarios del departamento de salud señalaron con satisfacción que no había ninguna enfermedad contagiosa a bordo, con lo que ya teníamos permiso para ir a tierra. Por supuesto, todos los marineros se agolparon en las escaleras. Pero no hicimos aprecio de sus amables ofertas porque nuestra comitiva incluía un nuevo ministro

45 El terremoto tuvo una duración aproximada de tres minutos y el maremoto posterior acaeció media hora después. Sobre los sucesos acaecidos en el terremoto de 1746, ver Quiroz, 2007, pp. 145-151.



de los Estados Unidos, en ruta a su misión en Sudamérica, y de hecho habíamos sido recibidos por salvas de bienvenida y banderas al viento, tras lo cual todos fuimos llevados a tierra a bordo de un bote de transporte militar con marinos remando a una sola voz y las barras y estrellas ondeando delante de nuestras cabezas, junto a los colores blanco y rojo de la *bandera* peruana[46].

Si Callao se veía venido a menos y abandonado cuando mirábamos a través de la neblina, a una milla de distancia, ¡cuánto más decepcionante nos pareció en una rápida mirada bajo el claro brillo el sol! Alguien lo ha descrito muy bien: "casas hechas de cañas cubiertas de barro, pintadas de un amarillo sucio, estrechas y torcidas, siguiendo una línea apenas perpendicular u horizontal y parece como si todas estuvieran esforzándose por sostenerse unas a otras luego de una gran debacle en un vano empeño por mantenerse en fila a lo largo de la calle"[47]. Como el oleaje es considerable incluso en los días de clima más suave, han construido un gran rompeolas hacia el embarcadero, donde unas escaleras permiten a los botes pequeños y más ligeros recibir o desembarcar a los pasajeros y carga. Los escalones terminaban en una variopinta muchedumbre, la mayoría holgazanes sin trabajo gritando y empujándose más que nada por pura curiosidad, para presentarse a las señoras y obstaculizarles el desembarco, y así tuvimos dificultades para abrirnos paso a través de esos individuos sucios y malolientes[48].

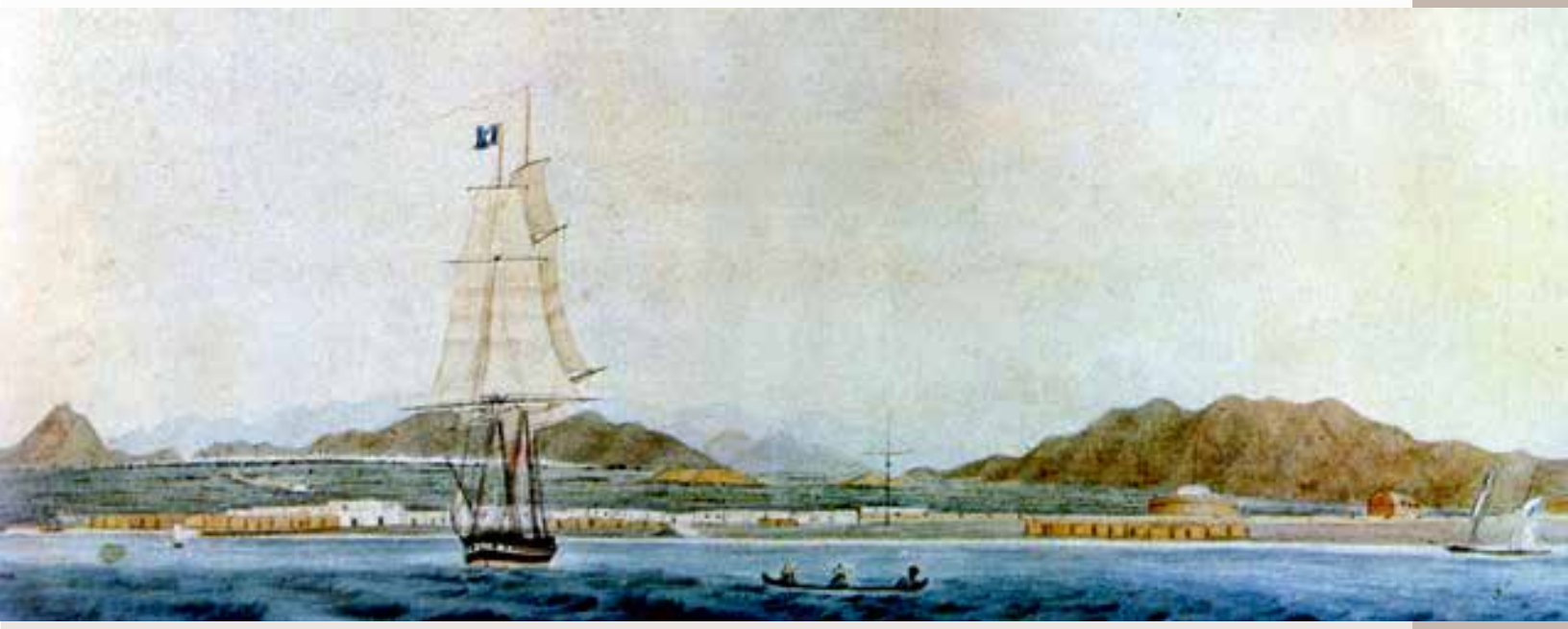
La pequeña plaza al final del muelle ofrecía una escena extraña y bulliciosa, repleta de los pesados tipos del embarcadero y de caballeros pobres con sombreros viejos y ponchos gastados. Nos sorprendió ver grandes pilas de sacos de grano y otras mercaderías depositadas sin más al aire libre y entonces recordé que aquí nunca llueve y no hay nada que temer sino la humedad que deja la neblina. Hay montones de trigo de Chile esperando para salir a los molinos del Rímac —el río del que Lima tomó su nombre—; hay bloques de sal blanca y rosada, semejante al ónice, traída de las salinas de Huacho y gigantescos *piscos*, o tinajas de arcilla roja, que asemejan las ánforas de la antigua Roma, llenos de "Italia" del valle de Pisco, además de paquetes de corteza de chinchona de las selvas de la lejana vertiente oriental, pirámides de chancaca envueltas en hojas de banano, que es el azúcar morena, sin refinar, que destila un delgado líquido dulce para deleitación de un ejército de moscas y de niños desnudos que andan por allá, y otros varios productos *del país* mezclados confusamente con mercancías, paquetes y cajas de aspecto familiar procedentes de Norteamérica y Europa.

Callao tiene una población de 30,000 personas, pero su gloria como un gran

46 *Marineros y bandera* aparecen en español en el original.

47 Se refiere sin mencionarlo a Ephraim Squier, a quien no solo cita en esta oportunidad sino que sigue líneas más abajo aludiendo a los mismos motivos que trae su compatriota (1877, p. 29).

48 Squier había descrito en términos parecidos el embarcadero señalando la fuerza del oleaje, y también menciona el incómodo recibimiento de una muchedumbre que describe en términos todavía más duros: "There is, nevertheless, a considerable swell; for the heave of the great breast of the Pacific is proportioned to its own vast expanse, and is felt in every nook and corner of the South American coast, however well sheltered it may be. In consequence, a kind of mole, or breakwater, has been built out into the harbor or anchorage, with stairs behind, where all small boats and lighters receive and land their passengers and cargies. [...] a filthy, fetid, hustling crowd, who gaped at the ladies, and obstructed the landing, so that we could with difficulty push our way through their ragged ranks". [Hay un oleaje considerable y, debido al enorme tamaño de la cuenca del Pacífico, se siente en cada playa y cada recodo de la costa de Sudamérica, no importa qué tan protegida pueda estar. En consecuencia, una especie de muelle o rompeolas se ha construido dentro del puerto o embarcadero con unas escaleras por las que botes pequeños y ligeros reciben y embarcan pasajeros y carga. [...] una muchedumbre sucia, fétida y miserable se agolpa alrededor de las señoras y obstruyen el desembarque tanto que con dificultad pudimos hacernos camino empujando a través de una fila muy estrecha] (Squier, 1877, pp. 29-30. Traducción mía).



Vista del puerto del Callao, acuarela de Henry James. Colección de Juan Miguel Bákula.

enclave comercial marítimo se ha desvanecido[49]. Hay algunos edificios de considerables proporciones arquitectónicas entremezclados entre los ranchos de cañas y barro, y destaca entre todos la representación comercial de los banqueros de Nueva York, los señores Grace and Co.[50], además de la nueva estación de tren, que también está muy cerca del muelle. El calor es intenso y un olor fétido asalta los sentidos por todas partes, pues no hay drenaje, excepto el que naturalmente provee la propia inclinación del terreno hacia el mar, y como no cae jamás siquiera una pequeña lluvia que limpie las calles, el lugar es proverbialmente insalubre.

La pobreza en que se sumió el Perú luego de la guerra y la consecuente depresión de su comercio, así como las enormes tarifas impuestas por el Gobierno, y las exorbitantes tasas portuarias han conspirado para arrojar el comercio fuera del Callao, con el correspondiente beneficio de Valparaíso el puerto de Chile. Hace unos pocos años, cuando el Gobierno del Perú se encontraba en una angustiosa necesidad de fondos y deseando vender alguna cosa que pudiera aliviar un poco la caja fiscal para mantenerse a flote, el Gobierno prácticamente vendió este puerto a una compañía francesa que alquila los embarcaderos y el muelle por un

49 Otro testimonio relativo al declive del puerto del Callao en esa época lo ofrece William E. Curtis, quien explica el deterioro como resultado de la guerra: "A constant succession of wars and revolutions in Perú has destroyed his commerce". [Una constante sucesión de guerras y revoluciones han destruido el comercio del Perú]. (Curtis, 1888, p. 354. Traducción mía). En junio de 1896, el capitán de navío José María García informaba que "dadas las circunstancias de penuria que atravesaban las industrias nacionales, los ingresos de la Capitanía del Puerto del Callao y de los de los demás de su dependencia no era en verdad muy satisfactorias" (Linares, 2016, p. 28). Para ver la historia del puerto del Callao en la época, ver Palacios, 1972.

50 La casa comercial fue fundada como Bryce-Grace en Inglaterra en 1868 y se convirtió en Grace Hermanos en 1876. Era agente de varias compañías de valores y negociaba buena parte del comercio textil exportando algodón y lanas, e importando telas y mercadería variada: herramientas, conservas, etc. (Basadre, 1968, VII, p. 343; Velásquez, 2008, p. 68).



término de años y por la suma de US$ 200,000 por año. La cantidad ha significado un respiro para el Perú, pero casi mata al Callao, porque la compañía tiene derecho a imponer una cantidad a todo el movimiento marítimo y ha establecido un sistema de tasas y reglas que ningún marino, por su propio beneficio, admitiría[51].

Como ya se ha mencionado antes, la distancia entre Callao y Lima es de seis millas, pero como esta se sitúa a 512 pies sobre el nivel del mar, el corto trayecto demora más de media hora. Hay dos vías carrozables, ambas con el mismo punto de salida, pero con llegada a diferentes lugares de la capital. El que nosotros elegimos toma un desvío por todo el litoral hasta la fortaleza de San Felipe, que desde los días de la República ha sido recristianizado como la fortaleza de la Independencia. Entonces da un par de vueltas lentamente por entre un vecindario pobre hecho de cañas y sale en línea recta más allá del pueblo y camposanto de Bellavista. Una buena parte del camino corre paralelo al camino real de los españoles, que una vez estuvo muy bien pavimentado y alineado con árboles, pero ahora está desprotegido y con sus losas desiguales cubiertas de arena, por donde pasan los *carreteros* con sus vehículos de grandes ruedas y cansinas mulas[52]. Evidentemente los hombres virreinales no lo construyeron tan bien, con su salud quebrantada, como en los tiempos de sus predecesores antiguos, y verdaderamente los caminos incaicos, luego de muchos siglos, están todavía en una condición aceptablemente buena[53].

Tan lento es el ascenso que el viajero tiene oportunidad de ver con calma el entorno, que es mayormente un yermo reseco, dividido en cuadras por muros de barro, con alguna casita con su techo plano aquí o allá, o alguna parcela de alfalfa verde y brillosa. Porque si el agua es proporcionada regularmente, florece la tierra como un rosedal. Los chorrillos de las acequias y los diques se dibujan con largas líneas de caña brava, vides, flores y sauces. Hay acres de magníficas capuchinas naranjas, doradas y coloradas, desarrollándose por todas partes en una desordenada profusión cubriendo ruinas, agolpándose en las barandas y alineándose en los matorrales de los cursos de agua.

Repartidos por todo el espacio del llano hay montañas de adobe, la mayoría de tamaño regular pero algunas inmensas. Son las ruinas de las *huacas*[54] de los antiguos habitantes de los que tendremos algo que decir en otra ocasión. De aquí se han sacado un vasto número de excelentes ladrillos ya listos para la construcción de la moderna ciudad y de las poblaciones aledañas, pero dudo de los que se las llevaron hayan otorgado algún pensamiento hacia aquellos indios desaparecidos, cuyo cuidado conocimiento ha facilitado a sus conquistadores gran parte de su labor[55].

---

51 En 1868, la firma Templeman, Bergmann & Co. solicitó la concesión del puerto. En 1869, el Gobierno decidió ejecutar el proyecto de construcción de la dársena y entregar a la empresa el muelle fiscal. La obra concluyó en 1875, y según el contrato la concesionaria tenía el derecho de explotar la obra por 60 años contados. Después de la guerra, la administración del muelle y dársena del Callao sufrió varias alteraciones, hasta quedar en manos de la firma Dreyfus, la cual finalmente traspasó sus derechos a la firma francesa Société Générale de París. Fue un acuerdo para garantizar el pago de adeudos que el Estado Peruano tenía con los financistas franceses. Sobre las características y la historia del muelle y dársena del Callao, ver Quiroz, 2007, pp. 221-222.

52 La carretera de Lima al Callao, con la iglesia del Carmen a mitad de camino (por eso llamada popularmente "de la Legua"), fue totalmente renovada en tiempos del virrey O'Higgins. En la moderna Lima se convirtió en la avenida Colonial. Sobre las haciendas que existían en esa zona, ver Flores Zúñiga, 2008.

53 Tópico que Ward ha leído sobre todo en Markham y Squier, ensalzando la durabilidad de las construcciones incaicas.

54 En el original, *huacos*.

55 Aunque hubo intentos de registrar y proteger los lugares arqueológicos de Lima de parte de Antonio Raimondi y especialmente de Max Uhle, lo cierto es que un gran número de huacas fueron destruidas para dar paso a proyectos urbanísticos, hospitales, etc. (Hampe, 1998). Tradicionalmente las huacas servían de canteras para obtener los materiales con la que hacer más fácilmente ladrillos o nuevos adobes, aunque algunas se conservaron al servir de cementerios, sobre todo en época de epidemias (Flores Zúñiga, 2008).



Callao en 1890. Un reporte de Fannie B. Ward para la prensa estadounidense

Acercándonos a la ciudad, hay numerosas chacras de frutas y vegetales, cercados de altos muros de adobe, sobre los que se asoman naranjos, paltos, higueras, mangos y bananos: ofrecen un agradable contraste de colores verde y oro. Luego alcanzamos una gran fábrica de gas y cruzando los muros de la vieja ciudad entramos en Lima por la calle de San Jacinto. Esta es una de las más pobres, sucias y feas de sus avenidas, pero no lo supimos mucho más luego y en verdad que no fue poca la desilusión que sentimos en el fondo de nuestro corazón, con toda nuestra excitación por visitar la Ciudad de los Reyes. El ruidoso tren se sacudió al llegar a un edificio medio castillo, medio iglesia, que solía ser el monasterio de san Juan de Dios y ahora se usa como estación de ferrocarril[56]. Y aquí les diremos adiós por hoy.

Fannie B. Ward

> ***"La distancia entre Callao y Lima es de seis millas, pero como ésta se sitúa a 512 pies sobre el nivel del mar, el corto trayecto demora más de media hora."***

56 La estación de Desamparados, en el Cercado de Lima.



Bibliografía

ARRIZABALAGA, Carlos. En ruta al Cusco. Tres reportajes de Fannie B. Ward para la prensa norteamericana (1891). En: *Allpanchis*, 2012. Nro. 80, pp. 151-207.

ARRIZABALAGA, Carlos. Luna y desolación de Paita. La contaminación en la provincia litoral a inicios del siglo XX. En: *Revista de la Marina*, 2017. Año 110, nro. 2, pp. 45-63.

ARRIZABALAGA, Carlos. Dos ciudades del Perú: Paita y Pacasmayo en 1890. Un reporte de Fannie Ward para la prensa de Estados Unidos. En: *Umbral. Nueva Etapa. Revista de investigaciones socioeducativas*, 2018. Vol. 4, nro. 4 (en prensa).

BALDASTY, Gerald J. *The Commercialization of News in the Nineteenth Century*. Madison: University of Wisconsin. 1992.

BALLÓN AGUIRRE, José. *Martí y Blaine en la dialéctica de la Guerra del Pacífico, 1879-1883*. Ciudad de México: Universidad Autónoma de México. 2003.

BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú (1822-1930)*. 16 vols. Lima: Editorial Universitaria. 1968.

BAXLEY, Henry W. *What I Saw on the West Coast of South and North America, and at the Hawaiian Islands*. Nueva York: D. Appleton and Co. 1865.

BORRI, Claudia. La mirada de las viajeras ante la esclavitud en las Américas. Las experiencias de Maria Graham, Flora Tristán, Fanny Kemple y Fredrica Bremer. Siglo XIX. En Sara B. Guardia (Ed.), *Viajeras entre dos mundos*. Dourados (Brasil): Universidade Federal da Grande Dourados, pp. 185-209. 2012.

BUSTO IBARRA, Karina. Viajeras en la costa del Pacífico mexicano 1848-1875. En: Sara B. Guardia (Ed.), *Viajeras entre dos mundos*. Dourados (Brasil): Universidade Federal da Grande Dourados, pp. 265-285. 2012.

CLAYTON, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995*. Lima: Instituto Peruano de Economía Social de Mercado y Centro de Estudios Internacionales. 2002.

CURTIS, William E. *The Capitals of Spanish America*. Nueva York: Harper & Brothers. 1888.

DOUGLAS, George H. *The Golden Age of the Newspaper*. Westport, Connecticut y Londres: Greenwood Press. 1999.

FAHS, Alice. *Out on Assignment: Newspaper Women and the Making of Modern Public Space*. University of North Carolina Press. 2011.

FINDLAY, Alexander G. *A Directory for Navigation of the South Pacific Ocean; with Descriptions of its Coast, Islands, etc. from the Strait of Magalhaens to Panama*. Londres: R. H. Laurie. 1877.

FLÓREZ NOBESELL, Miguel. Los puertos del Perú". En *Historia marítima en el Perú*. *Serie Monografías 1*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1986.

GARCÍA BARRÓN, Carlos. El periodismo peruano del siglo XIX. En: *Cuadernos hispanoamericanos*, 1985. Vol. 417, pp. 197-204.

GLAVE, Luis Miguel. El puerto de Paita y la costa norteña en la historia regional de Piura. *Boletín del Instituto Francés de Estudios Andinos*, 1991. Vol. 20, nro. 2, pp. 501-509.

GLAVE, Luis Miguel. La Puerta del Perú: Paita y el extremo norte costeño, 1600-1615. *Boletín del Instituto Francés de Estudios Andinos*, 1993. Vol. 22, nro. 2, pp. 497-519.

GUARDIA, Sara B. (et al.). Prólogo. En: Sara B. Guardia (Ed.), *Viajeras entre dos mundos*. Dourados (Brasil): Universidade Federal da Grande Dourados, pp. 265-285. 2012.

HAMPE MARTÍNEZ, Teodoro. Max Uhle y los orígenes del Museo de Historia Nacional. En: Peter Kaulicke (Ed.), *Max Uhle y el Perú antiguo*. Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, pp. 123-158. 1998.

LINARES ROCA, César. 225 años del establecimiento de la Capitanía de Puerto del Callao, 1791-2016", en *Revista de Marina*, 2016. Año 109, nro. 3, pp. 19-37.

LOFSTROM, William L. *Paita y el impacto de la flota ballenera norteamericana en el norte peruano (1832-1865)*. Lima: Caja Municipal e Ahorro y Crédito de Piura y Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2002.

MARKHAM, Clements R. *La guerra entre el Perú y Chile*. Versión castellana de Manuel Beltroy y prólogo de Horacio H. Urteaga. Lima: Euforion. 1922 [1882].

MCEVOY, Carmen. *La utopía republicana. Ideales y realidades en la formación de la cultura política peruana (1871-1919)*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. 1997.



MONAGHAN, Jay. *Chile, Peru and the California Gold Rush of 1849*. Berkeley: University of California. 1973.

MOYA ESPINOSA, Reynaldo. *Historia de Payta*. Paita: Municipalidad Provincial de Paita. 1994.

MOYA ESPINOSA, Reynaldo. *Historia de La Brea y Negritos*. Sullana: Panorama. 1999.

NÚÑEZ, Estuardo. *El Perú visto por viajeros*. Lima: Peisa. 1974.

NÚÑEZ, Estuardo. *Viajes y viajeros extranjeros por el Perú. Apuntes documentales con algunos desarrollos histórico-biográficos*. Lima: Concytec, 1989.

NÚÑEZ, Estuardo. Antología de viajeros. Lima: Biblioteca Nacional del Perú. 1994.

ORTIZ BENITES, Juan. *El New York Herald y la Guerra del Pacífico*. Lima: La Casa del Libro Viejo. 2013.

FLORES ZÚÑIGA, Fernando. *Haciendas y pueblos de Lima. Historia del valle del Rímac (de sus orígenes al siglo XX). El Callao y Bocanegra*. Lima: Fondo Editorial del Congreso de la República. 2008.

PALACIOS RODRÍGUEZ, Raúl. *Historia marítima del Perú. La República, 1884-1906*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1972.

PAREJA PAZ SOLDÁN, José. Para una bibliografía geográfica del Perú. En: *Mercurio Peruano*, 1945. Nro. 214, pp. 18-29.

PEASE, Franklin. *Perú, hombre e historia*. Vol. III, La República. Lima: Edubanco. 1993.

PEASE, Franklin. *Breve historia contemporánea del Perú*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica. 1995.

PORRAS BARRENECHEA, Raúl. Callao en la historia peruana. En: *Revista Histórica*, 1955. Tomo XII, pp. 245-265.

PRATT, Mary Louise. *Imperial Eyes. Travel Writing and Transculturation*. Nueva York: Routledge. 1992.

QUIROZ, Francisco. *Historia del Callao: de puerto de Lima a provincia constitucional*. Lima: Pedagógico de San Marcos. 2007.

RITCHIE, Donald A. *American Journalists: Getting the Story*. Nueva York: Oxford University Press. 1997.

ROSS, Ishbel. *Ladies of the Press. The Story of Women in Journalism by an Insider*. Nueva York y Londres: Harper & Brothers. 1936.

RUIZ ZEVALLOS, Augusto. *La multitud, las subsistencias y el trabajo. Lima, 1890-1920*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. 2001, p. 28.

SANHUEZA, Carlos. Viajeras en América Latina durante el siglo XIX. En: Carmen McEvoy y Ana María Stuven (Eds.), *La República peregrina: Hombres de armas y letras en América del Sur. 1800-1884*. Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos e Instituto de Estudios Peruanos, pp. 367-382. 2007.

SMYTHE, Ted Curtis. *The Gilded Age Press: 1865-1900*. Londres: Praeger. 2003.

SQUIER, Ephrain G. *Peru: Incidents of Travel and Exploration in the Land of the Incas*. Nueva York: Harper & Brothers. 1877.

STEVENSON, William B. *A Historical and Descriptive Narrative of Twenty Years' Residence in South America in Three Volumes*. Londres: Hurst, Robinson & Co. 1825.

VELÁSQUEZ MONTENEGRO, Víctor M. *Lima a fines del siglo XIX*. Lima: Universidad Ricardo Palma. 2008.

WARD, Fannie B. Story of the Discovery of the Great Amazon. En: *The Salt Lake City Herald*, domingo 20 de noviembre de 1892, p. 13.

WARD, Fannie B. Red Cross to de Rescue. En: *Evening Times* (Washington D.C.), 13 de setiembre de 1900.

WOBESER, Gisela von. Testimonios escritos y pictóricos de viajeras extranjeras en México. Siglo XIX. En Sara B. Guardia (Ed.), *Viajeras entre dos mundos*. Dourados (Brasil): Universidade Federal da Grande Dourados, pp. 211-229. 2012.

Un sueño que se convirtió en misión

La experiencia de un oficial de Estado Mayor, desde la profundidad de un conflicto armado





Capitán de corbeta CJ
Angelita del Rosario Huapaya Rueda
Abogada de profesión, egresada de la Pontificia Universidad Católica del Perú, con estudios de maestría en Derecho de la Empresa. Es asesora y docente en Derecho Internacional de los Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario. Siguió el curso como observador militar en el Centro de Entrenamiento y Capacitación para Operaciones de Paz (Cecopaz) en el Perú; y el Curso de *Staff* en Operaciones de Paz en la Escuela de Misiones Internacionales y Acción Integral (Esmai), en Colombia.

RESUMEN
La "paz" puede resultar siendo una palabra obvia y común para nosotros. Sin embargo, para otras personas puede significar un deseo, una utopía o algo simplemente imposible de alcanzar. Para un país que sufre los estragos de un conflicto armado, la paz lleva implícito el dejar de sufrir y la esperanza de vivir en armonía para alcanzar un futuro mejor.
La Capitán de Corbeta CJ Angelita Huapaya Rueda, relata en este artículo su sentir y experiencia como Casco Azul en un país que libra un conflicto armado - República Centro Africana, siendo Oficial Staff en la Misión Multidimensional Integrada de las Naciones Unidas para la Estabilización en la República Centro Africana –MINUSCA.

PALABRAS CLAVE
Casco azul, conflicto, oficial de Estado Mayor, observador militar, contingente, cuartel general.

ABSTRACT
The "peace" could be a simple or an obvious word to us, however, for other people "peace" could mean a desire, a utopia or something impossible to achieve. For a country at war, which is suffering, peace implies implicitly stopping suffering and expecting to live in harmony to achieve a better future.
The Commander Angelita Del Rosario Huapaya Rueda, tells in this article its feeling and experience as a peacekeeper in a conflict zone, Central Africa Republic, being a Staff Officer in the United Nations Multidimensional Integrated Stabilization Mission in the Central African Republic – MINUSCA.

KEYWORDS
Peacekeeper, Conflict, Staff Officer, Milobs, Contingent, Headquarters.

No recuerdo exactamente cómo surgió este sueño, sólo recuerdo que desde el día que fui estudiante del Curso Básico de Derecho Internacional de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario en el Centro de Derecho Internacional Humanitario y Derechos Humanos del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas del Perú supe que quería convertirme en un Casco Azul, y estaba decidida a conocer de cerca la experiencia de trabajar para las Naciones Unidas, de aplicar los conocimientos adquiridos en ambas ramas del Derecho Internacional Público y convencida de que ello cambiaria definitivamente mi vida y así fue. Mi madre solía decirme: "se dejan de tener sueños cuando dejas de soñar con ellos", así que corrí tras mi sueño hasta que finalmente un día desperté: ¡mi sueño se había convertido en realidad!
Siempre fui consciente de que no sería



XXXII Curso Internacional de Observadores de Paz en el Cecopaz (Perú).

fácil, por ello me prepare mucho, tanto a nivel teórico, siguiendo los cursos obligatorios que me exigía la Organización de las Naciones Unidas (ONU), como a nivel práctico, asistiendo de lunes a viernes al Gimnasio y corriendo los fines de semana. Tener una adecuada preparación puede hacer la diferencia entre la vida y la muerte en una misión de paz, porque no sólo es necesario saber cumplir los estándares de seguridad exigidos por la ONU, sino también saber cuándo aplicarlos y reaccionar ante situaciones extremas, que en la mayoría de los casos pueden resultar siendo fatales, y todo esto lo viví día a día durante todo un año y ¿saben qué? No me arrepiento de nada, porque en eso consisten los desafíos que te presenta la vida, en hacer lo que quieres por convicción y vocación.

De la preparación previa al despliegue

La preparación previa a un despliegue para servir en una misión de paz significa tener un 50% de éxito en la misma y el Perú tiene la fortaleza de tener una de las mejores escuelas de preparación de peacekeepers denominada "Centro de Entrenamiento y Capacitación para Operaciones de Paz" (CECOPAZ).[1] El CECOPAZ fue creado por Resolución Ministerial N° 212-2013-DE/SG de fecha 11 de marzo del 2013, es un órgano académico del Sector Defensa y tiene la función de desarrollar los programas de Entrenamiento, Capacitación, Actualización y Perfeccionamiento para Operaciones Internacionales de Paz para poder conformar las misiones de Paz solicitadas por la ONU y es la primera ventana que te permite conocer de cerca el trabajo que se realiza en una misión de paz, siendo dicha preparación muy exigente y positiva. Este centro cuenta con la participación de oficiales peruanos de las tres Instituciones Armadas: Ejercito, Marina y Fuerza Aérea y con oficiales extranjeros, quienes apoyan como docentes en las áreas de su competencia y compartiendo sus experiencias en diferentes misiones de paz. Como egresada de esta escuela puedo decir, sin temor a equivocarme, que tenemos una de las mejores escuelas del Continente Americano, junto con las escuelas de Brasil,

1. Sitio web institucional: http://www.cecopazperu.mil.pe/



Curso de Staff en Operaciones de Paz en la Esmai (Colombia).

Argentina, Uruguay, Guatemala, entre otras, ¿y cuándo nos damos cuenta de ello?, sin duda en la práctica, al compartir vivencias y experiencias con nuestros pares latinos desplegados en una misión. No obstante la creación del CECOPAZ en el año 2013, es preciso resaltar que el Perú viene colaborando con la ONU enviando tropas de Cascos Azules desde Junio de 1958, cuando los primeros militares peruanos viajaron al Líbano para participar en la Misión de Observadores de las Naciones Unidas en Líbano (UNOGIL).[2] Desde entonces, Perú ha venido desplegando personal militar en diferentes misiones, teniendo una notable participación en todas ellas. El otro 50% del éxito es la actitud.

Asimismo, tuve la valiosa oportunidad de poder hacer el Curso de Staff en Operaciones de Paz en la Escuela de Misiones Internacionales y Acción Integral- ESMAI en Colombia,[3] con el auspicio y la dirección de las Fuerzas Armadas Canadienses. Este fue mi primer acercamiento con oficiales de Instituciones Armadas foráneas, tales como Argentina, México, Paraguay, Uruguay, Bëlice, Jamaica, Trinidad y Tobago, Colombia y Canadá. Esta experiencia significo un complemento a nivel teórico - práctico, acercándome cada vez más a lo que sería posteriormente mi desenvolvimiento como Oficial Staff y con Oficiales del resto del mundo.

En el despliegue

Siempre he creído que el destino esta trazado, por ello es bueno dejarse llevar a donde la vida desea llevarnos, y hasta el momento me gobierno así. Por eso, cuando una mañana llamaron a mi teléfono y me dijeron: Angelita, ¿estas lista para viajar?, ya tienes un "Posting order". Sin dudar dije: ¡Presente señor, estoy lista y que sea lo que Dios quiera! Y así fue como, después de un mes aproximadamente, me encontraba en la sala de espera del Aeropuerto

2. COMANDO CONJUNTO DE LAS FUERZAS ARMADAS. Misiones de paz. [Consulta: 20 de febrero de 2019]. Disponible en: http://www.ccffaa.mil.pe/labor-internacional/misiones-de-paz/
3. Sitio web institucional: https://www.esmai.mil.co/



Internacionales Jorge Chávez, con sólo DOS (02) maletas y con la moral en alto, ¡la suerte está echada! dije, entre abrazos y sollozos de mi padre, familiares y amigos. En ese momento no tuve miedo, porque me sentía preparada, pero eso sí, jamás olvidare la sensación que tuve al bajar en el Aeropuerto Internacional de Bangui (capital de la República Centro Africana), un aeropuerto que dista mucho de ser uno de categoría internacional, y en donde parece que no existe civilización, donde miras a tu alrededor y sabes que nadie te va ayudar. Debo reconocer que he visto muchas películas de guerra y acción, y documentales sobre zonas en conflicto, pero siempre me pareció imposible encontrarme en un lugar de aquellos, cuyos escenarios mostraban las matanzas más sangrientas, lo más duro del sufrimiento humano, el hambre, la desesperación, la incertidumbre el padecimiento constante, la opresión; por ello, pisar y caminar en un área donde se libra un conflicto armado y estar en medio de dicho conflicto, es algo que nunca terminas de asumir. Finalmente llegue al HQ, (Headquaters), donde recibí las charlas respectivas de seguridad, ahí donde te vuelven a recalcar que primero es tu vida y debes hacer todo los posible por preservarla y donde felizmente encuentras gente como tú, quienes te dan la bienvenida. A dos semanas de mi llegada, termine mi "check in" y luego de pasar los exámenes respectivos, teóricos y prácticos, me encontraba lista para iniciar mis labores como Oficial Staff.

La Misión Multidimensional Integrada de las Naciones Unidas para la Estabilización en la República Centro Africana – MINUSCA

Mediante Resolución 2149 de fecha 15 de septiembre de 2014,[4] la Misión Internacional de Apoyo a la República Centroafricana con Liderazgo Africano (MISCA) traspasó su autoridad a la Misión Multidimensional Integrada de Estabilización de las Naciones Unidas en la República Centroafricana (MINUSCA) por un período inicial hasta el 30 de abril de 2015. Actuando de conformidad con el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, el Consejo de Seguridad autorizó a la MINUSCA a adoptar todas las medidas necesarias para desempeñar su mandato, en la medida de sus capacidades y dentro de las zonas en que esté desplegada. Asimismo, solicitó al Secretario General que, en estrecha coordinación con la Unión Africana, desplegara un equipo de transición para establecer la MINUSCA y preparara la transición fluida de autoridad de la MISCA a la MINUSCA para el 15 de septiembre de 2014, y que nombrara a un Representante Especial para la República Centroafricana y Jefe de la Misión de la MINUSCA, quien a partir de la fecha de su nombramiento, asumiría la autoridad general sobre el terreno en la coordinación de todas las actividades del sistema de las Naciones Unidas en la República Centroafricana.[5]

¿Qué está sucediendo en la República Centro Africana y porqué es importante tener una Misión de Paz en ese país?

En la República Centro Africana existe un conflicto interno que ha cobrado la vida de mucha gente, entre ellos población civil ajena a dicho conflicto. Este país se encuentra fragmentado socialmente, existiendo dos grandes grupos antagónicos: los Ex Selekas (Musulmanes), cuyo objetivo es mejorar la

4. NACIONES UNIDAS. MANTENIMIENTO DE LA PAZ. Minusca, ficha informativa. [Consulta: 20 de febrero de 2019]. Disponible en: https://peacekeeping.un.org/es/mission/minusca
5. NACIONES UNIDAS. MINUSCA. Misión Multidimensional Integrada de Estabilización de las Naciones Unidas en la República Centroafricana. [Consulta: 20 de febrero de 2019]. Disponible en: http://www.un.org/es/peacekeeping/missions/minusca/background.shtml



La Casa Latina y mis compañeros de misión.

situación socio política y económica de sus miembros y desarrollar arreglos políticos y económicos duraderos y los Anti-Balakas (Cristianos), cuyo nombre significa anti machete, quienes buscan vengar la violencia indiscriminada de los Ex Seleka y asegurar un papel dominante en el futuro político y económico. Dentro de estos 2 grupos existen otras subdivisiones con intereses particulares. En medio de la pugna de estos grupos, se encuentran los niños, mujeres, ancianos y todas aquellas personas que no pertenecen a dichos grupos y que lamentablemente se encuentran sufriendo las consecuencias de este sangriento conflicto.

Es por este motivo que la MINUSCA mantiene su presencia en la Republica Centro Africana, para proteger a la población civil y para ayudarlos a restablecer sus instituciones, cuyo mandato consiste en: la protección de los civiles, La protección del personal, las instalaciones y los equipos de las Naciones Unidas, así como la seguridad y la libertad de circulación del personal de las Naciones Unidas y el personal asociado, el apoyo al proceso político y los elementos clave de la transición, incluido el restablecimiento de la autoridad del Estado y su extensión a todo el territorio, la creación de condiciones de seguridad propicias para la prestación de asistencia humanitaria basada en principios y el regreso seguro, voluntario y sostenible de los refugiados y los desplazados internos, la promoción y la protección de los derechos humanos entre otros.[6]

Lo que la ONU pretende es recuperar un Estado, que hasta el momento es fallido, para lograr con ello la paz y que el país pueda mantenerse asimismo y sin necesidad de ayuda externa.

Experiencia única y privilegiada

Convertirme en Casco Azul en una Misión

6. NACIONES UNIDAS. MINUSCA, op. cit.



de Paz como la MINUSCA, significó para mí la posibilidad de prestar servicio en un lugar olvidado, como lo es la República Centro Africana, catalogada por la UNHCR ACNUR (Agencia de la ONU para los Refugiados) como uno de los DIEZ (10) países más peligrosos del mundo[7], con gente que sufre a diario los escarnios de una guerra que le es ajena, de un clima caloroso, con escases de alimentos y agua y por si fuera poco, padeciendo numerosas enfermedades endémicas como la malaria. La pobreza que vive la Republica Centro Africana es impactante, por ello, salir a las calles y convivir con la gente que no sabe si comerá ese día, nos produce una profunda depresión y mucho estrés. Recuerdo que un oficial de Marina de Guerra del Perú me dijo: "*sé que te gusta tu trabajo, pero debes salir a distraerte, porque el estrés muchas veces es inmanejable*". Debo admitir que al principio fui escéptica a esas palabras, hasta que lo viví. Caer enferma en una Misión de Paz era pan de cada día y yo no tenía por qué ser la excepción.

Mucha gente piensa que la vida de un Casco Azul es fácil, nada más lejos de la realidad. Para nosotros no era posible desplazarnos solos por la calles porque el peligro era y es constante y si eres mujer, peor, debido al alto índice de rapto y violaciones; por esta razón, sólo estaba permitido desplazarse en los carros y mini buses que te asignaba la ONU; tampoco debíamos estar fuera de la casa después de las 2200 horas (Curfew). La comida era congelada y solo comíamos pollo, ya que la carne era de dudosa procedencia y lo combinábamos con arroz y menestras. Debíamos alimentarnos bien, para que cuando tocara enfermarse podamos resistir la enfermedad y tratamiento. El agua que tomábamos era de las plantas de la ONU, teníamos una "rutina de agua", generalmente los domingos, que consistía en llenar nuestras tinajas y tenerlas de reserva en la casa para poder consumirla durante la semana. El agua de la grifería, era turbia y no apta para el consumo, al menos servía para bañarnos, y cuando no había agua, lo cual sucedía a menudo, usábamos las tinajas. Los más de 40 grados de temperatura casi siempre eran insoportables y te aferrabas a tu ventilador, pero de pilas, porque por lo general tampoco había electricidad.

Sin embargo, pese a todo ello, la ventaja que nos caracteriza a los casos azules es que somos aventureros y de guerra, nos amoldamos a cualquier situación y esta vez estuve más que a prueba. Desde que pise Bangui, me mantuve con la mente positiva, pese a lo que podía ver a mi alrededor; pero tuve la suerte de encontrar gente muy buena, al principio latinos que me tendieron la mano, y luego conocí personas de países que jamás pensé conocer, que también me ayudaron y tuve oportunidad de ayudar. En la casa donde vivía era la única mujer viviendo con cinco oficiales varones de Brasil, Guatemala, Colombia, Paraguay y Uruguay y me acople a la rutina de ellos para mantener la casa, cargaba las tinajas, conducía la Nissan Patrol para ir de compras, lavábamos, cocinábamos, limpiábamos la casa juntos, ganándome en todo momento el respeto de mis compañeros, quienes siempre me trataron muy bien; nos cuidábamos mutuamente y aprendí mucho de ellos. Nuestra casa, denominada "Casa Latina", albergaba a los nuevos oficiales que llegaban a la misión como miembros

7. ALTO COMISIONADO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS REFUGIADOS (ACNUR). ¿Cuáles son los países más peligrosos del mundo? [Consulta: 20 de febrero de 2019]. Disponible en: https://eacnur.org/es/actualidad/noticias/emergencias/cuales-son-los-paises-mas-peligrosos-del-mundo



Exequias de nuestros compañeros, casco azules de Marruecos que perdieron la vida durante el cumplimiento de su misión en la Minusca en 2018.

en tránsito, y luego eran replegados a otra zona en el país, mientras que otros como yo pudimos quedarnos en ella como miembro permanente por un año.

Hay algo que es muy cierto y hasta creo es una de las claves para el éxito en una misión: tener conciencia de no estar solo, que puedes ayudar y que hay gente que está viviendo lo mismo que tú, y que también te ayudará. Hacer amigos en una misión es una bendición, porque ellos pasan a ser literalmente hablando, tu familia. Recuerdo que cuando estuve hospitalizada, por contraer una infección africana, me fue a visitar mucha gente, entre mi jefe inmediato (Oficial Superior de Zambia), mis compañeros de oficina, amigos de habitabilidad, Oficiales del HQ de diferentes países, pero debo admitir que lo que me sacó una lagrima, fue recibir la visita de las señoras lugareñas, que se encargaban de la limpieza en mi oficina, a quienes siempre salude con una sonrisa; verlas llegar y que me desearan pronta mejoría, para mí no tenía precio. Me dije a mi misma: ¡definitivamente creo que algo estoy haciendo bien!.

Lo bueno y lo no tan bueno de la Misión

Ser Oficial Staff y trabajar de forma directa para el Force Commander, con los oficiales de Estado Mayor, me enseñó que debía exigirme cada día un poco más, más aun teniendo que desenvolverme no sólo en la oficina, tratando de agudizar mi oído para entender un acento distinto de inglés en cada compañero, sino también desplazándome en la capital e interactuando con los lugareños, lo cual me permitió practicar mi hasta entonces básico en francés. Asimismo, sentí siempre una gran responsabilidad cuando estaba en servicio de guardia, pero vamos, vengo haciendo guardia DOCE (12) años en mi Institución, pero de sólo pensar que de esta guardia dependía en muchos casos la vida de mis compañeros,



La población descontrolada atacando a la Minusca.

me producía una extraña sensación. Tener miedo no es malo, lo malo es no enfrentar tus temores, así que ahí estaba yo, bien preparada con mi café pasado, con mis dulces, y mucha agua, porque en un país en conflicto no te puedes dar el lujo de pestañar. Al día siguiente, en el Puesto de Comando tenía que hacer una breve exposición de las novedades de mi guardia. Recuerdo que lo que más anhelábamos era reportar aquella famosa frase "nothing special to report", pero era, lamentablemente, pocas veces utilizada, porque los ataques eran constantes y los sucesos más duros y crueles sucedían por las noches, debido a que los rebeldes, tanto Selekas como Antibalakas, por lo general, aprovechaban la noche para atacar; recuerdo aquella vez en que tuvimos que despedir a nuestros compañeros del Contingente de Camboya, quienes habían sido cruelmente atacados y muertos a machetazos, sin ningún tipo de compasión. Al día siguiente todos estábamos con la moral por los suelos, tratando de entender ¿por qué? pensando en cómo estarían sus familias, y en mi caso, preparando el funeral, lo cual se daría luego de las investigaciones respectivas a cargo del Provost Marshal y el Legal Adviser. Era parte de mi misión, preparar las exequias de mis compañeros, "*hoy por ti mañana por mí*", se dice, claro que en el fondo ruegas que algo así nunca te pase.

Una vez, estando en el HQ, escuchamos fuertes ruidos que venían de la calle, y nuestras radios comenzaron a enviar los reportes de seguridad, la ciudad se había levantado por la muerte de una niña. La Turba se iba contra la MINUSCA, porque para ellos no fuimos capaces de protegerla, quemaron un carro de la misión y nuestros compañeros de Sri Lanka, que se encontraban en dicho



vehículo, salieron despavoridos y menos mal que pudieron ponerse a buen recaudo aunque resultaron seriamente lastimados. En ese momento decretaron "orden de inamovilidad", porque todos nos convertimos en "blanco" y dependíamos únicamente de nuestros contingentes, quienes nos brindaban seguridad. Ese día nadie almorzó, nos juntamos en la zona de refugio, todos desconcertados y esperando a que la situación se calmara. Pasaron algunas horas hasta que finalmente se ordenó que evacuáramos la HQ y nos dirigiéramos a nuestras casas, escoltados con los contingentes de Egipto, Senegal y Portugal y permaneciéramos ahí hasta que no exista peligro de salir. Nuestra casa (la casa latina) se encontraba abastecida con alimentos no perecibles y agua, como para estas situaciones. Finalmente, y gracias a Dios la situación se calmó, y volvimos a nuestros puestos de trabajo, pero siempre alertas. Los disturbios también eran parte del día a día en la misión.

Experiencia para volver a repetir

Me viene a la mente una pregunta que me hizo un compañero de trabajo y un buen amigo, el Coronel Julio Pinelo Soto de Guatemala: Y usted Comandante ¿Pasó su examen psicológico antes de venir a esta Misión?, y le conteste: Por supuesto señor, en mi país debes pasar todos los exámenes médicos para poder ir a una misión.

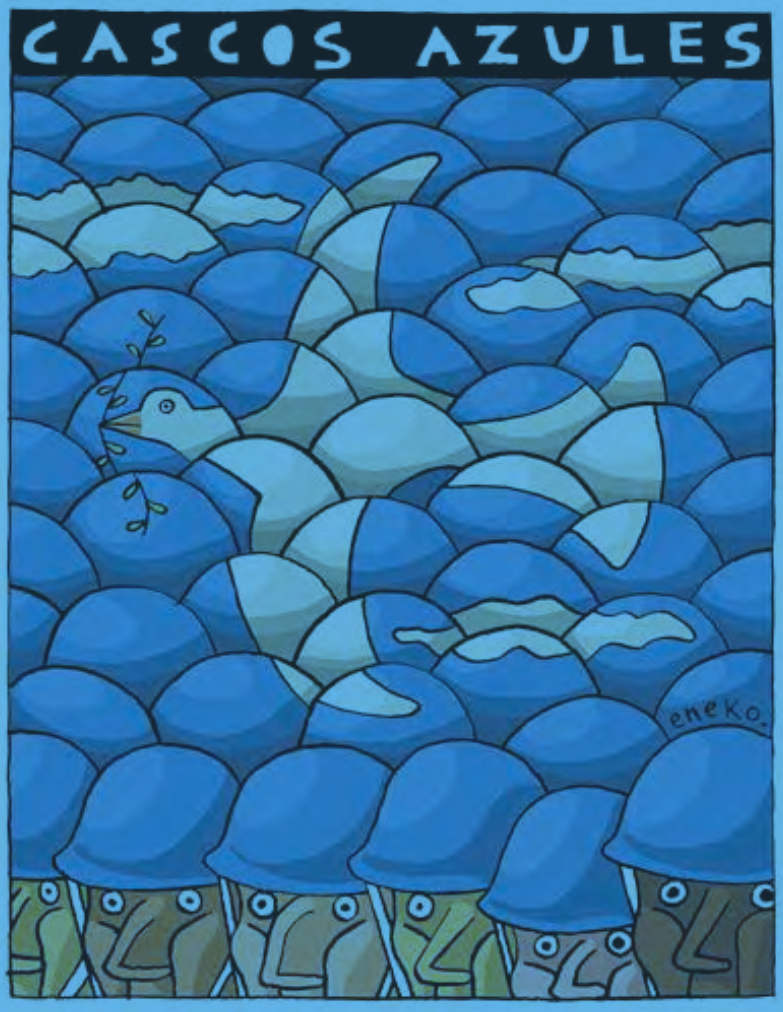
El replicó: ¡pues no creo que usted haya pasado el examen!, desconcertada le dije: por qué no me cree señor?, y me dijo: porque para querer venir por propia voluntad a este infierno, uno tiene que estar loco. Reflexión: Para salir de tu espacio de confort y vivir en una zona en conflicto, se debe, no sólo ser consciente de lo que se va a vivir, sino tener la fortaleza y convicción de querer hacerlo, porque es lo que llenará finalmente nuestras expectativas y contribuirá a tener una experiencia que pocas personas la tienen. Por esta razón, si me pidieran algún consejo les preguntaría primero si realmente se sienten capaces de asumir retos y compromisos, y luego los incentivaría a que lo hagan, porque parte del éxito de una misión radica en disfrutar a cada instante de lo que se hace, cuidarse, seguir las reglas de conducta de la ONU y por sobre todo, tener la conciencia de que más que un militar con nombre y apellido, uno es un embajador de su país y de la Institución a la cual pertenece. Por eso, cuando me preguntan si volvería a ir, les respondo sin dudar: CLARO QUE SÍ, porque no solo es una experiencia de vida, es tu pequeña – gran contribución con la paz.

¡Somos hombres y mujeres convencidos y dispuestos a hacer algo por la Paz, por ello una vez Peacekeeper....siempre Peacekeeper!!!



Bibliografía

1. Bienvenidos a las Naciones Unidas. (consultado el 03 de enero del 2019). Disponible en: http://www.un.org/es/peacekeeping/missions/minusca/
2. Centro de Entrenamiento y Capacitación para Operaciones de Paz (consultado el 03 de enero del 2019). Disponible en: http://www.cecopazperu.mil.pe/
3. Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas del Perú (consultado el 03 de enero del 2019). Disponible en: http://www.ccffaa.mil.pe/labor-internacional/misiones-de-paz/
4. Escuela de Misiones Internacionales y Acción Integral ESMAI (consultado el 30 de diciembre del 2018). Disponible en: https://www.ejercito.mil.co/
5. UNHCR ACNUR, La Agencia de la ONU para los Refugiados (consultado el 05 de enero del 2019). Disponible en: https://eacnur.org/es/actualidad/noticias/emergencias/cuales-son-los-paises-mas-peligrosos-del-mundo



La Marina de Guerra del Perú presenta su repositorio digital

Ingresa a:
www.patrimoniodocumentalnaval.mil.pe

Buscanos en:
www.marina.mil.pe

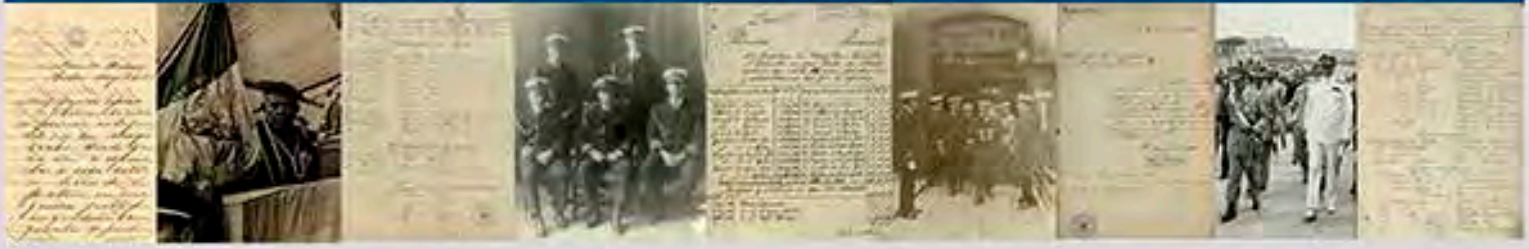
Encuéntranos en enlaces de interés:



Documentos Históricos
Fotográfias Históricas
Revista de Marina
Historia Marítima

REPOSITORIO DOCUMENTAL BIBLIOGRÁFICO

Av. La Marina Cdra. 36 s/n - Teléfono: 207 8900 / Anexo 2388



Los Faros Históricos en el Perú: Patrimonio Cultural de la Nación





Capitán de navío Julio César Chilet Correa
Graduado en la Escuela Naval del Perú como Alférez de Fragata en diciembre de 1994. Calificado en Guerra de Superficie e Hidrografía y Navegación. Graduado de Magister en Estrategia Marítima en la Escuela Superior de Guerra Naval y Post Grado en Administratcion Maritima y Portuaria en la Escuela Nacional de Marina Mercante. En la actualidad se desempeña como Director Ejecutivo de los Arsenales Navales de la Marina.

RESUMEN
El artículo busca dar a conocer el proceso que deben seguir las autoridades correspondientes para que los faros históricos del Perú sean considerados como Patrimonio Cultural de la Nación. Para ello, el autor se vale de conceptos necesarios para el tema, datos históricos y la jurisprudencia requerida.

PALABRAS CLAVE
Faros históricos, Patrimonio Cultural de la Nación, Ley 28296, patrimonio material inmueble, Asociación Internacional de Faros y Ayudas a la Navegación.

ABSTRACT
The article seeks to shed light on the process that corresponding authorities must follow so that the historical lighthouses of Peru are considered as National Cultural Heritage, the author also uses necessary concepts for the subject, historical data, and required jurisprudence.

KEYWORDS
Historical lighthouses, National Cultural Heritage, Law 28296, immovable tangible heritage, International Association of Lighthouses and Aids to Navigation.

A nivel mundial, podemos observar que existe en cada país faros que señalizan y que sirven como guía a los navegantes y contribuyen sobre todo a la seguridad de la vida humana en el mar y por ende, la del navegante en general. Sin embargo, simultáneamente, los países con vasta historia y tradición como el nuestro, cuentan con faros considerados históricos, los cuales a la vez se consideran patrimonio cultural del país de acuerdo a la normatividad nacional y estándares internacionales. Es así que el Artículo 21° de nuestra Constitución Política del Perú dispone que los yacimientos y restos arqueológicos, construcciones, monumentos, lugares, documentos bibliográficos y de archivo, objetos artísticos y testimonios de valor histórico, expresamente declarados bienes culturales, y provisionalmente los que se presumen como tales, son patrimonio cultural de la Nación. El presente artículo, tratará los conceptos de patrimonio cultural, faro histórico, los faros de nuestro país con mayor potencial para dicho reconocimiento y el proceso a seguir ante las autoridades locales para ser reconocido como tal en nuestro país y posteriormente a nivel internacional como símbolo importante del patrimonio marítimo mundial.



Faro del Muelle de Guerra, ilumina el camino a los navegantes.

¿Qué es Patrimonio Cultural?

De acuerdo a la Ley N° 28296, "Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación", se dispone que el Ministerio de Cultura esté a cargo del patrimonio cultural del Perú, el cual está constituido por todos los bienes materiales e inmateriales que, por su valor histórico, arqueológico, artístico, arquitectónico, paleontológico, etnológico, documental, bibliográfico, científico o técnico tienen una importancia relevante para la identidad y permanencia de la nación a través del tiempo, a fin de que puedan ser disfrutados, valorados y aprovechados adecuadamente por todos los ciudadanos en la actualidad y por las futuras generaciones.

Los bienes integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación son los bienes materiales o inmateriales, de la época prehispánica, virreinal y republicana, independientemente de su condición de propiedad pública o privada, que tengan la importancia, el valor y significado referidos y/o que se encuentren comprendidos en los tratados y convenciones sobre la materia de los que el Perú sea parte.

El Viceministerio del Patrimonio Cultural e Industrias Culturales, a cargo del Ministerio de Cultura, subdivide al patrimonio cultural en diferentes categorías, tales como:

Patrimonio material inmueble.

Comprende los edificios, obras de infraestructura, ambientes y conjuntos monumentales, centros históricos y demás construcciones, o evidencias



Nuestro país y su patrimonio cultural para el mundo.

materiales resultantes de la vida y actividad humana urbanos y/o rurales, aunque estén constituidos por bienes de diversa antigüedad o destino y tengan valor arqueológico, arquitectónico, histórico, religioso, etnológico, artístico, antropológico, paleontológico, tradicional, científico o tecnológico, su entorno paisajístico y los sumergidos en espacios acuáticos del territorio nacional.

Los bienes culturales inmuebles, de acuerdo a su época de construcción, se clasifican en: prehispánicos, virreinales y republicanos y se refiere a los bienes culturales que no pueden trasladarse y abarca tanto los sitios arqueológicos (huacas, cementerios, templos, cuevas, andenes, entre otros) como las edificaciones coloniales y republicanas. Es en esta categoría que pertenecen nuestros faros históricos, siempre y cuando cumplan las características dispuestas.

Por otro lado, el patrimonio material mueble incluye todos los bienes culturales que pueden trasladarse de un lugar a otro, es decir, pinturas, cerámicas, orfebrería, mobiliario, esculturas, monedas, libros, documentos y textiles, entre otros. Dependiendo de la época en que fue creado, el patrimonio, mueble e inmueble, se divide en dos grandes categorías: patrimonio arqueológico y patrimonio histórico, que son aquellos fechados a partir del arribo de los españoles.

¿Quién decide qué es patrimonio cultural del Perú?

En el Perú, la institución a cargo del patrimonio cultural es el Ministerio de Cultura. Para dicho fin, algunos de los procedimientos y servicios que deben tramitarse respecto al patrimonio cultural mueble e inmueble son:

1) Efectuar el trámite ante la Dirección de Patrimonio Histórico, Colonial y Republicano:



Patrimonio Cultural del Perú, Fuente: Ministerio de Cultura.

2) Expedición de Certificado de patrimonio cultural de la Nación.
3) Revisión de anteproyecto de intervención en bienes culturales inmuebles.
4) Anuncios en bienes culturales inmuebles.

Inscripción del bien inmueble.

El Instituto Nacional de Cultura es el titular para solicitar la inscripción del bien inmueble integrante del Patrimonio Cultural de la Nación ante la oficina registral en cuya jurisdicción se encuentra el bien, debiendo ser inscrito en el Registro Nacional de Bienes Integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación, obteniéndose una Ficha Técnica en la que constará la descripción pormenorizada y el reconocimiento técnico del bien, y un Certificado de Registro del organismo competente que otorga a su titular los beneficios establecidos en la citada Ley.

Preguntas para identificar un sitio o monumento histórico.

Para identificar un sitio o monumento, ya sea arqueológico o histórico, puede ser de ayuda responder a las siguientes preguntas: ¿Cómo se llama? ("Iglesia de San Pedro", Faro Torre Reloj, etc.), ¿Dónde está ubicado y cómo se llega? ¿Está dentro de la ciudad?, describir el sitio o monumento, cuando existe una construcción será necesario observar de qué material está hecho y cómo se hizo.

Descripción de un sitio o monumento para ser considerado histórico.

De acuerdo a las respuestas de las siguientes preguntas: ¿Cuándo fue creado?, ¿Está declarado como patrimonio?, ¿Quién lo ocupa actualmente?, ¿Cuál es su estado de conservación?,¿Ha sufrido daños en el pasado?, ¿Ha sufrido actos de vandalismo?, deberá tomarse fotografías y hacer un plano.
Una vez identificado el patrimonio cultural y obtenido tal denominación por Resolución Vice Ministerial del Viceministro de Patrimonio Cultural e Industrias Culturales es importante establecer un Plan de Defensa que contemple acciones a corto, mediano y largo plazo.

Para el Ministerio de Cultura, el patrimonio cultural de bienes inmuebles, son bienes y lugares con más de 100 años y, en algunas oportunidades, con más de 1,000 años de antigüedad, los cuales debemos mantener en el mejor estado posible para el conocimiento de las futuras generaciones.

Faros en el Perú que podrían cumplir los requisitos para ser declarados Faros Históricos.

De acuerdo a la Lista de Faros y Señales Náuticas (HIDRONAV-5020), publicación emitida por la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, existen 3 faros que podrían, a opinión del suscrito, cumplir con los requisitos de antigüedad e historia dispuestos por la normatividad vigente, los cuales son los faros de Torre Reloj, la Marina e Islas Chincha Centro, de acuerdo al detalle que se observa a continuación:

Rol de la IALA respecto a los Faros Históricos.

La IALA es la Asociación Internacional de Faros y Ayudas a la Navegación, organización no gubernamental que agrupa los Servicios de Faros de la mayoría de países marítimos del mundo, responsables del abastecimiento y mantenimiento de faros, boyas, sistemas de radionavegación y otras ayudas a la navegación.

En 1996, IALA estableció el Grupo de Conservación de Faros Históricos, Ayudas a la Navegación y Equipos Relacionados, el cual creó el Manual de Conservación para la conservación y los usos alternativos de los faros históricos.

De acuerdo a lo recomendado por la IALA, para ser considerado un Faro Histórico, la estación debería cumplir por lo menos 3 de los siguientes criterios: Antigüedad, Ingeniería y logros técnicos relacionados con la ubicación y / o el tiempo de construcción, Interés arquitectónico (por ejemplo, diseño, uso de material) e Interés nacional o local (por ejemplo, historia, cultura).

Filatelia y nuestros Faros Históricos.

La empresa Servicios Postales del Perú S.A., en su boletín del 09 marzo del 2009, efectúa

Nombre del Faro	Ind. Int.	Lugar, Nombre y año de instalación	Alcance geográfico (millas)	Clase de Torre
Torre Reloj	G.2058	Lima, Puerto Callao, 1930	12	Cilíndrico Metálico, Azul y Blanco
Faro de la Marina	G.2045	Lima, Bahía Miraflores, 1974	25	Cilíndrico Metálico, Azul y Blanco
Isla Chincha Centro	G.2034	Isla Chincha del Centro, Ica, 1928	23	Cilíndrica con base cuadrada Franjas horizontales Negro - Naranja

Tabla: Características de los faros que podrían ser declarados Faros Históricos.



Faro Torre Reloj, La Marina e Isla Chincha del Centro.

los sellos postales alusivos a los Faros del Perú y en la descripción menciona a los Faros Históricos del Perú, refiriéndose a los Faros del Muelle Dársena y La Marina como se puede visualizar en la imagen adjunta.

Experiencia de nuestra Institución en bienes declarados Patrimonio Cultural de la Nación.

El 15 febrero del 2010, se promulgó en El Peruano la Resolución Directoral N° 263 del Instituto Nacional de Cultura, declarando patrimonio cultural de la nación a veinte sitios arqueológicos en la Isla San Lorenzo. Por ende, contamos con la experiencia para que nuestros Faros que cumplan los requisitos sean declarados patrimonio cultural de la nación.

Conclusiones:

1) Contamos con faros de nuestro litoral, ríos y lagos navegables que pueden cumplir con las condiciones requeridas para ser considerados como Patrimonio cultural de nuestro país, en calidad de bienes inmuebles.

2) Posterior a la denominación de faros históricos como Patrimonio Cultural de la Nación, se debe solicitar su inscripción ante UNESCO para la declaración e inscripción o reconocimiento de bienes culturales como patrimonio mundial.

3) Solicitar a la IALA la inclusión de nuestros faros históricos en los registros de la citada Asociación Internacional.

4) Establecer el plan de mantenimiento de nuestros faros históricos, para dicho fin se debe coordinar con el Ministerio de Cultura para evaluar el estado de cada bien y determinar qué acciones son prioritarias con respecto a nuestros Faros.



Boletín SERPOST relacionado a nuestros Faros Históricos.

Bibliografía

- Autoridad Internacional de Faros y Ayudas a la Navegación, IALA-AISM, Manual – Manual de conservación de faros, 2006.
- British Standard BS 7913: 1998, The principles of the conservation of historic buildings.
- Constitución Política del Perú, año 1993, publicada en el Diario Oficial *El Peruano*, el 30 de diciembre de 1993.
- Decreto Supremo N° 011-2006-ED, Reglamento de la Ley N°28296, de fecha 31 mayo del 2006.
- Diario Oficial *El Peruano*, Edición del 15 de febrero del 2010, Publicación de Normas Legales del Instituto Nacional de Cultura.
- Dirección de Hidrografía y Navegación, Lista de Faros y señales náuticas de la Costa del Perú. (HIDRONAV – 5020).
- Dirección de Hidrografía y Navegación, Reglamento de Señalización Náutica. (HIDRONAV – 5111).
- Ley N° 29565, Ley de Creación del Ministerio de Cultura de fecha 15 de julio de 2010, publicada en el Diario Oficial *El Peruano* el 22 de julio de 2010.
- Ley N° 28296, Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación, publicado en el Diario Oficial *El Peruano*, el 01 de junio de 2006.
- Servicios Postales del Perú, sellos postales, pagina web http://www.serpost.com.pe/SellosPostales.html.

La almirante Isabel Barreto y su trascendencia para el Perú actual







Embajador Ernesto Pinto Bazurco Rittler
Ostenta la más alta categoria en el servicio diplomatico, la de embajador. Ocupó cargos tanto en la Misión del Perú ante las Naciones Unidas en Nueva York como en Ginebra. Fue jefe interino de nuestras embajadas en China y Cuba, así como cónsul general en Alemania y Suiza. Encabezó numerosas misiones especiales, obtuvo condecoraciones de los Gobiernos de Argentina, Guatemala, del Reino de Bélgica y la Cruz al Mérito Primera Clase de la República Federal Alemana. Académico con reconocimiento internacional. Abogado en el Perú, así como canciller en Ciencias Políticas. Es miembro de la Benemérita Sociedad de Fundadores de la Independencia Vencedores del 2 de Mayo y Defensores Calificados de la Patria, de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional y del Instituto de Derecho Comparado, así como el de Historia Aeronáutica.

RESUMEN
En el Perú, para bien, se han iniciado decididas acciones en favor de la igualdad entre el hombre y la mujer. En ese contexto no debemos dejar de recordar a Isabel Barreto, quien es un personaje que ha demostrado que la mujer es capaz de hazañas que solo eran conocidas para hombres.

PALABRAS CLAVE
Isabel Barreto, islas Marquesas, Pacífico, APEC.

ABSTRACT
In Peru, for good, there has begun decisive actions in benefit of equality between men and women. In this context we cannot forget Isabel Barreto who is a character that has demonstrated that women are capable of prowess that only are known by men.

KEYWORDS
Isabel Barreto, Marquesas Islands, Pacific, APEC.

La Marina de Guerra del Perú es una institución tutelar de gran prestigio que hoy también puede mostrar con orgullo, que ha incorporado a mujeres en puestos de comando. Por sus realizaciones estas mujeres resultan un ejemplo para el desarrollo de una sociedad igualitaria.

No es pues un hecho casual de que fui, como autor de una novela historia que revive la importancia de una mujer, homenajeado por las principales autoridades de las islas Marquesas, un reconocimiento al que se unieron los funcionarios franceses en la Polinesia. En ocasión de mi visita se inauguró en la ciudad capital de Tahuata una placa conmemorativa a Isabel Barreto, en la que se me menciona como autor de la novela *Isabel de los Mares, la primera embajadora de América* que publiqué hace cinco años y que fue presentada en el Perú en la Feria Internacional del Libro por el embajador de Francia en Lima. Asimismo, este libro fue objeto de análisis y elogiosos comentarios en su presentación en Madrid. Hago mención a estos países porque los personajes involucrados en la novela están vinculados



al Perú y a España, y el escenario donde se desarrolla, las islas Marquesas, pertenece a jurisdicción francesa.

La novela recrea, en cerca de 400 páginas, hechos históricos que se ubican a fines del siglo XVI. En efecto, Isabel Barreto, una joven criolla de primera generación, se casa con el español Marques Álvaro de Mendaña. Él casi triplica en edad a la doncella. Pero la familia Barreto, radicada en el norte del Perú, avala ese matrimonio por el interés de aprovechar de la licencia y experiencia que tenía el español de navegar por el océano pacífico. Mendaña había descubierto 30 años antes, desde el Callao, las Islas Salomón, y ahora se encontraba, casi al final de su vida, con escasa fortuna, algo olvidado y ansioso de volver a esas islas y recuperar algún protagonismo. Qué mejor aún acompañado de una bella joven.

El propósito de los Barreto era abrir el comercio de la lejana China con el Perú. En el Virreinato de Nueva España (hoy Mexico) ya se había iniciado este lucrativo negocio mediante el llamado Galeón de Manila. De eso se había enterado el padre de Isabel, en razón de su puesto como jefe de Aduanas del puerto de Paita.

La expedición partió en 1595 de Paita. Estaba conformada por cuatro naves. La





Develación de placa conmemorativa a Isabel Barreto en la ciudad de Tahuata en las islas Marquesas.

integraban 380 personas. Si bien Álvaro de Mendaña -quien ostentaba, además de marqués, los títulos de adelantado y el rango de almirante- comandaba oficialmente, la capacidad de decisión la tenían los Barreto. Ello no solo en razón de que habían financiado y armado la expedición, sino que la integraban en mayoría. No solo estaban a bordo Isabel, como figura visible, sino también el coronel Lorenzo Barreto, los hermanos Diego y Luis, que tenían grados militares menores, así como Mariana, la hermana menor, casada con De la Vega, uno de los capitanes.

Por la información que había reunido Isabel Barreto llegan a descubrir, cinco semanas después de su partida, las islas Marquesas. Se dice que estas ya habían sido visitadas por Pachacútec y Túpac Yupanqui. Y que al comienzo de la Colonia se hablaba de unas islas frente al Perú que llamaban Fantásticas.

Lo cierto es que cuando visité las islas, pude comprobar que existen algunos vestigios que nos vinculan. Confirmar las teorías de los historiadores Del Busto y Lohmann Villena. En el único centro arqueológico existe un grabado de piedra con la figura de una llama, auquénido típico de América del Sur. También en la arquitectura moderna podríamos ver algunos rasgos similares en la construcción en piedras de las pilcas, peruanas. Esto se hace visible en el propio edificio gubernamental de la isla Hiva Oa.

En las celebraciones es frecuente el baile al Tupac, que evoca a una personalidad venida de lejos. Asimismo, se puede apreciar una similitud en el aspecto culinario. El cebiche es llamado en las islas Marquesas “ensalada de pescado” y su preparación, con un limón muy parecido al peruano, es



igual a nuestro plato de bandera. Se conoce además el lomo saltado y la pachamanca. Posiblemente la mayoría de los peruanos cuando comen un plátano de la isla, nunca se han preguntado de que isla viene. Pues, en las Marquesas afirman que es oriundo de esas islas.

Pero hay otras razones por las que he escrito esta novela. La reivindicación del derecho a la conquista aparece cuestionada desde un enfoque de discriminación racial.

Como lo afirmó el sociólogo Gonzalo Portocarrero, el cambio en las relaciones entre las personas, el aprendizaje del respeto, de los derechos y de la ciudadanía de los otros, tienen una relación directa con el racismo, que es una conducta que se ha ido repitiendo por generaciones, empezando con los primeros españoles, que vinieron al Perú y se atribuyeran ser superiores, frente a los indígenas que calificaban como gente que valían menos. Cuando se trenza una relación de dominación, luego las cosas se van complicando. A la soberbia de los españoles, a su pretensión de ser los favoritos de Dios -un dios que no pudo dominar sus odios- los indígenas responden con una actitud de aparente sumisión, pero en realidad es de resentimiento, que es el dolor que queda silenciado.

Respecto a ello, Isabel Barreto -o el autor de la novela- analiza este mal asociado a la conquista cuando ella le pregunta a Álvaro de Mendaña si se sentiría en derecho de conquistar una isla con gente más blanca que él. Y realmente en las Marquesas habitaban aborígenes de pelo rubio, posiblemente descendientes de los

vikingos, que también habrían visitado estas tierras. Mendaña, ante esta sorpresa, decidió quedarse solo ocho días en seis de estas islas, las que abandonó, el 28 de julio de 1595, luego de abastecerse.

Hay que recordar que Isabel Barreto, mujer audaz y moderna para la época en que todo era restringido para el sexo femenino, se las ingenió para asegurarse antes de la partida – por medio de un testamento- que heredaría todos los títulos de su esposo. Estos títulos tenían especial valor entonces, especialmente si uno debía imponer voluntad en otras partes. Así cuando Mendaña falleció en las islas Salomón, tres meses después de la partida, ella pudo seguir con su propósito de levar velas con rumbo a la China.

Es un hecho histórico relevante que una mujer peruana ostentara el título de almirante de una escuadra. Y que en tal capacidad recorriera casi 30,000 kilómetros, durante la expedición de vuelta al Perú, luego de haber llegado a las islas de Luzón, frente a China, así como visitado el puerto de Acapulco y la ciudad de Panamá.



Mapa de las islas Filipinas.



"MAY DAY, MAY DAY" ACUATIZAJE DE EMERGENCIA

16 DE JUNIO DEL 2012









Capitán de Fragata Juan Patiño Ponce
Magister en Dirección Estratégica y Liderazgo por la Pontificia Universidad Católica del Perú y Diplomado en Tecnología de la Información en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, calificado como Aviador Naval, ha integrado como parte de los Escuadrones Aeronavales tanto en la costa como en la amazonia, volando en aeronaves de ruedas y flotadores. Actualmente se desempeña como Segundo Comandante del Servicio de Mantenimiento Aeronaval.

RESUMEN
El primer semestre de 2012 en Iquitos fue de mucha actividad aérea para la única aeronave tipo hidroavión de la institución, el Twin Otter Serie 100 Naval AB-583, cariñosamente llamado por su tripulación como Inmortal, que había sido puesto en servicio hacía pocos meses luego de siete años. Inmortal hacía gala de sus capacidades idóneas para operar en la Amazonía mediante diversos vuelos operacionales, que incluyeron misiones de reconocimiento, relevo de destacamentos y apoyo logístico, tan necesarios en este vasto territorio. En vísperas del Día del Padre se recibió el llamado de la superioridad naval y fue programado un vuelo para el sábado 16 de junio con su tripulación, el mayor de la Fuerza Aérea Carlos Begazo Gallo y el suscrito, entonces capitán de corbeta, piloto en habilitación, además del oficial de mar de segunda Edwin Chumbilla, el mecánico del avión. Aquel día se suscitó un accidente aéreo y marcó el destino de esta aeronave.

PALABRAS CLAVE: Exploración, Amazonía, hidroavión, motor, impacto, acuatizaje, emergencia, pilotos, inteligencia.

ABSTRACT
In the first semester of 2012 in Iquitos it was a lot of air activity for the only Hydroplane type aircraft of the navy, the Twin Otter Series 100 AB-583 affectionately called by its crew "Immortal", had been put into service a few months ago after 7 years and showed its capabilities to operate in the Amazon through various operational flights that included: reconnaissance missions, relay of detachments and logistical support so necessary in this vast territory. On the eve of Father's Day, the call for Naval superiority was received, and a flight was scheduled for Saturday, June 16 with his crew, the Air Force Major Carlos Begazo Gallo and the undersigned, then lieutenant commander , pilot in training in addition to the Second Sea Officer Edwin Chumbilla, who acted as airplane mechanic; that day an air accident was raised, marking the fate of this aircraft.

KEYWORDS Exploration:, Amazon, Hydroplane, Engine, Impact, Landing, Emergency, Pilots, Intelligence.

El DHC-6 Twin Otter Serie 100, de fabricación canadiense, es un avión no presurizado, completamente metálico, de ala alta, propulsado por dos motores Pratt & Whitney Canadá modelo PT6A-20. Tiene dos hélices de tres palas de paso reversible y embanderamiento completo, tren de aterrizaje fijo tipo triciclo y rueda de nariz controlada mediante un mando en cabina. Adquirido en Canadá en 1995 por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, y asignado a la Quinta Zona Naval, su tren de aterrizaje fue reemplazado y dotado con flotadores en 1997. Este accesorio lo convirtió en hidroavión y amplió sus capacidades operativas. Voló a lugares donde un avión a ruedas normalmente no podría llegar. Aunque el avión está certificado para operar con un solo piloto, su tripulación es de dos miembros y hasta 18 pasajeros, dependiendo de la configuración de los asientos.



La misión

Ell Escuadrón Aeronaval de la Amazonía tiene como misión "Organizar, entrenar y mantener en óptimo estado de alistamiento a las dotaciones aéreas y aeronaves asignadas, con el fin de efectuar misiones de exploración, reconocimiento, interdicción, apoyo de fuego y otras que disponga la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval"[1].

El Twin Otter Naval AB-583 efectuaba labores de exploración limitada. Su autonomía, velocidad y consumo de combustible permitían volar a todos los destacamentos navales sin recargar combustible, a excepción de Güeppí. Por lo tanto, la misión para aquel día fue: "Realizar un vuelo de exploración en el sector noreste del río Napo, con fines de verificación de puntos de interés para la inteligencia naval en contra de los ilícitos de la región"[2]. Se embarcó un grupo de oficiales de inteligencia y personal de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, liderados por el contralmirante Fernando Peñaranda Muñoz, el capitán de navío Alberto Alcalá Luna, el capitán de corbeta Ricardo Devoto, entre otros.

La exploración aérea

Los ingleses fueron los primeros en contar con medios aéreos embarcados con capacidad de exploración aérea de flota. Su estreno se dio en la batalla de Jutlandia en la Primera Guerra Mundial, y permitió acortar distancias al enemigo sigilosamente, para obtener una ventaja táctica considerada prohibitiva para los buques exploradores de la época, como nuestros cruceros exploradores clase Scout, *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, respectivamente. Nacía así la Aviación de Escuadra o Aviación Naval en términos actuales. Probada la efectividad del arma aérea en el mar, los ecos de este desarrollo se sintieron en nuestro país. Así, el Ministerio de Marina recientemente fundado formuló en diciembre de 1919 la creación del Servicio de Hidroaviación de la Marina

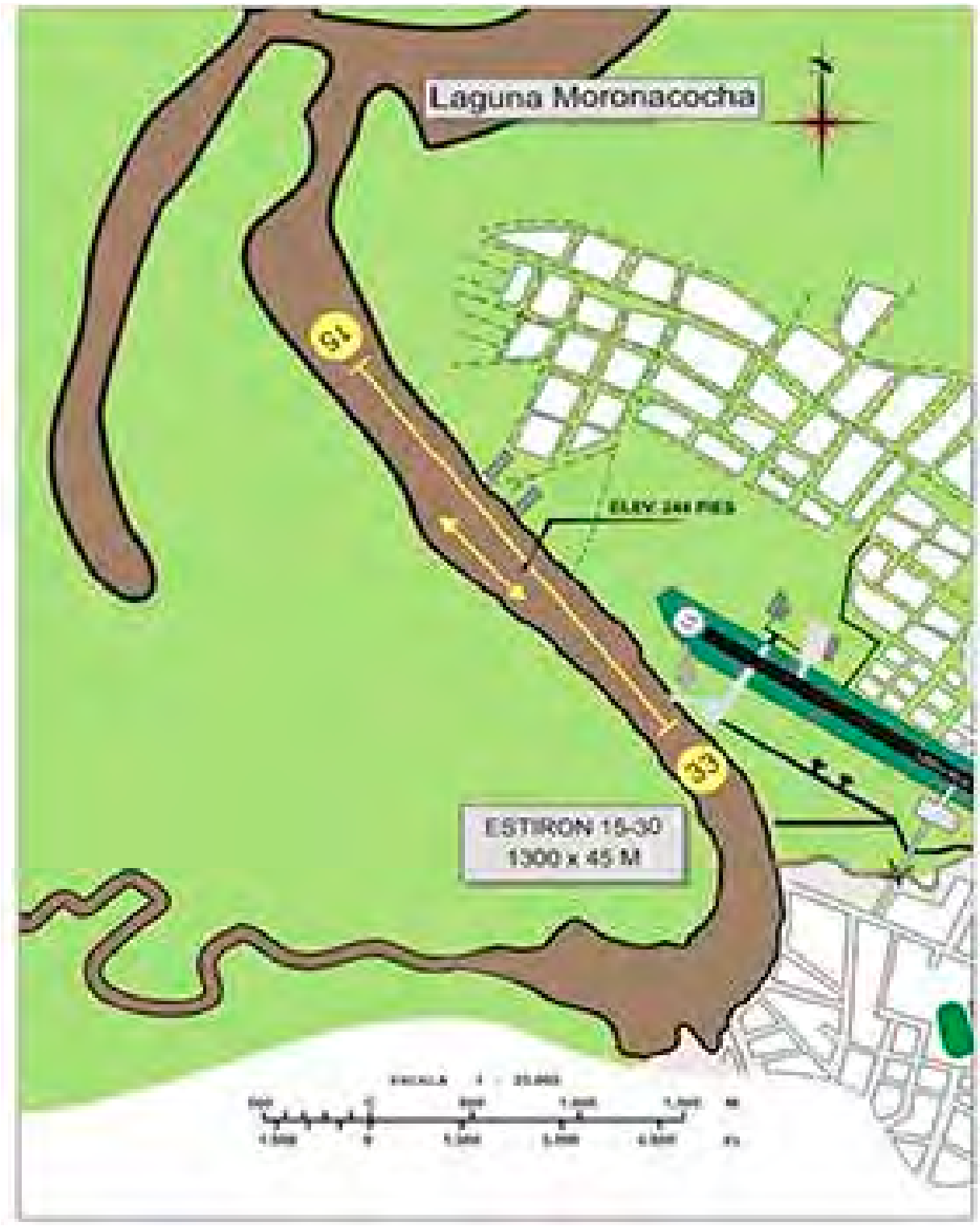
El decolaje

Luego de los preparativos de rigor en las aguas de la laguna de Moronacocha, hogar del Grupo Aéreo N.º 42 de la Fuerza Aérea y base de operaciones, emprendimos vuelo raudamente desde el Estirón 33[3], con toda la capacidad de combustible.

El plan de vuelo especificaba nivelar a 3500 pies de altitud (1100 metros) por el tipo de misión, en razón de facilitar a los pasajeros la observación y la toma de fotografías y videos sobre los puntos a explorar. Las condiciones meteorológicas eran favorables, había visibilidad horizontal de más de 10 kilómetros, escasas nubes dispersas y no existía actividad convectiva[4] de importancia en la ruta. La travesía se inició cruzando la espesura de la selva en rumbo directo por GPS de Iquitos hacia el poblado de San Luis de Tascha en el río Napo, punto en la ruta donde viramos a la izquierda en demanda de Santa Clotilde, capital del distrito de Napo. A partir de este punto, poco a poco fuimos perdiendo rastros de presencia humana y nos internamos en lo más inhóspito del "infierno verde", denominación acuñada por los antiguos pilotos navales, fundadores de la Línea Aérea Nacional del Oriente (1928), debido a sus especiales condiciones que hacen muy difícil la supervivencia.

Por la altitud que teníamos, se podía observar detalles del terreno nunca visitado por el hombre, pequeños espacios entre las copas

1 Libro de Organización del Escuadrón Aeronaval de la Amazonia
2 Orden de vuelo del 16 de junio del 2012.
3 En los ríos amazónicos, los meandros o vueltas se alternan con trechos rectos, en su cauce. A éstos se los llama estirones, algunos de los cuales son largos, otros, cortos y son utilizados por los hidroaviones para los despegues y acuatizajes.
4 La convección forma nubes de gran desarrollo vertical (por ejemplo, cúmulos congestus y, sobre todo, cumulonimbos, que son los tipos de nubes que alcanzan mayor desarrollo vertical). Estas nubes son las típicas portadoras de tormentas eléctricas y de grandes precipitaciones.



Estirón de Morococha, río Nanay-Laguna de Moronacocha. Carta de Acuatizaje.



de los árboles, aguajales y riachuelos angostos conocidos como tipishcas. Un bosque húmedo tropical como aquel hace serios estragos a los individuos no familiarizados que tienen la mala fortuna de caer allí. Le pedí a Dios no tener esa suerte. En mi mente repasaba las peripecias que sufrió Juliane Köpcke[5], la única superviviente del accidente del vuelo 508 de Lansa, cerca de Pucallpa. Pensaba en los pioneros navales que volaban en los biplanos Keystone K-55 de un solo motor inaugurando rutas y no exentos de accidentes fatales, como el del teniente primero Gustavo Cornejo Portugal (1929), cerca de Contamana, y el del célebre teniente primero Leonardo Alvariño en el conflicto con Colombia (1933), entre San Ramón y Masisea. Así también, los combates aéreos con los mercenarios alemanes y los peligrosos acuatizajes nocturnos casi sin combustible, entre otros episodios que me causaron fijación y cariño por la Amazonía y sus misterios. Propulsados por nuestros fieles motores Pratt & Whitney, nos fuimos alejando cada vez más con rumbo noroeste. El paisaje no mostraba un solo río caudaloso, solo la verde inmensidad. Mientras volamos por allí, confiamos en nuestra máquina, en el azar y, sobre todo, en la guía del Creador.

Aves en la proa

Luego de alcanzar el punto más alejado en la ruta, un cambio de rumbo al oeste nos fue llevando de regreso a las márgenes de río Napo y rompió así la monotonía del paisaje. Todo hacía suponer el éxito de la misión, pero luego de dos horas y media de buen tiempo, la tarde de ese sábado fue ensombrecida por la súbita aparición de un ave de negruzca figura, mediano porte y en rumbo de colisión,



Vista del impacto del ave en el ala izquierda de la aeronave.

5 El vuelo 508 de LANSA fue un accidente aéreo producido el 24 de diciembre de 1971 sobre la selva amazónica peruana con un saldo de 91 fallecidos y con una única joven superviviente, Juliane Kopcke.[1] por cuya insólita historia de supervivencia en condiciones extremas se hizo mundialmente famosa.



que dio la impresión de que pasaría de largo como en otras ocasiones. Sin embargo, se acercó rápidamente, no pudo ser evitada a pesar de la maniobra evasiva efectuada y fue a parar cual proyectil contra la aeronave. Se sintió un sonido seco similar a un cilindro vacío impactado a mucha velocidad. En la cabina hubo incertidumbre por el lugar del impacto y de inmediato fueron verificadas las sensaciones en los controles ante una posible falla estructural. Para felicidad de todos, no había involucrado partes críticas. Desde mi posición, en el lado izquierdo, efectué un barrido visual, advertido por el sonido de aquel sector, hasta que identifiqué el borde de ataque del ala izquierda[6], que dejó ver una hendidura con sangre de tamaño regular. Los impactos de ave han sido, desde que los humanos desafiamos las leyes de la gravedad, causal de fatalidades en muchos vuelos. Por ese motivo, los parabrisas, las tomas de aire de los motores y el fuselaje cuentan con las debidas consideraciones técnicas, para minimizar los riesgos. Sin mayores consideraciones que lamentar, y luego de un debate en cabina, el vuelo continuó, pero dejó un mal sabor de presagio, como si nos invocasen a dejar los cielos amazónicos prontamente.

Aún sin divisar el río Napo, el sonido de los motores era uniforme. Los pilotos conocen sus máquinas y, con la experiencia, el más mínimo rumor desafinado de aquella melodía habitual los pone en alerta. Aquel conjunto móvil de piezas engranadas y sincronizadas que permite la sustentación por el empuje es como un ser vivo en movimiento y tiene síntomas vitales reflejados en los instrumentos de motor. La temperatura (ITT), las revoluciones de la turbina del compresor (N1), las revoluciones de las hélices (N2), el torque generado (Tú), la presión y temperatura de aceite que lubrica sus partes móviles, y el flujo de combustible en conjunto, le dan a esta genial maquinaria la vitalidad para enfrentarse a la alturas.

Quedaba casi una hora de vuelo para culminar la misión. El plan de vuelo contemplaba una escala en Curara, hogar del Batallón de Selva N.º 25 del Ejército. Al fin se avizoraba el río Napo, aquel coloso de aguas turbias, señal tranquilizadora de retorno a la efímera civilización por sus pequeños asentamientos humanos en las riberas, distanciados entre sí por varias millas. Pronto alcanzamos sus márgenes. Sus meandros y estirones, tan útiles para el acuatizaje, por momentos evidenciaban amplias playas y bancos de arena, producto de la época de vaciante que dificultan la navegación y ponen en alerta a los prácticos fluviales[7].

A todas las estaciones, may day, may day...

Nadie imaginaría lo que vendría a continuación. Una rápida mirada hacia atrás desde mi lugar me permitió ver a los pasajeros arrullados por el rugir de los motores, que no dejaban de observar por las ventanillas, tomando fotos, leyendo sus mapas y cotejando información. Tras 20 minutos de aparente tranquilidad, de pronto, sin que nadie lo advirtiera, la nave se sacudió y se oyeron tres resoplidos bruscos en un motor, como si hubiera tragado algo que fuera a parar directo a los álabes girando a miles de revoluciones. Era una señal de alerta de que algo anormal estaba sucediendo. Inmediatamente se encendieron las luces de precaución del panel de instrumentos, por la baja presión de aceite y el incremento de temperatura en el motor derecho. Miré por el rabillo del ojo a mi acompañante y comprobé la anomalía. Rápidamente se efectuó el procedimiento de apagado de este motor y se controló el avión al ejercer presión en el pedal izquierdo para volar estabilizado, debido a la tracción asimétrica en la propulsión. Así, cual tropiezo de un caballo de carrera, el avión

6 Se denomina borde de ataque a la parte frontal del perfil del ala y borde de fuga a su parte posterior.
7 Los prácticos fluviales y sus conocimientos hacen posible la navegación en épocas de creciente y vaciante de los ríos amazónicos.



Vista aérea del Batallón de Selva Nº 25 Coronel Portillo en Curaray – Desembocadura del río Curaray en el Napo.

casi de inmediato desaceleró de 135 nudos a 85, y empezamos a perder unos 500 pies de altitud. Ambos pilotos completamos la lista de verificación, al asegurar el motor averiado y dejar todo en manos del motor izquierdo, que asumió la pérdida de su par. Desde las ventanillas se podría apreciar cómo el aceite manaba por todo el carenado del motor derecho, ante la sorpresa de los pasajeros.

Estábamos inmersos en una emergencia. Eran casi las 15:30 horas y habíamos lidiado con dos eventos súbitos, a los cuales se sumó el encendido total del panel de luces de precaución, lo que denotaba un mal funcionamiento. Se hacía evidente que la cadena de eventos hacia una fatalidad estaba en curso y era imperativo acuatizar tan pronto como fuera posible. Lamentablemente, la ciudad de Iquitos no estaba cerca. Había más de 100 millas de distancia de vuelo directo, lo que implicaba internarse nuevamente en el infierno verde. Por seguridad, se requería volar serpenteando el Napo para llegar al río Amazonas, en caso de que fallara el único motor disponible. Pero ¿cómo lograrlo a esas horas, con velocidad reducida y con combustible solo para una hora? Pensaba en cómo la mágica aventura de volar un hidroavión llegaba a su fin luego de una ardua tarea para su puesta en servicio. Había trabajado en ello más de un año y medio, con duras jornadas de mantenimiento sin hangar y pruebas en la ribera del río Nanay con calor abrasador. Era consciente de que volábamos con los únicos motores de su tipo en el país. Ningún operador militar o civil los usaba. Llevar el avión a Iquitos iba a ser muy difícil y pasarían meses hasta reparar el motor fallido. En ese momento vino a mi ser el deseo intenso de acuatizar sanos y salvos tanto con el personal como con la aeronave.

La decisión de continuar a Iquitos fue desechada. Se convino llegar cuanto antes al punto más próximo, que era Curara. Sabíamos que allí había una balsa para acoderar y la





Instantes luego del acuatizaje – remolque con lancha del Bsva Coronel Portillo N 29 Curaray, Comandante EP Ortiz observa sorprendido.

seguridad de una guarnición militar. En la cabina todos estábamos nerviosos, mirando en la pantalla del GPS cómo milla a milla se acortaba la distancia a Curara. Esta situación fue transmitida al almirante Peñaranda, mientras en la zona de pasajeros se pudo observar, entre rostros compungidos y serenos, que solo esperaban el desenlace. Se siguió el procedimiento de comunicar[8] nuestra actual situación a cualquier aeronave que volara en la zona: "A todas las estaciones, may day, may day, naval peruano 583, nivelado 3500 pies a 45 millas de Curaray con falla en el motor derecho, estimando 1720".

Seguimos el cauce del río Napo y pronto llegamos a la desembocadura del río Curara, tributario del primero, donde se pudo realizar un sobrevuelo de seguridad y un procedimiento de reconocimiento para llamar la atención de los militares allí. Era necesario ver posibles obstáculos en el río, como palizadas o bancos de arena, para optar por una franja de acuatizaje. Configuramos el avión para enfrentarlo en dirección opuesta a la corriente en el Napo. Entonces, con 80 nudos de velocidad indicada, las revoluciones del único motor, 20 grados de ángulo en los flaps, las luces de acuatizaje encendidas y elegido el punto de toque, fuimos acercándonos al río. La fase más peligrosa de la jornada estaba por suscitarse. Mi compañero, que era ser el instructor y tenía el mando en la aproximación, consideró que no contaba con la distancia apropiada en el río para detener la aeronave y abortó la maniobra para intentar otra aproximación. El único motor tuvo que ser puesto a máxima potencia, pero la situación no

8 En zonas donde no existe control aéreo, la frecuencia aire-aire 123.45 Mhz se utiliza para alertar a las aeronaves en la zona sobre las intenciones de una aeronave.



fue fructífera, porque la aeronave no respondió a este empuje súbito, considerando que tenía menos de 80 nudos, flotadores instalados, flaps en máxima posición (40 grados) y 10 pasajeros. Todo ello resultaba un obstáculo aerodinámico de consideración para este modelo[9]. Advertí el escenario en voz alta y lo ayudé a controlar la aeronave mientras recorríamos el tramo de río, en paralelo al agua, sin ascender y viendo venir la vegetación enfrente. A la derecha observábamos la delgada desembocadura del río Curaray, al cual ingresamos. Así nos salvamos de un inminente arborizaje y nos abrimos un espacio de río óptimo, para finalmente acuatizar y maniobrar a merced de la corriente con el motor disponible en reversa y adelante, para no ir a parar a los árboles de la orilla. Felizmente, no tuvimos daños personales y materiales que lamentar.

Después de las maniobras en el agua, fuimos auxiliados por una lancha de la Base del Ejército, que nos remolcó hacia una balsa. Allí nos esperaba el comandante de la unidad, sorprendido e intrigado por el repentino acuatizaje. Nos recibió con mucha amabilidad y le contamos lo sucedido. De inmediato, los pasajeros y la tripulación contaron cómo habían visto la situación. Seguidamente se inspeccionó el motor 2 y se encontró la fuga de una buena cantidad de aceite. Por la magnitud de la falla, requeriría un trabajo de Inspección Mayor (Overhaul).



9 Las limitaciones operacionales Twin Otter Serie 100 con flotadores y con 550 SHP de potencia por motor no permiten efectuar una ida de largo, siendo posible en la Serie 300 y 400 operados por la Fuerza Aérea al tener 650 SHP y 750 SHP de potencia por motor respectivamente.



Conclusiones

Hoy en día, las emergencias en la aviación no son frecuentes, pero de suceder exigen a los pilotos conocimiento, rapidez y pericia en sus procedimientos. El vuelo en hidroaviones, por su ámbito de operación, tiene otras variables, a diferencia de los aviones con trenes de aterrizaje con ruedas, lo que hace particulares a estas aeronaves que llegan a lugares inaccesibles de la Amazonía, en donde los ríos hacen de pistas y los vientos y la corriente afectan la maniobrabilidad en tierra y el temporal reinante en el aire.

Los sucesos narrados en esta historia exponen la labor institucional y la importancia del binomio hombre-máquina en el arte de volar en territorios alejados. La Marina, que en el pasado estableció el correo aéreo y dominio de los cielos amazónicos, ha sido y es partícipe del desarrollo de la región. Su brazo aéreo jamás debe prescindir de los hidroaviones, cuyas capacidades y versatilidad facilitarían la misión actual de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía.

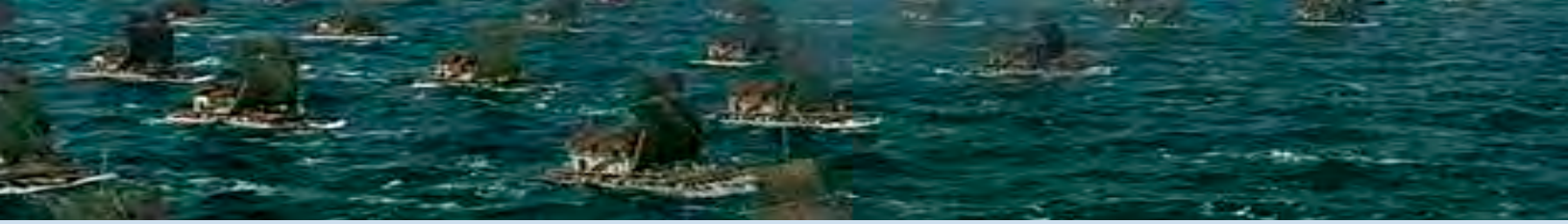
Al siguiente día, luego de haberse dado parte de los hechos vía teléfono satelital, fuimos trasladados a la ciudad de Iquitos en un MI-8T del Escuadrón. El avión quedó amarrado a la orilla del río Napo. Pasaría más un mes para traer el motor averiado en un Twin Otter de la Fuerza Aérea. Luego habría de planearse la odisea de llevar el avión intacto para su mantenimiento en nuestra base, lo cual se realizó navegando más de 240 millas por los ríos Napo y Amazonas, con todas las vicisitudes que la empresa implicaba en época de vaciante. Esta maniobra peculiar y única es motivo de una segunda parte de esta historia, basada en el último vuelo del *Inmortal*.

MOTOR DERECHO AVERIADO

Bibliografía

Documentos consultados:

- Informe de hechos ocurridos de Juan Patiño Ponce.
- Manual de la aeronave Twin Otter Serie 100.
- Libro de Organización del Escuadrón Aeronaval de la Amazonia
- Orden de vuelo del 16 de junio del 2012.
- Plan de vuelo del 16 de junio del 2012.
- Manual de rutas y estirones del Grupo Aéreo 42.
- Publicación de información aeronáutica, Córpac.



El navegante Topa Inga Yupanqui, "El Resplandeciente"

Foto mascarón de proa: Daniel Giannoni







Pilar Martínez Woodman y Michel Saenz Lascano Ruiz

Artista plástico escultora peruana, se inició en la pintura a los 8 años en el taller de Suárez Vertiz. Luego con Cristina Gálvez de 1977 a 1981 en «dibujo del natural». En 1991 Martínez Woodman egresó de la Facultad de Artes plásticas de la Pontificia Universidad Católica del Perú, especialidad de escultura con la guía de personalidades como Adolfo Winternitz en pintura y Anna Maccagno en escultura. En 1993 realizó su primera exposición internacional en la Galería del Museo de arte de las Américas (OEA) en Washington DC. con curadoría de Bélgica Rodríguez. En 2014 creó y ejecutó el mascarón de proa del velero escuela BAP *Unión*.

Desde 1992, Pilar Martínez se ha dedicado a apoyar la labor conservacionista e indigenista de su esposo Michel Saenz Lascano Ruiz, a defender el patrimonio cultural y natural de los nativos Asháninca aislados en la cordillera de Vilcabamba, departamento de Junín (VRAEM).

RESUMEN

Hijo de Pachacútec, Túpac Yupanqui fue educado desde muy pequeño en las artes guerreras y en materias reservadas a los jóvenes de la nobleza. Su padre le confió la expansión del imperio, tarea que asumió con gran capacidad. Ya en reinado inca, Túpac Yupanqui llegó hasta el norte imperial y, acompañado de otras naves, emprendió una travesía que, según los estudios que acompañan este artículo, lo llevó a la Polinesia.

PALABRAS CLAVE

Túpac Yupanqui, Pachacútec, Rapa Nui, Polinesia, Juan de Betanzos, José Antonio del Busto.

ABSTRACT

Son of Pachacútec, Túpac Yupanqui was educated since he was very young in the warfare arts and in topics reserved to the young men of the nobility. His father entrust him the expansion of the Empire, task that he assumed with great capacity. Once on Inca Reign, Túpac Yupanqui arrived up to the Imperial North, accompanied by other vessels, he undertook a travel that, according to the studies that come along this article, took him to the Polynesia.

KEYWORDS

Túpac Yupanqui, Pachacútec, Rapa Nui, Polynesia, Juan de Betanzos, José Antonio del Busto.

Introducción

En este breve ensayo, desarrollado a través de épocas tan diversas de nuestra historia como el Tahuantinsuyo de Topa Inga Yupanqui y el ámbito cultural y marítimo precolombino, asociado en sus diversas esferas de influencias en más de la mitad del continente americano, cada una con su propia civilización, analizaremos un conjunto socio cultural interrelacionado, apoyándonos en fuentes de informaciones académicas extraídas de documentos e investigaciones modernas, provenientes de etnos historiadores, antropólogos, arqueólogos nacionales e internacionales, sustentadas en primer lugar por los testimonios y documentos o escritos de los cronistas más célebres de la conquista, tratando de seguir las huellas del Inca navegante en su acercamiento al ámbito marítimo de su época en el cual tuvo que sumergirse a través el aprendizaje de la navegación local, hecho inédito en la historia Incaica y lamentablemente desconocido.

El propósito es alcanzar la historia de nuestros antepasados precolombinos al



La escultora con el mascarón de proa del BAP *Unión*, alusivo al Inca navegante Topa Inga Yupanqui.

gran público, sobre todo a la juventud de nuestro país, a la que se empieza a enseñar la historia del Perú en el colegio en un periodo que comienza con la llegada de Pizarro y sus conquistadores y continúa con la heroica lucha contra la presencia española. Trataremos de ampliar nuestra percepción hacia la época prehispánica en la cual está inmerso el Tahuantinsuyo del Inca navegante "Topa Inga Yupanqui" al término del siglo XV dC., para acercarnos a una realidad existente y comprobada de una



El navegante Topa Inga Yupanqui, "El Resplandeciente"

civilización desarrollada, que abarca nuestro ámbito ancestral y cultural cercano donde ya existía entonces una evolución, una percepción y una relación con los elementos que componían un universo diferente a la civilización occidental conquistadora del siglo XVI dC.

La educación del príncipe.- Alrededor de 1480 dC, Topa Inga Yupanqui, "El resplandeciente" como acostumbraba su pueblo llamar al Inca, estaba extendiendo y consolidando su dominio todavía, según refiere la historiadora María Rostworowski[1], sobre los diferentes Caciques del sur y norte del Tahuantisuyo, esta última área conocida por los investigadores modernos como área septentrional Andina[2]. A semejanza de Pachacutec, Topa Inga había sido educado como se sabe en el Coricancha, el templo del Sol, que su padre había renovado y rebautizado "el recinto del Oro" por el reinicio de su imperio. De niño, se le había iniciado en este recinto cerrado, donde había sido adiestrado en el manejo de las armas y la comprensión acertada del mundo Andino, procurado por su "ayo" y maestros especializados en las diferentes disciplinas enseñadas en el imperio, hasta las fiestas del Huarachico, cuando fue admitido, joven, en la casta por los orejones: De ahí, cuando tuvo la edad necesaria, entró al Yacha Huasi un colegio de guerra el cual según relata Garcilaso en sus "Comentarios reales", Pachacútec había ampliado para seguir los cursos reservados solo a los jóvenes de la nobleza[3]; ...como príncipe y por encargo de su padre Pachacutec, el joven Topa Inga Yupanqui se había dedicado a viajar por el Tahuantinsuyo, ampliando las fronteras, conquistando nuevos territorios y dándole institucionalidad a este imperio con la construcción de centros ceremoniales, caminos, tambos, sistemas de irrigación, y organizando como lo había hecho su padre a la población y a la administración estatales estableciendo y reforzando el principio de reciprocidad. Ahora, llegado en la etapa de adultez, seguía, todavía acompañado con los mejores regimientos de su ejército cuzqueño dirigidos por sus fieles orejones, algunos capitanes de su propio padre, terminando de someter, más allá de Tumbes en la costa norte de su imperio, a grupos huancavilcas.

Para esto disponía en Cajamarca de un ejército aguerrido, disciplinado e invicto, conformado además de los cuzqueños, por los mejores aliados que su padre y él mismo habían vencido. Podía en caso sea necesario, alcanzar a más de 40,000 hombres en unos cuantos días, constituidos por grupos de élites especialistas en todo tipo de armas, hondas, porras, macanas, hachas y arquería propias incluso de cada región.

- Pero acá, en este árido litoral, los rebeldes desaparecían, escapándose por el mar y reagrupándose rápidamente gracias a unas embarcaciones de balsas con velas sorprendentemente navegables en todo tipo de viento y pudiendo llevar de 10 a más de 100 personas dependiendo de su tamaño y uso.

Así que Topa Inga Yupanqui había tenido que adaptarse a la realidad local como había sabido hacerlo durante el transcurso de toda su vida de conquistas, extendiendo exitosamente el imperio a más del triple del territorio que le había entregado su ejemplar padre al término de su correinado. Del mismo modo, había sabido forjar alianzas, aprovechándose de las nuevas divisiones ya en práctica en este siglo, entre todos estos Señoríos[4] independientes, de lengua manteña, por debajo del golfo de Guayaquil y Huancavilca por el norte. Estos por la mayoría, poseían balsas de gran tamaño al instar de los mercaderes y todos navegaban

1. ROSTWOROWSKI, María. *Pachacutec Inca Yupanqui*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2001.
2. MARCOS, Jorge G. *Los pueblos navegantes del Ecuador prehispánico*. Quito: Abya-Yala. 2005.
3. GARCILASO DE LA VEGA, Inca. *Comentarios reales de los incas*. Lima: Cátedra. 2007.
4. JARAMILLO ARANGO, Antonio. El sistema comercial en el corredor Pacífico antes de la invasión europea. Una perspectiva desde Ecuador. [Consulta: 26 de febrero de 2019]. Disponible en: https://docplayer.es/16648512-El-sistema-comercial-en-el-corredor-pacifico-antes-de-la-invasion-europea-una-perspectiva-desde-ecuador.html



tratando de mantener territorios con vista al horizonte marítimo y conformados por ligas de mercaderes dedicados desde la antigüedad al comercio entre casi toda la costa oeste de Sud América y hasta poblaciones de América Central, la Mesoamérica de los Mayas y como los confirman investigaciones recientes, hasta la costa oeste de México[5].

Estrategia y ámbito.- "El Resplandeciente" aprendió a usar perfectamente el conocimiento local y de hecho, debía haber tenido a sus órdenes una red de pilotos y marineros de alta experiencia encargados de armar los diferentes tipos de balsas que necesitaba para perseguir y vencer donde sea a los insurgentes y lo había logrado persiguiéndoles en alta mar hasta la actual Isla de la Plata en la provincia de Manabí, Ecuador. Ahora, estaba listo para escuchar a los navegantes venidos de este horizonte donde se acostaba su padre el sol y escucharlos atentamente contar de sus viajes.

"El resplandeciente" quería, averiguar las maravillas que se reportaban de islas más allá del sol…

- A raíz de las investigaciones modernas y de descubrimientos arqueológicos, recién[6] sabemos ahora que los españoles encontraron en esta área una civilización antigua, organizada en ciudades pudiendo sobrepasar los 100.000 habitantes, tan comparable en esos tiempos a cualquier civilización de mercaderes navegando en otros océanos del mundo y desplazándose, desde época precolombina, hasta México, en balsas marinas a vela relativamente confortables pero seguras. Estas realidades como también el viaje de Topa Inga "por donde se acuesta el sol" han sido mencionadas y corroboradas por varios cronistas destacados de la conquista; Juan de Betanzos, Miguel Cabello Balboa y Sarmiento de Gamboa mencionan versiones parecidas en formas separadas: pero Sarmiento de Gamboa obtiene su versión en el Cuzco, cuando por orden del virrey Toledo elaboraba un pormenorizado informe sobre la historia del Incario (Gamboa 1572), respaldado por el testimonio de uno de los viejos "orejones", todavía en vida, de nombre Hernando Urco Guaranga[7], el cual pudo interrogar personalmente con sus traductores; Este le indicó que había viajado con el Inca Topa Yupanqui hacia el oeste y que el Inca agradeciéndole por sus servicios lo había a su regreso en Cuzco, elevado a la casta de orejones y encargado en Sacsayhuaman del cuidado de los tesoros traídos: Son numerosos también los escritos de esta época como los de Pizarro y del mismo Bartolomé Ruiz, el joven piloto que había servido bajo las órdenes de Cristóbal Colón en Caribe y se había vuelto experto 20 años más tarde como piloto y compañero del conquistador, que menciona que durante su segundo viaje, avistó y abordo en alta mar con su carabela una balsa a vela de gran tamaño con comerciantes indígenas que navegaban rumbo al norte, llevándose regalos y 3 informantes.

El rumbo del Navegante.- Siguiendo los pasos de los cronistas confiables de la conquista como Betanzos y el gran piloto Sarmiento de Gamboa, astrónomo y matemático, quien antes de descubrir las islas Salomón había realizado la proeza de cartografiar todo el estrecho de Magallanes, el doctor en historia y geografía, José Antonio Del Busto, catedrático y decano de la Universidad Católica del Perú, menciona en la conclusión de su libro "Túpac Yupanqui descubridor de Oceanía", veinte motivos serios para

5. DEWAN, Leslie y HOSLER, Dorothy. Ancient Maritime Trade Between Ecuador and Western Mexico on Balsa Rafts: An Engineering Analysis of Balsa Raft Functionality and Design. En: *Journal of Anthropological Research*, 2008. Vol. 64, nro. 1, pp. 19-40.
6. Max Uhle. Ver: COLLIER, Donald y MURRA, John. *Reconocimientos y excavaciones en el sur del Ecuador.* Cuenca: Centro de Estudios Históricos y Geográficos de Cuenca. 1982.
7. DOIG Kauffmann: "Historia y Arte del Perú Antiguo". Tomo 5. Citado por el Dr. Federico Kauffmann Doig en el tomo 5 (*expedición marítima del inca Túpac Yupanqui.*) de su "Historia y Arte del Perú Antiguo".



El navegante Topa Inga Yupanqui, “El Resplandeciente”



Viajes de Pizarro desde el año 1524 hasta el año 1527..



confirmar su teoría del derrotero más célebre de todas las navegaciones de Topa Inga Yupanqui; de hecho, se puede considerar que el Inca navegante, rodeado de los mejores navegantes mercaderes operando en el litoral de la área septentrional Andina de su imperio, habría emprendido, a partir, probablemente de un sitio ubicado entre el muy antiguo puerto de Paita y el actual estado de Manabí y al mando de una numerosa flota de embarcaciones de gran tamaño, una travesía por el océano Pacífico, llegando y dejando hasta ahora numerosos recuerdos de su pasaje a "Mangareva", la isla principal del archipiélago de las islas "Gambier", al Sur Este de la Polinesia francesa,(posición cartográfica: Lat. 23° 10´S/ Long.135° 00´O):

Siguiendo todavía más al Sur Este habrá seguido un derrotero que todos los gran navegantes polinesios, de isla en isla conocían para llegar hasta la isla extrema ubicada lo más a sur-este de su recorrido y llamada ahora, "Rapa Nui", actual[8] Isla chilena de Pascua, (Lat. 27° 08´S / Long. 109° 20´O), Inga Topa Yupanqui" aparentemente dejó también huellas en una muralla de características y técnicas arquitecturales Sacsahuaman–Tiahuanaco, completamente desconocidas en toda la Polinesia. En "Rapa Nui", los navegantes polinesios de esta zona conocían por su regreso, de la presencia a menos de dos/ tres días de navegación al sur, de los vientos de latitudes australes (entre 30° y 60° de latitud), soplando de oeste hacia el levante, en dirección de Chile. Finalmente y aprovechándose que dichos vientos, bajo la influencia de rotación del anticiclón del Pacífico Sur, se encuentran desviados, con el refuerzo además de la corriente de Humboldt hacia el norte, el inca navegante habrá alcanzado la costa de su imperio el Tahuantinsuyo, "... elevándose este periplo a legendario y convirtiéndose el Inca Túpac Yupanqui en navegante de amplio



Marinero manipulando las "guaras".

8. DEWAN y HOSLER, op. cit.

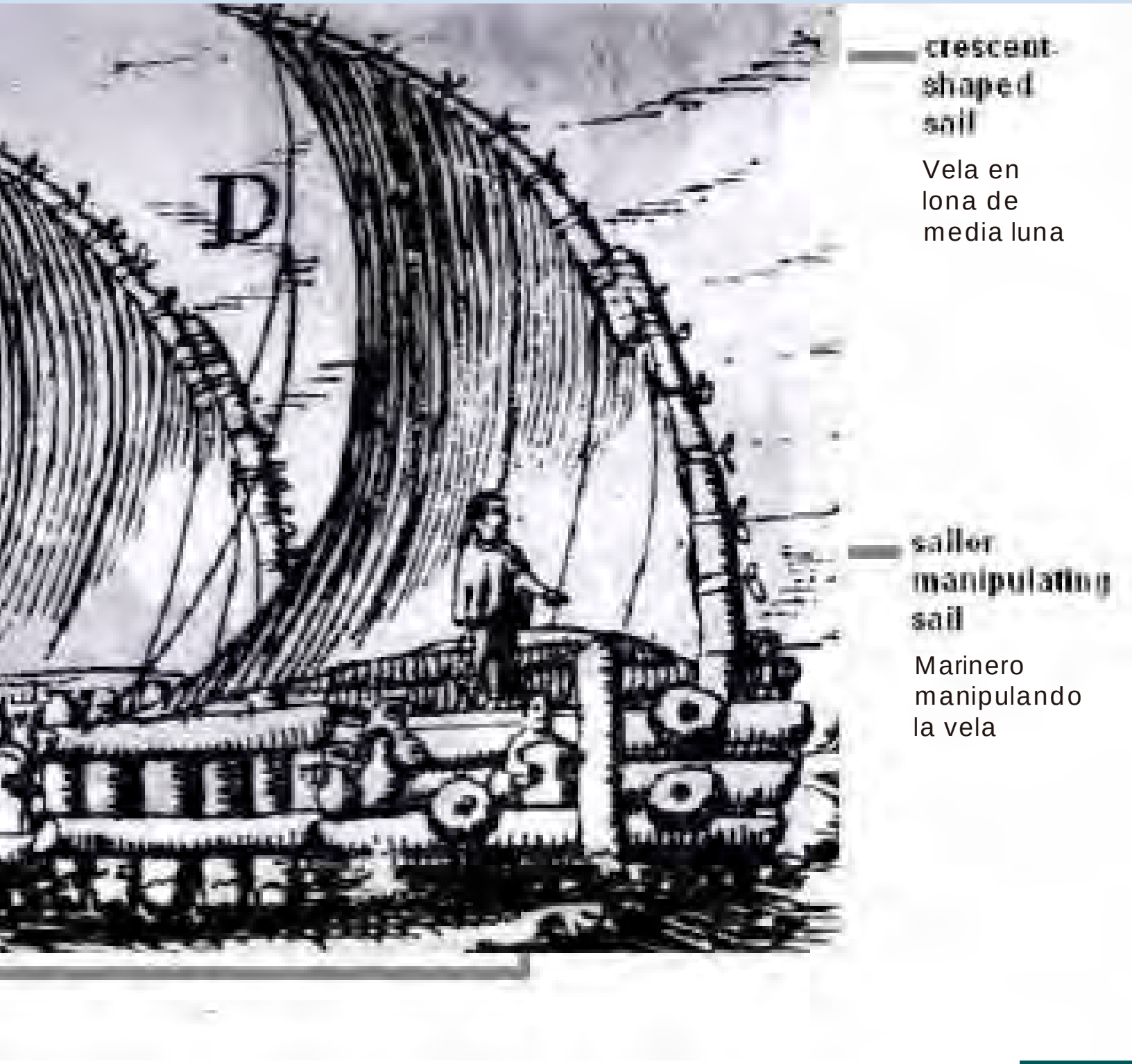
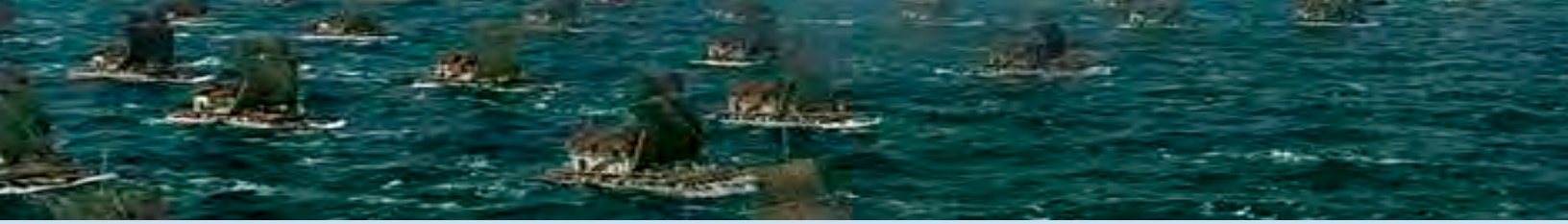


Figura 1. Dibujo de una balsa por Joris van Spilbergen (1619), “Speculum Orientalis Occidentalis Indiae Navigation”. La ilustración de Spilbergen deja claro que las balsas no fueron dirigidas con un timón, sino con tres juegos de tableros centrales: uno en el fondo, otro en la popa y otro en el centro del bote. Fuente: / Dra. (18 cf Dra. Dorothy Hosler “Ancient Maritime Trade Between Ecuador and Western México on Balsa Rafts”, 2008, 483 p.:Investigaciones realizadas en el Center for Materials Research in Archaeology and Ethnology: CMRAE.



horizonte…", como concluye en su obra el Dr. José Antonio Del Busto.

- De hecho y en la misma costa amerindia precolombina, existen evidencias en algunos de los numerosos datos conseguidos a través de descubrimientos que manejaban varios grupos de arqueólogos importantes, particularmente del alemán Max Uhle reconocido especialista del Ecuador precolombino y de la gran investigadora y antropóloga Americana Dorothy Hosler[9], ambos convencidos de que el foco de desarrollo de las civilizaciones sudamericanas precolombinas se hallaba en lo que hoy llamamos Mesoamérica, por la existencia de un tráfico marítimo con Centroamérica centrado en las costas del antiguo Ecuador y Perú que los historiadores habían llamado con justicia una «Confederación de Mercaderes».[10]

Elementos asociados desarrollándose en el Pacífico antes de la travesía de Topa Inga.

Por otro lado, Informaciones recientes proporcionadas por reconocidos etno historiadores, arqueólogos e investigadores internacionales, han permitido estos 15 últimos años confirmar que alrededor de los 4.000 aC., movimientos poblacionales de dispersiones migratorias de origen austronesian, proveniente del Asia del Sur- Este a partir de la isla de Taiwán, se propagarán vía marítima hacia la micronesia, asentándose al oeste de Nueva Guinea y mezclándose con pobladores melanesios ya establecidos en el periodo neolítico final (4350 aC./ 3700 aC.) en las islas Salomón y siguieron hacia el archipiélago de Vanuatu en el extremo este de la Melanesia durante el transcurso de varios siglos: A partir de esta área se desarrollaron navegantes de la



cultura "Lapita" (1350 a 650 aC.)[11] los cuales comenzaron, unos 3300 años atrás (1300 aC), una dispersión poblacional llegando así a los archipiélagos de Tonga y Fiji a menos de 1300 millas de Tahití, formando el reino de Tonga conocido como el imperio ¨Tui Tonga¨: A partir de 300 dC. sus navegantes ya se había aventurado al levante, navegando el Pacífico hacia Hawái. De ahí siguieron como navegantes expertos y estableciéndose por las islas marquesas y hasta el extremo Sur Este de un área conocida ahora por los

9. Ancient Maritime Trade Between Ecuador and Western México on Balsa Rafts, 2008, 483 pág.
10. Jijón y Caamaño (1997 [1952]: 84-85
11. Sustentos etnos históricos, fundamentados por contundentes excavaciones arqueológicas realizadas desde 2002 mediante las cuales se logró seguir las huellas dejadas por todos estos pueblos durante sus migraciones marítima gracias a pruebas de ADN y alfarería de barro idéntica proveniente de antiguos asentamientos perteneciente a la *cultura Lapita*.



investigadores como el “Triángulo cultural Tonga” en islas tan lejanas y posteriormente poblada como “Rapa-Nui”, la isla de Pascua que pertenece a Chile... de hecho, documentos etnohistóricos corroborados por excavaciones arqueológicas, demuestran la existencia de diferentes rutas marítimos de migraciones a través de todo el Pacífico y avalan los descubrimientos arqueológicos hechos en 2017 por equipos de investigadores chilenos y confirmado recientemente por la reconocida investigadora y antropóloga de la universidad de California, Dra. Dorothy Hosler. Estos hallazgos demostrarían incluso que a partir de “Rapa-Nui”, estos navegantes lograron tener contacto con antiguos habitantes de América del Sur y viceversa, entre1330 y 1430 dC más de un siglo antes de los españoles sobre áreas costeras de la actual octava región de Chile que formaba parte del conflictivo Tahuantinsuyo meridional, a medio siglo aproximadamente de las persecuciones emprendidas contra los rebeldes por el norte de su imperio por el navegante Inca Túpac Yupanqui.

Bibliografía

- BUSTO, José Antonio del. *Túpac Yupanqui. Descubridor de Oceanía*. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú. 2007.
- COLLIER, Donald y MURRA, John. *Reconocimientos y excavaciones en el sur del Ecuador*. Cuenca: Centro de Estudios Históricos y Geográficos de Cuenca. 1982.
- DEWAN, Leslie y HOSLER, Dorothy. Ancient Maritime Trade Between Ecuador and Western Mexico on Balsa Rafts: An Engineering Analysis of Balsa Raft Functionality and Design. En: *Journal of Anthropological Research*, 2008. Vol. 64, nro. 1, pp. 19-40.
- GARCILASO DE LA VEGA, Inca. *Comentarios reales de los incas*. Lima: Cátedra. 2007.
- JARAMILLO ARANGO, Antonio. El sistema comercial en el corredor Pacífico antes de la invasión europea. Una perspectiva desde Ecuador. [Consulta: 26 de febrero de 2019]. Disponible en: https://docplayer.es/16648512-El-sistema-comercial-en-el-corredor-pacifico-antes-de-la-invasion-europea-una-perspectiva-desde-ecuador.html
- JIJÓN Y CAAMAÑO, Jacinto. *Antropología prehispánica del Ecuador*. Quito: Pontificia Universidad Católica del Ecuador. 1997, pp. 84-85.
- KAUFFMANN DOIG, Federico. *Historia y arte del Perú antiguo*. Tomo 5. Expedición marítima del inca Túpac Yupanqui. Lima: Peisa. 2002.
- MARCOS, Jorge G. *Los pueblos navegantes del Ecuador prehispánico*. Quito: Abya-Yala. 2005.
- ROSTWOROWSKI, María. *Pachacutec Inca Yupanqui*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2001.
- SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro. *Historia general llamada índica. Historia de los incas*. Madrid: Miraguano. 1988.
- SMITH, Cameron. Contributions of the Manteno Expedition to the Study of the Possibility of Sustained maritime Contact Between Ecuador and West Mexico. Royal Geographical Society. Londres. 1999.
- XEREZ, Francisco de. Verdadera relación de la Conquista del Perú, 2003. [Consulta: 27 de febrero de 2019]. Disponible en: http://www.biblioteca.org.ar/libros/645.pdf
- WEST, Robert. Aboriginal Sea Navigation Between Middle and South America. En: *American Anthropologist*, 1961. Vol. 63, nro. 1, pp. 133-135.

Ejercicio naval más grande del mundo



RIMPAC-Rim of the Pacific (Lado o Borde del Pacifico), son los ejercicios de guerra naval y marítima más grandes del mundo. Se ejecutan bianualmente durante los meses de junio y julio, teniendo su base en Honolulu, Hawái.
Es organizado y administrado por la Marina de los Estados Unidos, participando todas las fuerzas armadas de Estados Unidos, así como de los países invitados.





Capitán de Fragata Jorge Vásquez Cerna
Se graduó como Alférez de Fragata de la Escuela Naval del Perú el año 1999.Es calificado en Guerra de Superficie y Armas de Superficie. Ha participado en diversos ejercicios y entrenamientos multinacionales, ha prestado servicios en el Estado Mayor General de la Marina, en los Valles de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM), como Comandante de la Estación Naval de Pichari-2017. A partir del 05 de Enero del 2018, ha asumido el cargo como Comandante del B.A.P. "Ferré".

RESUMEN
Este articulo describe experiencias operativas, administrativas y logísticas en la simulación de una colisión multinacional frente a un escenario real de conflicto.

PALABRAS CLAVE
Capaces, Adaptables y Aliados.

ABSTRACT
This article describes operational, administrative and logistical experiences in the simulation of a multinational collision in the face of a real conflict scenario.

KEYWORDS
Capable, Adaptive and Partners

Reseña Histórica:

El ejercicio RIMPAC se estableció en 1971 con la finalidad de poder contener la expansión soviética hacia el Pacífico. Al principio solo la conformaban las armadas de Australia, Canadá, Nueva Zelanda, Reino Unido y EE.UU.

Con el correr de los años y ya sin la amenaza Soviética, el RIMPAC se transformó y fue evolucionando incluyendo a mas Estados, modificando misionamiento original hacia objetivos orientadas a situaciones de seguridad y entrenamiento combinado y conjunto en el área de la guerra naval.

El ejercicio Multinacional RIMPAC, brinda una oportunidad única de entrenamiento y capacitación que permite a los países participantes promover, desarrollar y mantener relaciones de cooperación para asegurar las líneas de comunicaciones marítimas y brindar seguridad a los océanos del mundo.

El objetivo del RIMPAC es fortalecer la interoperabilidad entre las unidades de las Armadas participantes mediante la aplicación de procedimientos operativos estandarizados, así como construir la capacidad de planeación y conducción de operaciones navales con fuerzas de tarea multinacionales. También es un medio para promover la estabilidad en la región para el beneficio de todas las naciones participantes.

La cuenca del Pacífico es un centro de actividad marítima internacional y de gran importancia para el comercio entre países, lo que motiva la cooperación entre varios Estados a trabajar juntas para cuidar esta área y cumplir con los objetivos comunes.

La visión del ejercicio RIMPAC es entablar una contribución mutua en el Pacífico y el entrenamiento combinado y conjunto, teniendo como núcleo principal la cooperación y confianza multinacional con alta interoperabilidad que permita el encuentro entre profesionales que cumplan el objetivo nacional para construir una coalición capaz y adaptable.

Lo que busca el RIMPAC es integrar táctica y operacionalmente las fuerzas navales, aéreas y terrestres a través de la ejecución de ejercicios marítimos, terrestres, aéreos, seguridad marítima y ayuda humanitaria ante desastres naturales sustentados en el cumplimiento de objetivos globales y nacionales de las naciones participantes. Todos estos objetivos se centraron en la región Pacífico. Ejemplo de ello fue que en el ejercicio del año 2018 participaron: 52 unidades de superficie (43 en Hawái y 9 en el sur de California), 5 submarinos, 19 fuerzas terrestres ,29 aviones de reconociendo y patrullaje marítimo y más de 200 unidades aéreas de combate, aeronaves de carga y aproximadamente 25,000 personas.

Fueron 25 países lo que participaron, incluyendo a cuatro observadores:



PHOTOEX - Formación Final RIMPAC-2018, 39 buques.



Ejercicio naval más grande del mundo



Número de veces que han participado los países que integran el ejercicio RIMPAC 2018, presentado por la Armada de los EEUU, en la exposición final RIMPAC.

Australia, Brunéi Darussalam, Canadá, Chile, Colombia, Francia, Alemania, Israel, Holanda, Estados Unidos, Filipinas, India, Indonesia, Japón, Malasia, México, Nueva Zelanda, Perú, República de Corea, Reino Unido, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Tonga y Vietnam; siendo Camboya, Ecuador, Polonia y Turquía los observadores.

En el año 2002 se llevó a cabo la dieciochoava edición de estos ejercicios, siendo la primera vez que la Marina de Guerra del Perú participaba, siendo el segundo país latino americano -después de Chile- en ingresar a este ejercicio. Las nueve participaciones peruanas incluyeron puestos en tierra pertenecientes al STAFF (Estado Mayor Conjunto a órdenes del Director del Centro de Operaciones Marítimas), así como natación de combate, operaciones militares en territorio Urbano, operaciones directas de reconocimiento y escape de Submarino. Estos ejercicios incluyeron tres con unidades de superficie que incluyó al B.A.P. *Montero*. A los dos años participaría el B.A.P. *Mariátegui*.

B.A.P "FERRÉ"– 2018.

En el año 2018, luego de 14 años, participó el B.A.P. *Ferré* con una dotación de 92 tripulantes embarcados, 8 hombres de las Fuerzas de operaciones Especiales y 8 Oficiales del STAFF, este último compuesto por:

1. C. de F. Jorge Denegrí Boltan (CECG: Combinet Exercise Control Group/Grupo de Control de Ejercicio Combinado)
2. C. de C. Nelson Pinzas Vargas (N31-COPS: Current Operations Officer / Oficial de Operaciones Presentes)
3. C. de C. Paolo Camogliano Mannucci (N33-FOPS: Future Operations Officer / Oficial Operaciones Futuras)
4. C. de C. Gustavo Zevallos Roncagliolo (N31-COPS: Current Operations Officer / Oficial de Operaciones Presentes)



5. C. de C. Oswaldo Raygada Pedraja (STAFF CCTF/Combined Commander Task Force/ Comandante de la Fuerza de Tarea Combinada)
6. C. de C. Luis Nalvarte Málaga (ASSESSMENT /Evaluación)
7. C. de C. García Lazo de la Vega Liliana (JAG CELL / Judge Advocate General/ Juez Abogado General)
8. Tte. 1° Sandro Samanez Mariscal (N31-COPS: Current Operations Officer / Oficial de Operaciones Presentes)

Los Operadores Especiales estuvieron liderados por el Tte. 1° Gabriel Velarde Manrique (NECF: Naval Expeditionary Combat Force/ Fuerzas de Combate Naval Expedicionario y SOF: Special Operations Forces/ Fuerzas de Operaciones Especiales).

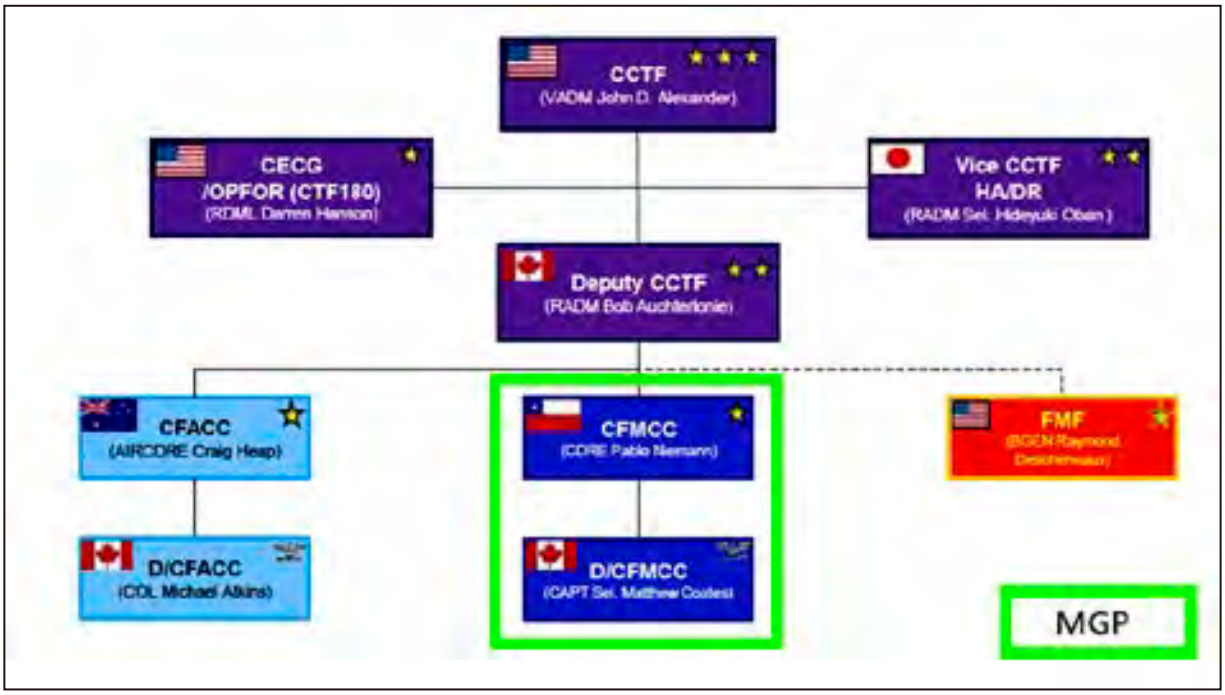
Fuerza de Tarea Combinada

La Fuerza de Tarea Combinada fue dirigido por el Comandante de la Tercera Flota (COMTHIRDFLT/Commander Third Fleet), Vicealmirante John D. Alexander, quien actuó como Comandante de la Fuerza de Tarea Combinada. (CCTF/Combined Commander Task Force), siendo, de este modo, el oficial que condujo el ejercicio.

Asimismo, el Contralmirante de la Armada Real Canadiense Bob Auchterlonie actuó como Segundo del Comandante de la Fuerza de Tarea Combinada (DCCTF/Deputy Combined Commander Task Force).

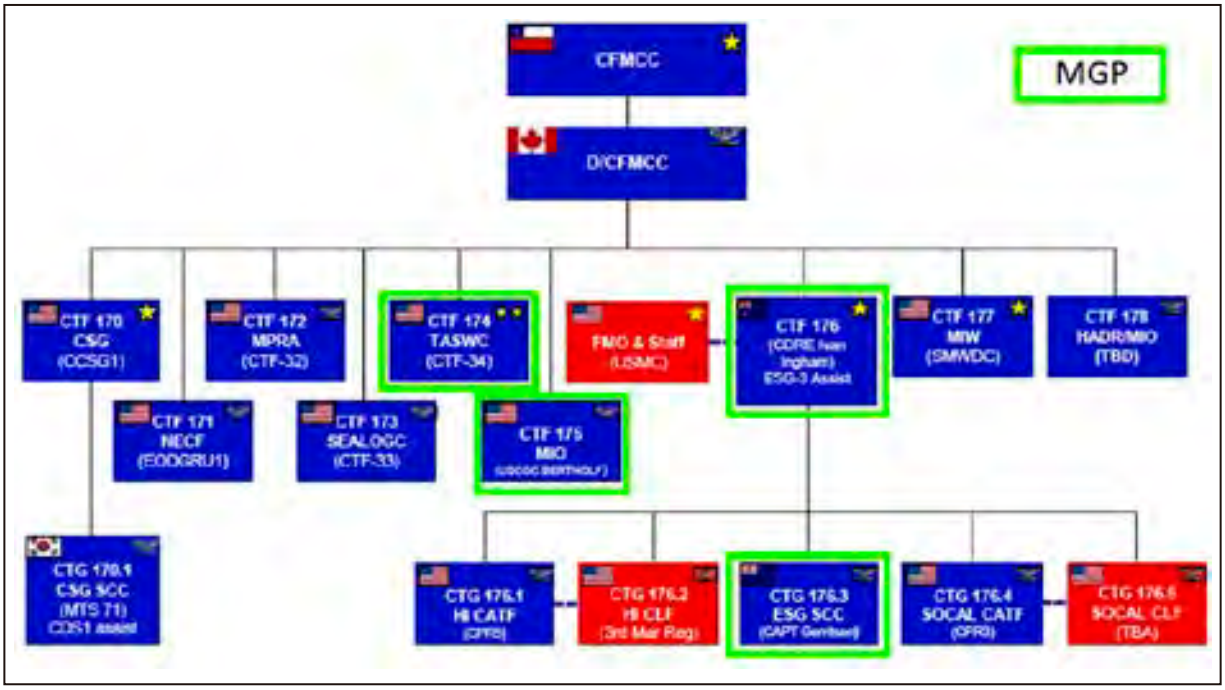
Por su parte, el Comodoro Pablo Niemann de la Armada de Chile actuó como Comandante del Componente Marítimo de la Fuerza combinada (CFMCC/Combined Force Maritime Componet Commander).

Del mismo modo, el Comodoro Aéreo Craig Heap de la Real Fuerza Aérea Australiana actuó como Comandante del Componente Aéreo de la Fuerza combinada (CFACC/ Combined Force Air Component Commander).



Fuerza de Tarea Combinada.





Componente Marítimo de la Fuerza Combinada.

Finalmente, el General Mark Hashimoto actuó como Comandante de las Fuerzas Marítimas de la Flota (FMF/Fleet Marine Force), por la Brigada de Infantería de Marina de los Estados Unidos.

La Armada Peruana perteneció al Componente Marítimo, el cual se dividía en ocho CTF (Commader Task Force/ Comandante de la Fuerza de Tarea), pudiendo integrarnos a tres Fuerzas de Tarea, CTF-174,CTF-175 Y CTF-176.

Este Componente Marítimo de la Fuerza Combinada estuvo compuesta de la siguiente manera:

CTF-170: Comandante del Grupo de Batalla CSG (Carrier Strike Group/Grupo Ataque del Portaaviones).

CTF-171: Comandante del NECF (Naval Expeditionary Combat Force/ Fuerzas de Combate Naval Expedicionario).

CTF-172: Comandante de las MPRA(Maritime Patrol & Reconnaissance Aircraft/ Aeronaves de Exploración Marítima).

CTF-173: Comandante del SEALOGC (Sea Logistic Commander/Comandante Logístico en el Mar).

CTF-174: Comandante del TASWC (Theater Anti Submarine Warfare Commander/ Comandante del Teatro de la Guerra Antisubmarina).

CTF-175: Comandante del MIO (Maritime Interdiction Operations / Operaciones de Interdicción Marítima).

CTF-176: Comandante del ESG(Expeditionary Strike Group/Grupo Ataque Expedicionario).

CTF-177: Comandante de la MIW (Mine Warfare/ Guerra Minas).

CTF-178: Comandante del HA/DR (Humanitarian Assistance and Disater Relief / Apoyo Humanitario en Zonas de Desastres).

Ser parte activa del RIMPAC involucra un proceso de planeamiento de largo plazo que permiten configurar el ejercicio y ajustar



detalles previos al inicio del mismo. Esta fase de planeamiento se complementa con una de preparación que incluye realizar ejercicios similares –a menor escala– a los que se llevarán a cabo. A continuación se presentarán las tareas efectuadas tanto durante la planificación como en la preparación:

Planificación (2017-2018)

- IPC (Initial Planning Conference/ Conferencia de Planeamiento Inicial)-06 al 09 Junio 2017, Base naval de San Diego-California-EEUU.
- MPC (Medium Planning Conference / Conferencia de Planeamiento Medio)- 05 al 12 Diciembre 2017, JBPHH (Joint Base Pearl Harbor-Hickam/ Base Conjunta naval-PH y Aérea-HK) - Hawái – EEUU.
- FPC (Final Planning Conference / Conferencia Planeamiento Final)-03 al 06 Abril 2018, Base naval de San Diego -California- EEUU.
- Durante estas conferencias se efectuaron diversas exposiciones y reuniones para coordinar los detalles del ejercicio, se realizan los ajustes al SOE: Schedule of Event / Guía de Eventos, la Organización de Tarea, desarrollaron las exposiciones de las CONOPS: Concept of Operations/ Concepto de las Operaciones, OPGEN: Operational General/ Operaciones Generales y OPTASK: Operational Tasking / Tarea operacionales, SAG: Surface Action Group / Grupo de Acción de Superficie aspectos administrativos y logísticos previos al arribo a Hawái.

Preparación (2018)

Durante el pre-despliegue se efectuaron diversos ejercicios con la finalidad de poder entrenar ejercicios de Guerra Antisubmarina, Superficie y Aérea, Interdicción Marítima, Tiros contra blanco al garete y reabastecimiento en la mar:

- Operativo Acuario-Guerra Antisubmarina, Maniobras tácticas y Procedimientos de Reabastecimiento en la mar.
- Operativo SIFOREX-Guerra Antisubmarina.
- Passex Fragata Francesa *Prairial*- Interdicción marítima y maniobras tácticas.
- Operativo Géminis- Maniobras Tácticas, Guerra Antisuperficie y Aérea.



Ejercicios Operaciones de Interdicción Marítima.



Ejercicio naval más grande del mundo



Itinerario- SOA(Speed of Advance/ Velocidad de Avance).

- Reabastecimiento real con el B.A.P *Tacna*.
- Todos los ejercicios se efectuaron en el idioma inglés.

Del 19 al 26 de junio se llevó a cabo –de tránsito desde San Diego hacia Hawái– el pre entrenamiento RIMPAC.

Durante este periodo se reunieron en la Base Naval de San Diego buques de las Armadas de Canadá, Francia, Chile, Perú y EEUU. En estos días se efectuaron *briefings* de todos los ejercicios a realizarse en la mar, se ejecutaron ejercicios de Guerra Antisuperficie, Antisubmarina y Aérea, ejercicios de interdicción Marítima (MIO), Tiro contra blanco al garete y contra blanco de alta velocidad Hammer Head, maniobras tácticas y reabastecimiento de combustible real. Vale indicar que el SOA promedio en este ejercicio era entre 18 y 20 nudos, llegando a velocidades máximas de 28 nudos sostenidas por periodos largos.

Todo este planeamiento y periodo de preparación sirvió para estar presentes, en óptimas condiciones, durante la edición XXVI del RIMPAC-2018 que se llevó a cabo desde el 26 Junio al 02 Agosto. Este ejercicio se desarrolló en tres Fases:

La fase puerto (HARBOR PHASE 26 Jun—9 Jul), que buscó entablar relaciones profesionales y personales entre todos los miembros participantes de las diferentes naciones. En ella se efectuaron reuniones personales para recibir información de conocimiento general de todos, capacitación y planificación de detalle. El objetivo de esta fase es buscar



RAS (Replenishment At Sea/Reabastecimiento en la mar)-Buques NRU ASTERIX-B.A.P FERRÉ-GROUP SAIL.



PHOTOEX (Ejercicio de recopilación de fotos y filmaciones de todas las unidades participantes)-GROUP SAIL.



que todos los participantes se conozcan y puedan intercambiar información de interés y experiencias con la finalidad de asegurar el éxito del ejercicio.

La fase de integración y entrenamiento de la fuerza (FIT: FORCE INTEGRATION TRAINING-9JUL-25 JUL) es en la que se desarrolla un cronograma de entrenamiento estructurado y detallado. Este entrenamiento se desarrolló en dos partes: básica y avanzada. Esto permitió desarrollar las habilidades de las unidades que participaron en aspectos tan amplios como el de operar y tener el comando y control junto a otras naciones que les toque comandar en los diferentes ejercicios.

Durante esta fase se desarrollaron entrenamientos reales de ASW(Anti-Submarine Warfare / Guerra Anti-Submarina), ASuWAnti-Surface Warfare / Guerra de Superficie,AAW(Anti Air Warfare / Guerra Anti-Aérea), SAR(Search and Rescue / Búsqueda y Rescate) y MSO: Maritime Security Operations / Operaciones de Seguridad Marítima (considera Operaciones de Interdicción Marítima, Antipiratería y Otros) , siendo la ultima actividad el PHOTOEX- RIMPAC 2018.

La tercera fase fue la de juego de guerra o fase escenario (SCENARIO FREEPLAY/ TACTICA 26—30 JUL), la cual puso a prueba las habilidades de la unidad naval durante un escenario. Los comandantes de los componentes y las unidades subordinadas respondieron a las situaciones del escenario que va escalando hacia situaciones mas complicadas. Estas incluyen situaciones reales que las naciones podrían enfrentar en la Cuenca del Pacífico. Como resultado, las unidades militares y los miembros que participan experimentan operaciones complejas con amenazas de superficie, submarinas, aéreas y terrestre, en las que se dieron estricto cumplimiento a las ROE (Rules of Engagement / Reglas de Enfrentamiento).



PHOTOEX- RIMPAC 2018-B.A.P FERRÉ Columna Foxtrot-Fila 2.



PHOTOEX- RIMPAC 2018.

Todo este despliegue de fuerza se desenvolvió en el Área de Operaciones Conjunta, JOA (Joint Operation Área). Esta fungió un escenario ficticio de una situación política-militar donde se requirió la participación de fuerzas militares, operando en una fuerza de tarea combinada en apoyo a una serie de resoluciones emitidas por las Naciones Unidas. Las áreas fueron dos , una en inmediaciones de las Islas de Hawái (HI) y la otra en el sureste de California (SOCAL).

Este escenario tomó lugar en un área geográfica simulada llamada Coaster Islands, la cual fue concebida tomando como referencia las islas de Hawái. Las Coaster Islands fueron divididas en cuatro países independientes: Orión, Griffon, Pandora y Yolo, llevándose a cabo una serie de conflictos y tensiones políticas y militares debido a la búsqueda de la hegemonía del país Orión.

Cabe mencionar que el RIMPAC en su condición de Ejercicio Multinacional, fue soportado por la plataforma web All Partners Access Network (APAN por sus siglas en inglés), en la cual se soporta toda la información del Ejercicio, asimismo se instaló el Sistema CENTRIXS-CMFP(Combinet Enterprise Regional Information Exchange System / Sistema de arquitectura basado en una plataforma similar a una pagina web cifrada que permite a las fuerzas de EEUU compartir y conducir planificación operacional con sus aliados), a bordo del B.A.P. "Ferré".



Conclusiones

RIMPAC no tiene perdedores. Cada marino participante se convierte en un ganador ya que la participación nos permite obtener el entrenamiento y desarrollo profesional mas completo y complejo en el mundo naval moderno.

El ejercicio multinacional RIMPAC 2018 tuvo el siguiente lema: Capable, adaptive, partners ("Capaces, Adaptables y Aliados"). Es decir contar con unidades capaces de cumplir la misión y tareas asignadas, adaptables a un entorno operacional cambiante y Aliados basado en la confianza mutua entre los participantes.

Este ejercicio nos permite adquirir experiencias formativas en la simulación de una colisión multinacional frente a un escenario real de conflicto, que incluye toma de decisiones del manejo de crisis, apoyo humanitario ante desastres naturales, cuidado del medio ambiente y todo lo asignado por mandato de la ONU (Organización de las Naciones Unidades).

La experiencia operativa, administrativa y logística nos permite adquirir competencias nuevas para todo el personal naval, las cuales serán aplicadas en nuestra institución. El personal seleccionado para este ejercicio tuvo un desempeño destacado durante la planificación y ejecución del ejercicio, demostrando el profesionalismo del Marino peruano.

El haber participado en este ejercicio naval combinado mas grande del mundo quedará grabado como un logro institucional y personal para todos los profesionales del mar. Este desafío nos permite colocar a la Marina de Guerra del Perú en un nivel internacional y poder trabajar en forma combinada y conjunta con diferentes armadas del mundo.



Noticias



Nacionales



Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

Licenciada en Ciencias de la Comunicación y egresada de la maestría en Relaciones Públicas por la Universidad San Martín de Porres. Redactora en órganos informativos de la Marina de Guerra del Perú, así como *community manager* y encargada de la página web institucional.

Ceremonial Naval: Entrega de espadas a los oficiales de servicios de la Marina de Guerra



En un acto lleno de tradición y ceremonial naval, se realizó la entrega de espadas a los oficiales de servicios de la Marina de Guerra que laboran a nivel nacional en las diversas áreas profesionales de las especialidades de Cuerpo Jurídico, Ingeniería, Sanidad Naval, Administración, Ciencias de la Comunicación, Arquitectura y Educación.

La Escuela Naval del Perú fue escenario de este evento, realizado el 6 de febrero, donde se leyó la resolución de otorgamiento de las espadas a los 289 oficiales de servicios de los grados teniente segundo, teniente primero, capitán de corbeta, capitán de fragata, capitán de navío y contralmirante.

En la ceremonia, el Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz, máxima autoridad naval, entregó las espadas a los oficiales y contó con la presencia del Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Manuel Váscones Morey, y del Director General del Personal de la Marina, Vicealmirante Alberto Alcalá Luna.

En similar acto, se entregó las espadas y la efectividad en el grado alcanzado a los oficiales asimilados de la Promoción 2017, quienes tras dos años de ingresar como profesionales procedentes de universidades y de demostrar sus aptitudes y capacidades, obtuvieron la condición de efectivos para formar parte de la oficialidad naval.

Finalmente, el Almirante Fernando Cerdán Ruiz tomó juramento a los oficiales de servicios presentes, quienes al término de la lectura de la fórmula respondieron con un contundente ¡Sí, juro!

Cabe precisar que, cada año, la Marina de Guerra del Perú convoca al proceso de asimilación para oficiales de servicios a profesionales especializados de diversas carreras, que son necesarios para cubrir las diferentes áreas dentro de la institución.

Tradicional velación de las espadas en la Cripta del Gran Almirante del Perú

La entrega de la espada a los oficiales de servicios tuvo un evento previo, denominado ceremonia de velación en la Cripta del Gran Almirante del Perú Miguel Grau.

En la tradicional ceremonia estuvieron presentes los oficiales de servicios de los grados teniente primero, teniente segundo, capitán de fragata, capitán de corbeta, capitán de navío y contralmirante, quienes durante dos días y en solemne acto escoltaron y velaron sus espadas.

El Capellán de la Escuela Naval del Perú, reverendo padre Yimmy Tello, junto al padre Abelardo Ramírez, realizó la paraliturgia y bendición de las espadas, que permanecieron en contacto con la espada del máximo héroe nacional. Este es un momento de simbólico acercamiento a los valores que caracterizaron al Peruano del Milenio.

El Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz, leyó la fórmula de velación: “Proteger y defender las nobles causas como el honor, la honestidad, caballerosidad, lealtad, justicia, patriotismo y el amor a Dios. El espíritu de la velación es un compromiso de vida y en nuestro caso, dar la vida por sus causas, pues velar las armas tiene un claro sentido de nobleza”.

Antes de la velación, la espada del Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau Seminario, fue trasladada de la casa de sus descendientes a su Cripta en la Escuela Naval, especialmente para esta ceremonia.



Zarpe del Buque Escuela a Vela BAP Unión en cuarto Viaje de Instrucción al Extranjero



Desde la Base Naval del Callao, el Presidente de la República, Martín Vizcarra Cornejo, despidió al buque escuela a vela BAP *Unión* y a su tripulación, que realizarán su cuarto Viaje de Instrucción al Extranjero, VIEX 2019. Se tiene previsto navegar más de cuatro meses y arribar a ocho puertos de cuatro países.

En esta travesía, los cadetes de tercer año de la Escuela Naval del Perú incrementarán sus capacidades en las artes marineras, incidiendo en la disciplina y el trabajo en equipo. Todo ello estará intercalado con las actividades culturales y protocolares que tendrán en cada puerto al que arriben, lo que será una valiosa oportunidad para estrechar los lazos de amistad e integración con las Armadas y la población de los países a ser visitados.

El Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz, señaló: "Como parte de su adecuada y exigente preparación, los cadetes navales podrán experimentar las vivencias que les depara el mar, forjando el carácter, disciplina y trabajo en equipo, actitudes esenciales para el cumplimiento de su deber, cuando integren las filas de esta Armada".

El buque escuela a vela, al mando del capitán de navío Kurt Böttger Garfias, y cuya dotación está compuesta por oficiales, cadetes, personal técnico, de marinería, y dos cadetes náuticos, visitarán el Puerto Manzanillo (México), San Diego, San Francisco, Honolulu y Los Ángeles (Estados Unidos), Vancouver (Canadá), y Balboa (Panamá).



Durante la navegación se dictará un promedio de cinco horas lectivas diarias de asignaturas como Navegación Astronómica, Meteorología, Oceanografía, Hidrografía, Maniobra, Operaciones Navales, Comunicaciones e Inglés, materias que formarán profesionalmente a los futuros oficiales de la Marina de Guerra.

Exitoso retorno del Buque Oceanográfico Polar BAP Carrasco de su XXVI Campaña Científica a la Antártida



Tras culminar exitosamente la XXVI Campaña Científica a la Antártida, el buque oceanográfico con capacidad polar BAP *Carrasco* arribó al Perú, luego de efectuar una programación de trabajos de investigación en la ensenada Mackellar en la bahía Almirantazgo, lo que permitió a los científicos de instituciones invitadas y personal especializado de la Dirección de Hidrografía y Navegación utilizar los modernos laboratorios a bordo.

El Jefe de Estado, Martín Vizcarra Cornejo, presidió la ceremonia acompañado del Ministro de Defensa, José Huerta Torres, y el Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz.

A bordo, se realizaron 22 trabajos a cargo de 72 científicos representantes de 16 instituciones nacionales, tres extranjeros de Chile y Colombia, tres extranjeros como cooperación internacional de Argentina y Portugal, así como seis oficiales de las armadas de Argentina, Brasil, Canadá, Ecuador, España y México.

Como destacada acción de esta travesía, y demostrando sus capacidades operativas, se realizaron las primeras operaciones aeronavales con el helicóptero Augusta Bell AB-412 SP del Escuadrón Aeronaval N.º 23, embarcado en el BAP *Carrasco*, que brindó soporte logístico a la Estación Científica Machu Picchu, ejecutando un total de 12 vuelos de reabastecimiento aeronaval.

Asimismo, se efectuaron 13 estaciones de lanzamiento de la Roseta Oceanográfica, equipo que recolecta muestras de agua a diferentes profundidades, el estudio de la circulación oceánica alrededor de las islas Shetland del Sur e isla Elefante, y su conexión frente a la costa peruana y el fenómeno de El Niño y La Niña.

La ceremonia contó con la presencia del Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, General de Ejército César Astudillo Salcedo; el Comandante General del Ejército, General de Ejército Jorge Céliz Kuong; el Comandante General de la Fuerza Aérea, General del Aire Rodolfo García Esquerre, entre otros.

Fragata de Vigilancia "Prairial" de la Marina Nacional de Francia realizó visita oficial al Perú



La fragata de vigilancia marítima *Prairial*, de la Marina Nacional de Francia, arribó a la Base Naval del Callao el 26 de febrero, en el marco de una escala de cinco días, que incluyó visitas y saludos protocolares a las autoridades navales y civiles en Lima.

La unidad francesa, al mando del capitán de fragata Sylvain Faya, arribó a territorio peruano con una tripulación compuesta por 15 oficiales, 58 suboficiales y 22 marineros. Fue recibida al momento del amarre en el muelle por el oficial de enlace del Estado Mayor General de la Marina, capitán de navío Alfredo Osorio Bromberg.

Posteriormente, la delegación extranjera presentó su saludo protocolar e intercambió placas recordatorias con el Jefe de Estado Mayor de la Comandancia de la Fuerza de Superficie, capitán de navío Jorge Portocarrero Castillo; con el comandante de la Base Naval del Callao, capitán de navío José Hernández Samanez; y el Capitán de Puerto del Callao, capitán de navío Eduardo Neyra Ugarte.

Del mismo modo, sostuvieron una reunión con el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, vicealmirante Manuel Váscones Morey; el Comandante General de Operaciones del Pacífico, vicealmirante James Thornberry Schiantarelli; y el Jefe de Estado Mayor de la Comandancia de la Fuerza de Superficie, capitán de navío Jorge Portocarrero Castillo.

La fragata de vigilancia F-731 *Prairial* cumple la misión de lucha contra el narcotráfico y pesca ilegal. En tiempos de paz brinda seguridad naviera, asistencia en la pesca, protección del tráfico comercial y recopilación de información.



Develación del busto en homenaje al marino francés, Almirante Abel Bergasse Du Petit Thouars

En el complejo arquitectónico "Marinos Notables de Armadas amigas" en la Escuela Naval del Perú, como parte del programa de actividades de la fragata *Priarial*, una delegación participó en la develación del busto en homenaje al marino francés, almirante Abel Bergasse du Petit Thouars, quien fuera Comandante de la Escuadra Francesa en el Pacífico sur en enero de 1881. Gracias a su participación, el ejército chileno ingresó a Lima pacíficamente.



El acto de develación del busto, realizado el 26 de febrero, fue presidido por el Comandante General de la Marina, almirante Fernando Cerdán Ruiz, y contó con la presencia del Embajador de Francia en el Perú, Antoine Grassin.

Oficial de Marina participó en curso de Rescate de Submarinos en la Real Marina de Australia

En la Base Naval HMAS Stirling, en la ciudad de Rockingham, estado de Western en Australia, se llevó a cabo el curso de Coordinación de Rescate Submarino en el Centro de Rescate y Escape de Submarinos (SERC), de la Real Marina de Australia, en el que participó el Capitán de Fragata Carlo Bertalmio Nicolini de la Marina de Guerra del Perú.



El evento contó con la participación de oficiales submarinistas y buzos de salvamento de las Armadas de Alemania, Australia, Brasil, Canadá, Chile, Estados Unidos, India, Indonesia, Italia, Malasia, Polonia, Suecia, Turquía y Vietnam.

Por su parte, el agregado de Defensa a la Embajada del Perú en la Mancomunidad de Australia y concurrente en Nueva Zelanda, Indonesia y la República de Singapur, Capitán de Navío Ezio Piana Arenas, visitó las instalaciones del SERC durante el curso y se entrevistó con el comandante de la Base HMAS Stirling, Capitán de Navío RAN Ansley Morthorpe, y el Comandante del SERC, capitán de fragata RAN Matthew Brown. Durante la reunión se resaltó la importancia de la cooperación entre las Marinas de Australia y el Perú, esta vez materializada en este curso que incrementó las capacidades del Grupo de Salvamento y de la Fuerza de Submarinos de la Marina de Guerra.

El curso de Coordinación de Fuerzas de Rescate de Submarinos tiene como objetivo estandarizar los criterios y procedimientos para que, en caso de requerirse un apoyo internacional ante el siniestro de un submarino, sea fácil y rápida la interoperabilidad de los sistemas de rescate y escape, a través de la acción de la Oficina Internacional de Enlace de Escape y Rescate Submarino (ISMERLO), que utiliza como referencia el Manual de Búsqueda y Rescate de Submarinos ATP-57, Edición C, Versión 3.

El ISMERLO tiene como propósito brindar apoyo a las naciones que lo requieran mediante un sitio web no clasificado, funcional y coordinado, que tiene un respaldo redundante e incluye alertas globales para cualquier evento de rescate (real o de ejercicio). Puede utilizarse para coordinar la movilización de elementos de rescate en todo el mundo en una situación de emergencia. Su objetivo principal es minimizar y monitorear el tiempo hasta el primer rescate, cuya sede se encuentra en Northwood, Reino Unido, que opera bajo los auspicios de la OTAN y está conformado por personal de distintas naciones, con experiencia operativa y técnica, y conocimientos en escape y rescate submarinos.

Patrulleras de puerto donadas por la República Popular de China reforzarán operaciones de interdicción marítima.

La Marina de Guerra del Perú, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), en cumplimiento de sus funciones como Autoridad Marítima Nacional, incorporó cuatro lanchas patrulleras de puerto modelo 957Y, donadas por el Ministerio de Defensa Nacional de la República Popular China al Estado Peruano.





En la ceremonia, realizada el 2 de abril, en el embarcadero Boterín de la Escuela Naval del Perú, estuvo presente el embajador extraordinario y plenipotenciario de la República Popular China en el Perú, Jia Guide; el Ministro de Defensa, José Huerta Torres; y el Comandante General de la Marina, almirante Fernando Cerdán Ruiz.

Durante el acto se dio a conocer que las lanchas cumplirán la función de patrullera de puerto. Para el efecto, se les asignó el número de casco y nombre: PP-616 *Salaverry*, PP-617 *Ancón*, PP-618 *Lomas* y PP-619 *Chilca*.

El Comandante General de la Marina resaltó el compromiso del Estado peruano en dotar de medios a la Marina para cumplir eficientemente el rol institucional, en defensa de la seguridad nacional y su contribución con el desarrollo del país. Asimismo, remarcó: "Las patrulleras recientemente incorporadas estarán asignadas a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en su condición de Autoridad Marítima Nacional, y se convertirán en un importante elemento que permitirá realizar operaciones de control y vigilancia de las actividades acuáticas, en el ámbito de responsabilidad".

A su turno, el Ministro de Defensa se dirigió especialmente a las dotaciones de estas cuatro naves para que las usen de la mejor manera posible: "Es una gran responsabilidad, con muchas características apropiadas para las tareas que se les va a encomendar y, por lo tanto, tienen la gran responsabilidad de darles el mejor uso, de lo cual estoy seguro, conociendo la formación con la cuentan. Les deseo viento en popa y aguas calmas, que les permitan cumplir la misión de vigilar el Mar de Grau".

Es importante mencionar que entre las principales características de las lanchas patrulleras resaltan: eslora de 15 metros, manga de 3,30 metros, desplazamiento a carga plena de 13,41 toneladas métricas. Dispone de espuma dura y obturadora inyectada debajo de la plataforma de la cabina que impide el ingreso de agua y capacidad para 1400 litros de combustible en tanque. Puede desarrollar hasta 50 nudos de velocidad en un mar tranquilo. Cuenta con dos motores diésel, cuerpo principal de fibra de vidrio reforzado, cuatro compartimientos estancos, cabina de máquinas, cabina de control, cabina de almacenaje y cabina de proa.

Estas unidades forman parte de un conjunto de materiales y equipamientos diversos donados como asistencia militar gratuita de China a Perú en favor de las Fuerzas Armadas.


Concurso
Diseño de
Logotipo
200 años
MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
BICENTENARIO
Encuentra las Bases en: www.marina.mil.pe

Noticias Internacionales





Megister en Historia Víctor Manuel Torres Laca

Magister en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Docente en la Universidad de Lima, en la Pontificia Universidad Católica del Perú y en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Colaborador en las editoriales Norma y Santillana, en el diario *El Comercio* y en Ediciones Peisa.

ARGENTINA

Adquisición de patrulleros marítimos

El pasado 14 de febrero entró en vigencia un contrato firmado en noviembre de 2018 que estipula la adquisición de cuatro patrulleros para la Armada argentina. Con un valor total de € 300 millones, el acuerdo incluye la entrega del buque *L'Adroit*, construido en 2011, y tres patrulleros nuevos del mismo modelo, OPV 87. Los trabajos se encuentran a cargo de Kership, una iniciativa conjunta de las empresas navales francesas Naval Group y Piriou[1].



El patrullero *L'Adroit* (P725) fotografiado en Singapur en el 2013 cuando se encontraba en servicio con la Armada francesa. Crédito: Firestorm250.

El patrullero *L'Adroit* fue construido por Naval Group (en ese entonces DCNS) como iniciativa privada y arrendado a la Armada Francesa hasta el 31 de agosto de 2018. Tiene 87 metros de eslora y 11,7 metros de manga, para un desplazamiento a plena carga de 1500 toneladas. Es propulsado por dos motores diésel ABC Tipo 12VDZC de 2800 kW de potencia cada uno, que mueven dos hélices para una velocidad máxima de 21 nudos y un radio de acción de 8000 millas náuticas a 12 nudos. Cuenta con un cañón de 20 mm y dos

1. GROIZELEAU, Vincent. Naval Group / Piriou : Le contrat des OPV argentins entre en vigueur. 15 de febrero de 2019. ***Mer et Marine***. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.meretmarine.com/fr/content/naval-group-piriou-le-contrat-des-opv-argentins-entre-en-vigueur

ametralladoras de 12,7 mm. Los sensores se encuentran al interior del mástil integrado e incluyen un radar de vigilancia Terma Scanter 4100 y un Terma Scanter 6000, dos radares de navegación, un sistema infrarrojo de barrido frontal FLIR Talon, un sistema de vigilancia electro-óptico SAGEM EOMS NG, un sistema de soporte de medidas electrónicas Thales Vigile y dos lanzadores de señuelos Lacroix Sylena. Los diversos equipos se integran a través de sistema de misión Polaris. Está dotado con una plataforma de vuelo que puede operar helicópteros de hasta 10 toneladas y un hangar con capacidad para recibir un helicóptero de cinco toneladas. Cuenta también con dos rampas traseras para desplegar embarcaciones semirrígidas. La tripulación asciende a 32 personas, pero existe la posibilidad de transportar 27 pasajeros adicionales[2].



Características principales del patrullero *L'Adroit*. Crédito: Naval Group.

Antes de ser transferido a la Armada argentina a inicios del 2020, el *L'Adroit* tendrá una parada técnica que incluye el recorrido del sistema de propulsión, el reacondicionamiento del casco y el cambio del cañón de 20 mm por uno de 30 mm a control remoto. Los otros tres buques mantendrán las características del primero, pero tendrán un casco reforzado para navegar en aguas antárticas. Se espera que el último de estos sea entregado en el primer trimestre de 2022[3].

BRASIL

Botadura del submarino Riachuelo

El pasado 14 de diciembre fue lanzado al mar el submarino *Riachuelo* (S-40), en las instalaciones del Complejo Naval de Itaguaí, en el estado de Río de Janeiro. En la ceremonia estuvieron presentes el entonces presidente, Michel Temer, y el presidente electo Jair Bolsonaro[4]. Los orígenes de este programa se remontan a la preocupación del gobierno brasileño por salvaguardar la extensa región del Atlántico



El submarino *Riachuelo* (S22) hoy convertido en museo. Crédito: Carlos Luis M C da Cruz.

2. NET-MARINE. Patrouilleur *L'Adroit* : Caractéristiques principales. 2012. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: http://www.netmarine.net/bat/patrouil/adroit/caracter.htm
3. GROIZELEAU, op. cit.
4. MARINHA DO BRASIL. Marinha lança ao mar o Submarino "Riachuelo", o primeiro do PROSUB. 14 de diciembre de 2018. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-lanca-ao-mar-o-submarino-riachuelo-o-primeiro-do-prosub

Sur que se encuentra dentro de sus aguas jurisdiccionales, territorio que ha bautizado como la Amazonía Azul. En diciembre de 2008, los presidentes de Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, y Francia, Nicolas Sarkozy, acordaron una alianza estratégica de cooperación en materias de defensa. En ese marco, en septiembre del 2009 se firmaron los cinco contratos que conforman el Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) con la empresa francesa DCNS (hoy Naval Group) por un valor total de €7,000 millones. Los acuerdos abarcan la transferencia de tecnología necesaria para la construcción de una base naval y un astillero de submarinos en Itaguaí; cuatro submarinos de propulsión convencional derivados del modelo Scorpène, designados S-BR; y un submarino de propulsión nuclear por parte de la Armada Brasileña bajo la designación SN-BR; así como la adquisición de torpedos F21 y contramedidas acústicas CANTO. La construcción misma de las embarcaciones corre a cargo de Itaguaí Construções Navais (ICN) una empresa conjunta entre Naval Group (41%) y la constructora brasileña Odebrecht (59%). La empresa francesa tiene el control operativo pero el Estado brasileño goza de derecho de veto a través de la Empresa Gerencial de Projetos Navais (EMGEPRON). Odebrecht se ha encargado de la construcción del astillero y la base naval para su posterior transferencia a ICN[5].



Ceremonia de lanzamiento al mar del submarino *Riachuelo* (S40). Crédito: Marinha do Brasil.

Los S-BR como el *Riachuelo* son una versión modificada del modelo Scorpène original que se encuentra en servicio en las Armadas de Chile, India y Malasia. La eslora ha pasado de 66.4 a 71.62 metros, pero la manga se mantiene en 6.2 con lo que el desplazamiento en superficie pasa de 1,717 a 1,870 toneladas. El incremento en la manga no ha sido empleado para instalar un sistema de propulsión independiente del aire (AIP) sino para incrementar el espacio para combustible, provisiones y literas. Al igual que los Scorpène chilenos cuenta con un sistema de propulsión diésel-eléctrico con cuatro motores diésel MTU 16V 396 SE84, y un motor eléctrico Jeumont Schneider de 2.8MW para una velocidad máxima de 20 nudos. El sistema de armas comprende seis tubos lanzatorpedos de 533 mm con hasta dieciocho torpedos F21 y/o misiles antibuque Exocet SM 39. Cuenta también con el sistema de contramedidas acústicas Contralto-S con dos lanzadores para señuelos CANTO. La tripulación asciende a 35 personas. El lanzamiento al agua del *Riachuelo* (S40) será seguido por el de sus gemelos: *Humaitá* (S41) el 2020, *Tonelero* (S42) el 2021 y *Angostura* (S43) el 2022[6].

5. MARINHA DO BRASIL, op. cit.
6. PODER NAVAL. Diferenças entre o submarino Scorpène e o S-BR brasileiro. 7 de diciembre de 2018. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: Https://www.naval.com.br/blog/2018/12/07/diferencas-entre-o-submarino-scorpene-e-o-s-br-brasileiro/

Selección del modelo MEKO A100

El pasado 28 de marzo la Marina de Brasil anunció la selección del Consorcio Aguas Azuis para la construcción de las corbetas de la clase Tamandaré. La solicitud de propuestas para este proyecto se hizo pública en diciembre de 2017 y en los quince meses siguientes se analizó el desempeño del navío, su ciclo de vida, el modelo de negocio y la participación de la industria nacional planteada por cada uno de los candidatos. El consorcio ganador esta formado por dos empresas brasileras: Atech Negócios em Tecnologías y Embraer junto con una alemana: ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS) quienes basaron su oferta en el modelo MEKO A100 de TKMS. Se espera firmar un contrato para la construcción de cuatro de estos navíos a fines del presente año y, por primera vez en la historia de la Armada, uno para el manejo de su ciclo de vida, incluyendo las actividades de mantenimiento postventa. Se espera que entren en servicio entre 2024 y 2028 con un contenido nacional de 31% para la primera unidad y un promedio de 41% para las demás. De esta manera se espera generar cerca de 2,000 empleos directos y 6,000 indirectos[7].



La Marina de Brasil recibió cuatro corbetas de la clase Inhaúma entre 1989 y 1994. Solo dos de ellas se mantienen en servicio, incluyendo la *Jaceguai* (V-31) que se muestra en la imagen. Crédito: Marinha do Brasil.

Los buques tendrán una eslora de 107.2 metros y una manga de 15.95 para un desplazamiento de 3,455 toneladas. Serán impulsados por cuatro motores diésel MAN 12V 28/33 DSTC a una velocidad de crucero de 14 nudos. Estarán equipados con un cañón principal de 76/62 mm de la empresa italiana Leonardo, un cañón antiaéreo Mk4 de 40 mm de la sueca Bofors, ametralladoras de 12,7 mm Sea Defender de



La corbeta *Barroso* (V-34) es una versión mejorada de la clase Inhaúma pero solo se construyó una unidad. Crédito: Marinha do Brasil.

7. MARINHA DO BRASIL. Projeto "Classe Tamandaré": Marinha do Brasil seleciona a melhor oferta. 28 de Marzo de 2019. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/press_release_-_projeto_classe_tamandare_-_marinha_seleciona_a_melhor_oferta.pdf

la belga FN Herstal, un sistema de lanzamiento vertical para misiles antiaéreos Sea Ceptor de la europea MBDA, misiles antibuque Exocet MM.40 Block 1 y Block 3 también producidos por MBDA, dos tubos lanzatorpedos triples TLS-TT de 324 mm de la británica SEA y lanzadores de señuelos C-GUARD de la danesa Terma. La electrónica comprende un radar de búsqueda 3D BAE Artisan, un radar de búsqueda de superficie de la estadounidense Raytheon, dos radares de navegación también provistos por Raytheon, un sistema de control de tiro Thales STIR 1.2 EO Mk2, dos sistemas de vigilancia optrónicos Safran Paseo XLR, un sistema de guerra electrónica Indra Rigel y un sonar de casco ATLAS Electronik ASO 713[8].

CHILE

Planes de renovación

El pasado 13 de octubre el Ministro de Defensa de Chile, Alberto Espina, declaró ante la prensa el inicio de los estudios para la adquisición de tres nuevas fragatas para la Armada. De esta manera se espera reemplazar a los buques *Almirante Williams* (FF-19), *Capitán Pratt* (FFG-11) y *Almirante Latorre* (FFG-14)[9]. Como se recordará, el *Almirante Williams*, es una fragata de la clase Boxer, es decir, corresponde al segundo lote de las Tipo 22 construidas para la Armada Real Británica. Fue incorporada al servicio en 1988 como HMS *Sheffield* (F96) y retirada en el 2002 tras catorce años en actividad. En el 2003 fue transferida a la Armada chilena en el 2003 en la cual pasó a ocupar el rol de buque insignia. Fue sometida a un proceso de modernización que incluyó la instalación de un cañon Oto Melara de 76/62 mm a proa, el reemplazo de sus dos lanzadores de misiles antiaéreos Sea Wolf por dos lanzadores óctuples Barak 1, la sustitución de sus cuatro misiles antibuque Exocet MM.38 por ocho Harpoon y la adecuación de hangar y pista de aterrizaje para recibir helicópteros Cougar SH-32 en vez de los Lynx que usaba en servicio británico[10].



La fragata Almirante *Latorre* (FFG 14) durante su participación en los ejercicios Partnership of the Americas 2007. Crédito: US Navy.

Las fragatas *Latorre* y *Pratt* conforman la clase Jacob Van Heemskerck, entraron en servicio con Armada Real de los Países Bajos en 1986 como *Jacob van Heemskerck* (F812) y *Witte de With* (F813) respectivamente. Fueron transferidas a la Armada chilena en el 2005 (*Latorre*)

8. MARINHA DO BRASIL, op. cit.
9. MAYORGA, Francisca. Ministro de Defensa anuncia compra de 3 buques para la Armada. 13 de octubre de 2018. La Tercera. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.latercera.com/nacional/noticia/ministro-defensa-anuncia-compra-3-buques-la-armada/360493/.
10. ARMADA DE CHILE. FF-19 *Almirante Williams*. S. f. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.armada.cl/armada/unidades-navales/superficie/fragatas/ff-19-almirante-williams/2014-04-

y 2006 (*Pratt*). A diferencia de la *Almirante Williams* no han sido sometidas a modificaciones importantes de manera que mantienen como sistemas de armas principales un lanzador Mk.13 capaz de disparar misiles antiaéreos Standard SM-1, 1 lanzador óctuple de misiles antiaéreos Sea Sparrow, ocho misiles antibuque Harpoon, un sistema de defensa de punto Goalkeeper de 30 mm y dos lanzadores dobles de torpedos antisubmarinos Mk.46[11].



La fragata HMAS *Melbourne* (FFG 05) de la clase Adelaide durante su participación en los ejercicios RIMPAC 2018. Crédito: US Navy.

En el contexto de este programa de reemplazo de fragatas la Armada chilena ha estado sondeando sus opciones en el mercado internacional de buques de segunda mano. De acuerdo con declaraciones del Vicealmirante Rob Kramer, comandante en jefe de la Armada Real de los Países Bajos, el gobierno chileno habría firmado una carta de intención durante EXPONAVAL 2018, en diciembre de 2018. De acuerdo con esta, la Armada Chilena recibiría dos fragatas de la clase Karel Doorman en el 2024 y el 2027 cuando estas sean retiradas del servicio por su contraparte neerlandesa[12]. Ellas se sumarían a las dos fragatas del mismo tipo que se encuentran en servicio chileno en la actualidad: la *Blanco Encalada* (FF-15) y la Almirante Riveros (FF-18).

Una segunda posibilidad es la adquisición de fragatas de la clase Adelaida a la Armada de Australia (RAN) pues se ha programado para este año la visita de una comisión de oficiales chilenos a ese país a fin de navegar en dichos buques. Se trata del HMAS *Darwin* (FFG-03), en servicio activo entre 1984 y 2017, HMAS *Melbourne* (FFG-05), en servicio desde 1992, y *Newcastle* (FFG-06), en servicio desde 1993. El diseño



La fragata HMS *Van Amstel* (F-831) de la clase Karel Doorman en el curso de operaciones humanitarias en los Estados Unidos tras el paso del Huracán Katrina. Crédito: US Navy.

11. ARMADA DE CHILE. FFG-14 *Almirante Latorre*. S. f. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.armada.cl/armada/unidades-navales/superficie/fragatas/ffg-14-almirante-latorre/2014-04-15/131928.html
12. NAVAL TODAY. Chile likely buyer of remaining two Dutch M-frigates. 13 de febrero de 2019. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: https://naval-today.com/2019/02/13/chile-likely-buyer-of-remaining-two-dutch-m-frigates/

de estos buques está basado en la clase Oliver H. Perry de la Armada Estadounidense, pero han sido modificados extensamente en el servicio australiano. Cuentan con un lanzador Mk.13 similar al de las *Jacob Van Heemskerck* pero este ha sido modificado para disparar los más avanzados Standard SM-2 en vez de los SM-1. Adicionalmente, han sido dotadas de un sistema de lanzamiento vertical Mk.41 con ocho celdas cada una de las cuales puede ser equipadas con cuatro misiles antiaéreos Evolved Sea Sparrow Missile (ESSM). Las ventajas de estos barcos frente a las Karel Doorman es que permitirían a la Armada Chilena mantener su capacidad de defensa antiaérea de área y su disponibilidad inmediata pues se encuentran en proceso de reemplazo en la RAN por tres destructores de la clase Hobart, de los cuales dos ya han sido entregados[13]. En contrapartida, la opción holandesa ofrece las ventajas de una logística común con dos de las fragatas ya en servicio.

Rompehielos dado de baja

El pasado 11 de febrero, en la base naval de Talcahuano se dio de baja al rompehielos *Contralmirante Oscar Viel* (AP-46) tras veinticuatro años de operaciones y 87 campañas en aguas antárticas con la Armada de Chile[14]. El buque fue construido originalmente en los astilleros de Canadian Vickers en Montreal y completado en 1960 para la Guardia Costera de ese país hasta 1993. Fue adquirido en 1995 por la Armada de Chile para cumplir la función de exploración antártica. Tiene una eslora de 89.9 metros y una manga de 19.1 para un desplazamiento de 6,320 toneladas a plena carga. Es impulsado por cuatro motores diésel Fairbanks-Morse 38D8-1/8-12 con 8,496 caballos de potencia y dos motores diésel Ruston RK3CZ capaces de generar 7,250 para una velocidad máxima de 15 nudos y un radio de acción de 12,000 millas náuticas a 12 nudos. Contaba con dos cañones Oerlikon de 20 mm y una cubierta de vuelo capaz de recibir helicópteros Bo-105 para una tripulación de 33 personas[15].



Ceremonia de despedida al Contralmirante Viel (AP-41). Crédito: Armada de Chile.

Las funciones desempeñadas por el *Viel* serán asumidas por otros buques desplegados en la Tercera Zona Naval, con sede en Punta Arenas. El *Aquiles* (AP-41) asume el rol de transporte y base para las expediciones antárticas, el remolcador *Lautaro* (ATF-67) asume el rol logístico de transportar combustible a las bases y el patrullero *Marinero Fuentealba*

13. SANDOVAL, Roberto. La Armada de Chile interesada en buques de la clase Adelaida. 18 de Febrero de 2019. Defensa.com. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.defensa.com/chile/armada-chile-interesada-buques-clase-adelaida
14. ARMADA DE CHILE. Rompehielos *Óscar Viel* se despide tras navegar lo equivalente a casi 20 vueltas al mundo. 11 de febrero de 2019. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.armada.cl/armada/noticias-navales/rompehielos-oscar-viel-se-despide-tras-navegar-lo-equivalente-a-casi/2019-02-11/145057.html
15. SAUNDERS, Stephen. *Jane's Fighting Ships 2004-2005*. Londres: Janes Information Group. 2004, p. 110.

(OPV-83) se encargará de comisiones específicas y de misiones de apoyo en aguas antárticas. Entretanto, ya se ha iniciado la construcción de un nuevo buque rompehielos en los astilleros de ASMAR en Talcahuano. Se espera su botadura al mar en el 2022 y su entrada en servicio al año siguiente. La nueva unidad asumirá con creces los roles del *Viel*, pues tiene capacidad para 120 personas más dieciocho náufragos en operaciones de rescate, instalaciones hospitalarias y una cubierta de vuelo capaz de recibir dos helicópteros Super Puma y 20 contenedores[16].



Maqueta del futuro rompehielos de la Armada Chilena. Crédito: Armada de Chile.

ESPAÑA

Entrada en servicio del patrullero Furor

El pasado 21 de enero, en el Arsenal de Ferrol, la empresa Navantia hizo entrega a la Armada española del patrullero *Furor* (P-46)[17]. Se trata de la sexta unidad del programa Buque de Acción Marítima (BAM), concebido en el 2004 con el propósito de reemplazar a los patrulleros de las clases Barceló (seis unidades), Anaga (diez unidades), Conejera (cuatro unidades), Toralla (dos unidades) y Descubierta (cinco unidades). Las misiones por desempeñar incluyen labores de vigilancia, rescate, asistencia en caso de catástrofes, atención médica, transporte de materiales y lucha contra la contaminación tanto en la zona económica exclusiva española como en caso de asistencia a otros países. En el año 2006 se ordenaron las cuatro primeras unidades



El patrullero *Tornado* (P44). Crédito: Sergio Acosta

16. ARMADA DE CHILE, op. cit.
17. DEFENSA. Acto de entrega a la Armada española del BAM *Furor*. 22 de enero de 2019. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.defensa.com/espana/acto-entrega-armada-espanola-bam-furor

a la empresa Navantia: *Meteoro* (P-41) entregado a la Armada en 2010; y *Rayo* (P-42), *Relámpago* (P-43) y *Tornado* (P-44) entregados en 2011. En el 2014 se ordenaron dos unidades adicionales: *Audaz* (P-45) entregado en 2018 y *Furor* (P-46)[18].

Los BAM, también conocidos como clase Meteoro, tienen una eslora de 93.9 y una manga de 14.2 metros para un desplazamiento a carga máxima de 2,840 toneladas. Son impulsados por dos motores diésel de 12,000 caballos de fuerza cada uno que actúan sobre dos ejes propulsores para una velocidad máxima de 22 nudos. El armamento comprende un cañón Oto Melara de 76/62 mm a proa, dos cañones M242 Bushmaster de 25 mm y dos ametralladoras Browning M2 de 12,7 mm. Cuentan con un radar de exploración de superficie Indra SkyFender, un sistema de control de tiro Navantia DORNA y un sistema de guerra electrónica Indra Rigel. Disponen de facilidades médicas, incluyendo zonas de hospitalización que le permiten asumir misiones de hospital en zonas de emergencia. Cuentan con una cubierta de vuelo capaz de operar helicópteros AB-212, NH-90, SH-60 y aeronaves no pilotadas. La tripulación asciende a 48 personas[19].

Bibliografía

- ARMADA DE CHILE. Rompehielos *Óscar Viel* se despide tras navegar lo equivalente a casi 20 vueltas al mundo. 11 de febrero de 2019. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.armada.cl/armada/noticias-navales/rompehielos-oscar-viel-se-despide-tras-navegar-lo-equivalente-a-casi/2019-02-11/145057.html
- ARMADA DE CHILE. FF-19 *Almirante Williams*. S. f. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.armada.cl/armada/unidades-navales/superficie/fragatas/ff-19-almirante-williams/2014-04-15/111211.html
- ARMADA DE CHILE. FFG-14 *Almirante Latorre*. S. f. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.armada.cl/armada/unidades-navales/superficie/fragatas/ffg-14-almirante-latorre/2014-04-15/131928.html
- ARMADA ESPAÑOLA. Buque de Acción Marítima. S. f. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspannola/buquesunidades/prefLang-es/
- DEFENSA. Acto de entrega a la Armada española del BAM Furor. 22 de enero de 2019. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.defensa.com/espana/acto-entrega-armada-espanola-bam-furor
- GROIZELEAU, Vincent. Naval Group / Piriou : Le contrat des OPV argentins entre en vigueur. 15 de febrero de 2019. Mer et Marine. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.meretmarine.com/fr/content/naval-group-piriou-le-contrat-des-opv-argentins-entre-en-vigueur
- JANE'S. Climbing the ladder: Brazil's PROSUB. 2018. Jane's Defence Weekly. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.janes.com/images/assets/998/86998/Climbing_the_ladder_Brazils_PROSUB_submarine_programme.pdf
- MARINHA DO BRASIL. Marinha lança ao mar o Submarino "*Riachuelo*", o primeiro do PROSUB. 14 de diciembre de 2018. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-lanca-ao-mar-o-submarino-riachuelo-o-primeiro-do-prosub
- MARINHA DO BRASIL. Projeto "Classe Tamandaré": Marinha do Brasil seleciona a melhor oferta. 28 de Marzo de 2019. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/press_release_-_projeto_classe_tamandare_-_marinha_seleciona_a_melhor_oferta.pdf
- MAYORGA, Francisca. Ministro de Defensa anuncia compra de 3 buques para la Armada. 13 de octubre de 2018. La Tercera. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.latercera.com/nacional/noticia/ministro-defensa-anuncia-compra-3-buques-la-armada/360493/
- NAVALTODAY. Chile likely buyer of remaining two Dutch M-frigates. 13 de febrero de 2019. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: https://navaltoday.com/2019/02/13/chile-likely-buyer-of-remaining-two-dutch-m-frigates/
- NET-MARINE. Patrouilleur L'Adroit : Caractéristiques principales. 2012. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: http://www.netmarine.net/bat/patrouil/adroit/caracter.htm
- PODER NAVAL. Diferenças entre o submarino Scorpène e o S-BR brasileiro. 7 de diciembre de 2018. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: Https://www.naval.com.br/blog/2018/12/07/diferencas-entre-o-submarino-scorpene-e-o-s-br-brasileiro/
- SANDOVAL, Roberto. La Armada de Chile interesada en buques de la clase Adelaida. 18 de Febrero de 2019. Defensa.com. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: https://www.defensa.com/chile/armada-chile-interesada-buques-clase-adelaida
- SAUNDERS, Stephen. Jane's Fighting Ships 2004-2005. Londres: Janes Information Group. 2004.

18. ARMADA ESPAÑOLA. Buque de Acción Marítima. S. f. [Consulta: 8 de abril de 2018]. Disponible en: http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspannola/buquesunidades/prefLang-es/
19. ARMADA ESPAÑOLA, op. cit.

Publicaciones





Esperanza Navarro Pantac

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

Heraclio Bonilla

El Perú y la Guerra Civil española 1936-1939: la visión de la prensa peruana.

Lima, Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2018.
348 p., il, 24 cm.

La Guerra Civil española, que estalló el 17 de julio de 1936 y se prolongó por 988 días holocáusticos en los que España vivió la etapa más sangrienta de su historia, fue sufrida por sus excolonias americanas casi en carne propia, por los lazos afectivos que aún las unían con la madre patria. En la Península, republicanos y nacionales, hermanos contra hermanos, se enfrentaban con porfiado ensañamiento, inmolando medio millón de vidas.



En las elecciones de 1936, el Frente Popular, coalición entre republicanos de izquierda y socialistas, había llevado a la presidencia a Manuel Azaña. El Gobierno tuvo que hacer frente a un aumento de la violencia política provocada por el partido fascista Falange Española, que a principios de 1936 había sido una fuerza política secundaria y recibía





Reanudose la ofensiva insurgente en el frente N. O.

El Coronel Aranda trató de romper el cerco de los mineros asturianos en Oviedo

Un magnífico recibimiento le fué tributado a JORGE PRADO en Huancavelica

LA CRONICA

DIARIO DE LA MAÑANA PARA TODA LA REPUBLICA

Se produjo un serio incidente por la detención de un barco mercante británico cerca de Melilla

General aprobación ha merecido la fórmula presidencial Prado-Piérola-Grau

El Coronel Mangada agradeció al Ayuntamiento de Madrid la medalla de oro que le va a otorgar

La Cronica, portada del 24 agosto de 1936

En julio, la violencia política y la polarización social dieron lugar a una sublevación militar liderada por el general Francisco Franco, cuyo fracaso inició la Guerra Civil.

El bando republicano de la izquierda estaba formado por el Gobierno de ese momento, junto con sindicatos, comunistas, anarquistas, obreros y campesinos. En el bando contrario, el nacionalista, dirigido por el general Franco, con parte del ejército español asentado en Marruecos. Al lado de varios de los generales más influyentes, Franco había dado el golpe de Estado el 17 de julio de 1936: con él estaba la parte rebelde del ejército, la burguesía, los terratenientes y, en general, las clases más altas.

Podríamos decir que fue un enfrentamiento entre comunismo y fascismo: la Unión Soviética y las democracias europeas apoyaban al bando republicano; en cambio, el bando nacionalista tenía el soporte de los Gobiernos fascistas de Alemania (con Hitler) y de Italia (con Mussolini), que le dieron un soporte de armas más consistente y efectivo.

La guerra fue enconada, porque involucraba lucha de clases, guerra de religión, enfrentamiento de nacionalismos opuestos, lucha entre dictadura militar y democracia republicana, entre revolución

ahora una avalancha de afiliaciones de jóvenes de derechas listos para la lucha.

y contrarrevolución. Por ambas partes se cometieron graves crímenes en el frente y en las retaguardias, como sacas de presos, *paseos*, desapariciones de personas o *tribunales* extrajudiciales.

El eco llegó hasta las costas americanas. Había transcurrido poco más de un siglo desde que las colonias de América se emanciparon, pero no habían desaparecido los lazos que las unieron con la madre patria y el recuerdo de un pasado compartido. El conflicto conmovió a la sociedad peruana, y polarizó la opinión hacia uno y otro bando.

Los intelectuales de izquierda se solidarizaron con las fuerzas de la República: César Vallejo, César Falcón, Eudocio Ravines, Magda Portal, Víctor Raúl Haya de la Torre, Luis E. Valcárcel, Xavier Abril, José María Arguedas, César Moro, Emilio Adolfo Westphalen, Esteban Pavletich, Alberto Tauro, Elías Tovar, entre otros.

Por el Partido Nacionalista, apoyaban José de la Riva-Agüero, Víctor Andrés Belaunde, Raúl Porras Barrenechea, Guillermo Hoyos Osores, Felipe Sassone, Carlos Miró Quesada Laos, Carlos Pareja Paz Soldán, Guillermo Lohmann Villena, Raúl Ferrero Rebagliati, Pedro Yrigoyen, entre otros.



LA GUERRA CIVIL EN ESPAÑA

Se ha reanudado el COMBATE cerca de MADRID

La intensidad de la batalla sólo es interrumpida por emocionantes duelos aéreos, que son observados por los combatientes de ambos bandos

El Teniente Coronel Julio Mangada es el que comanda a las milicias que defienden la capital española

ALBACETE HA CAIDO EN PODER DE LAS FUERZAS GOBERNISTAS DESPUES DE 24 HORAS DE COMBATE

LA CRONICA

DIARIO DE LA MAÑANA PARA TODA LA REPÚBLICA

El hijo del ex-Rey Alfonso, Príncipe Juan se unió a las fuerzas rebeldes en Burgos

2,500 guardias civiles de Ciudad Real se habrían plegado a revolucionarios

La Crónica, portada del 5 de agosto de 1936

Gobernaba en el Perú el general Óscar R. Benavides bajo el lema de "orden, paz y trabajo". Con el respaldo del Ejército y de la oligarquía, esto es, de la derecha peruana, reprimía con mano dura a los nuevos partidos que se autoproclamaban de izquierda (apristas y comunistas). Su Gobierno comprendió el lapso completo





GANADA DRY

LA PRENSA

PENETRO Gotas

LA NUEVA ESPAÑA DE FRANCO SERIA UNA ESPAÑA FASCISTA

Las aguas del río Ohio a la oeste de Cairo

REAJUSTE DE LAS CUENTAS DE LA GUERRA

COMPLICACIONES VASCO ALEMANAS

BOMBARDEADOR ALEMAN PARA SUECIA

Necesita mejorar el servicio del tráfico entre las provincias

RESUMEN

FRANCIA CUENTA CON LA AVIACION MAS PODEROSA

Comentario de Leon Trotsky

PASE LOS CARNAVALES EN UN AUTO PROPIO—Y DESPUES SIGA GOZANDO DE EL

COMPRE UN AUTO USADO

A

FERRAND HERMANOS

EDIFICIO BELEN AV. URUGUAY 172

Viña Tacama TINTO RESERVADO

M. P. OLAECHEA HIJOS ICA - LIMA

La Prensa, portada del 3 febrero de 1937

de la guerra española, hasta el 1 de abril de 1939, con el último parte de guerra que firmó Franco declarando su victoria. Con este último acto, dio paso a una dictadura que duraría hasta su muerte el 20 de noviembre de 1975.

En este libro, Heraclio Bonilla centra su investigación sobre el impacto que la Guerra Civil española tuvo en algunos grupos de la sociedad peruana, así como sus razones, en los testimonios que recoge de los principales diarios de la época: *La Crónica*, *La Prensa* y *El Comercio*, así como en el semanario católico *Verdades* y en el bisemanario político nacionalista *Las Derechas*.

Sobre lo que acontecía en la madre patria, los diarios de Lima, como observa Bonilla, reproducían detalladamente las noticias. En los editoriales se pronunciaban sobre el conflicto y los artículos de opinión de personalidades como Víctor Andrés Belaunde, Guillermo Hoyos Osores, Carlos Miró Quesada Laos, René Tupic, y muchos otros, se manifestaban a favor del bando franquista. Los enviados de Franco para hacer propaganda a favor de su causa fueron recibidos y agasajados por lo más granado de la sociedad limeña. Además, *El Comercio* publicaba un boletín mensual sobre lo que recaudaba El Ropero Peruano Español, organizado por una junta de señoras para reunir donativos a favor de los huérfanos de España.

Esa decidida inclinación a la causa nacionalista de Franco, señala Bonilla, revela el rol que tenía España "entre las élites y vastos sectores medios y populares en la configuración de su identidad

social y política". Por otro lado, la derecha peruana veía un paralelismo en la situación política, "porque lo que estaba en el centro del conflicto en España eran los mismos que nutrían los temores de estos grupos [de derecha]", los cuales concordaban en la "necesidad de atajar el peligro comunista ([...] apristas y comunistas eran lo mismo), de impedir el laicismo en el Estado, de pensar en las Fuerzas Armadas como garantes del orden".

Podemos revivir cómo el lector limeño que hace 83 años aprehendía con avidez las noticias sobre los avatares de la tragedia española: una sección principal del libro reproduce los artículos que publicaban los diarios de la capital, a través de los cuales conoceremos de primera mano la posición de sus editorialistas y columnistas.

La obra, producida por el Fondo Editorial del Congreso del Perú en 2018, será presentada en el julio del año en curso en la Feria Internacional del Libro.



El Comercio

EDICION DE LA TARDE

Pastillas de Bismuto y Magnesia "ERBA"

5 cts.

LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

LOS NACIONALISTAS SIGUEN AVANZANDO HACIA BILBAO

Importantes declaraciones del general Franco al asumir el Gobierno

El Gobierno de Madrid dice en un comunicado, que su artillería bombardeó los frentes revolucionarios

El Frente Popular ha lanzado un volante en el que hace un llamamiento a los comunistas

CUADROS DOLOROSOS DE TODAS LAS GUERRAS

"No defenderé - dijo - ningún privilegio El movimiento del pueblo estará sobre todos los demás"

Se informa de Burgos que las tropas de Mola han tomado nuevas posiciones

El avance nacionalista sobre Bilbao

Triunfo de los nacionalistas

Un héroe auténtico

DUELO CARLISTA

Izando la bandera española

ACEITE PURO DE OLIVO ITALIANO

Santa Rosa de Lima

AGENTES

ENRIQUE FERREYROS Co. S. A.

San José 387 Teléfono 32139

SE NECESITA CORRALON

La propaganda

RADIO INTERNACIONAL

El Comercio, portada del 2 de octubre de 1936

Está fina y pulcra obra producida por el Fondo Editorial del Congreso del Perú el año 2018, será presentada en el mes de julio del año en curso en la Feria Internacional del Libro.



VIVES GRAU

Vives, Grau, en mi corazón peruano.
Lo alientas en cada palpitar,
Y en la inmensidad del océano,
Vives en cada gota del mar.

Vives, Grau, en la gloria,
donde solo van los escogidos.
Por eso con orgullo y fervor escribo,
para decirle al mundo
que jamás fuiste vencido.

Vives, Grau, en Iquique y en Angamos.
En sus aguas tu valor brilló.
Al vencido supiste dar la mano,
y tu actitud, para la eternidad quedó.

Vives, Grau, en el corazón de todos los peruanos.
Tu sangre no en vano fue inmolada.
Y aquí en tu patria unidos como hermanos,
te serviremos de última morada.

Vives, Grau, en el Parlamento.
Allí está tu escaño
diciéndole presente a tu pueblo
todos los días del año.

Vives, Grau, en el Huáscar.
Vives en el puente de mando.
Y esto que quede muy claro.
Aún no has hecho tu último disparo.

Henry Bullard Coello
8 de Octubre del 2000

MUSEO NAVAL DEL PERÚ
SEDE LIMA



Conoce la historia de nuestro Almirante
Miguel Grau Seminario

Horarios de Atención

Martes a Viernes	Sábado y Domingo
9:00 am. a 4:00 pm.	9:00 am. a 1:00 pm.

Jirón Huancavelica # 170 -172 - Cercado de Lima
casagrausedelima@gmail.com
Teléfono: (01) 428-5012
Museos Navales del Perú

Normas para la presentación de artículos

Las ideas y opiniones contenidas en los trabajos publicados son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la *Revista de Marina* se identifican necesariamente con ellas.

La recepción de los trabajos remitidos por nuestros colaboradores no supone, por parte de la *Revista*, compromiso para su publicación. Los trabajos no publicados serán devueltos a solicitud de sus autores. El autor cede los derechos a la *Revista* desde el momento de la publicación del material remitido.

Los colaboradores deben tener en cuenta que los contenidos de los artículos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito naval y marítimo. De no ser el caso, debe citarse la fuente. Para artículos e ilustraciones publicados debe contarse con la carta de autorización del editor original y presentarla acompañado del manuscrito final.

Debe ser escrito en formato Word en hoja A-4, con letra Arial tamaño doce, interlineado sencillo y justificado, no debiendo exceder las siete páginas. Debe ser presentado en soporte digital o remitido por correo electrónico a: revismar@marina.pe

El autor debe consignar nombres y apellidos, profesión, institución a la que pertenece, correo electrónico, número de teléfono de contacto y acompañar con una breve hoja de vida y fotografía formal en tamaño carné. Los oficiales de Marina en situación de actividad deben presentar una fotografía en formato institucional.

Los artículos deben incluir un resumen y palabras clave del mismo, tanto en idioma español como en inglés.

En la estructura de los artículos se debe incluir una introducción, desarrollo, resultado, conclusión y bibliografía. Todo comentario o dato complementario debe escribirse en pie de página.

Las ilustraciones (tablas, gráficos y fotografías) pueden ir en blanco y negro o a color. Si es digital la resolución de imagen debe ser mayor a 300 dpi. Si es original debe ser escaneada, remitida o presentada en formato digital. Las tablas deben ser enviadas en formato Excel. Las ilustraciones deben estar enumeradas, tener nombre y texto que complemente la información, de ser el caso. Si no es original debe indicarse la fuente donde se obtuvo la ilustración.

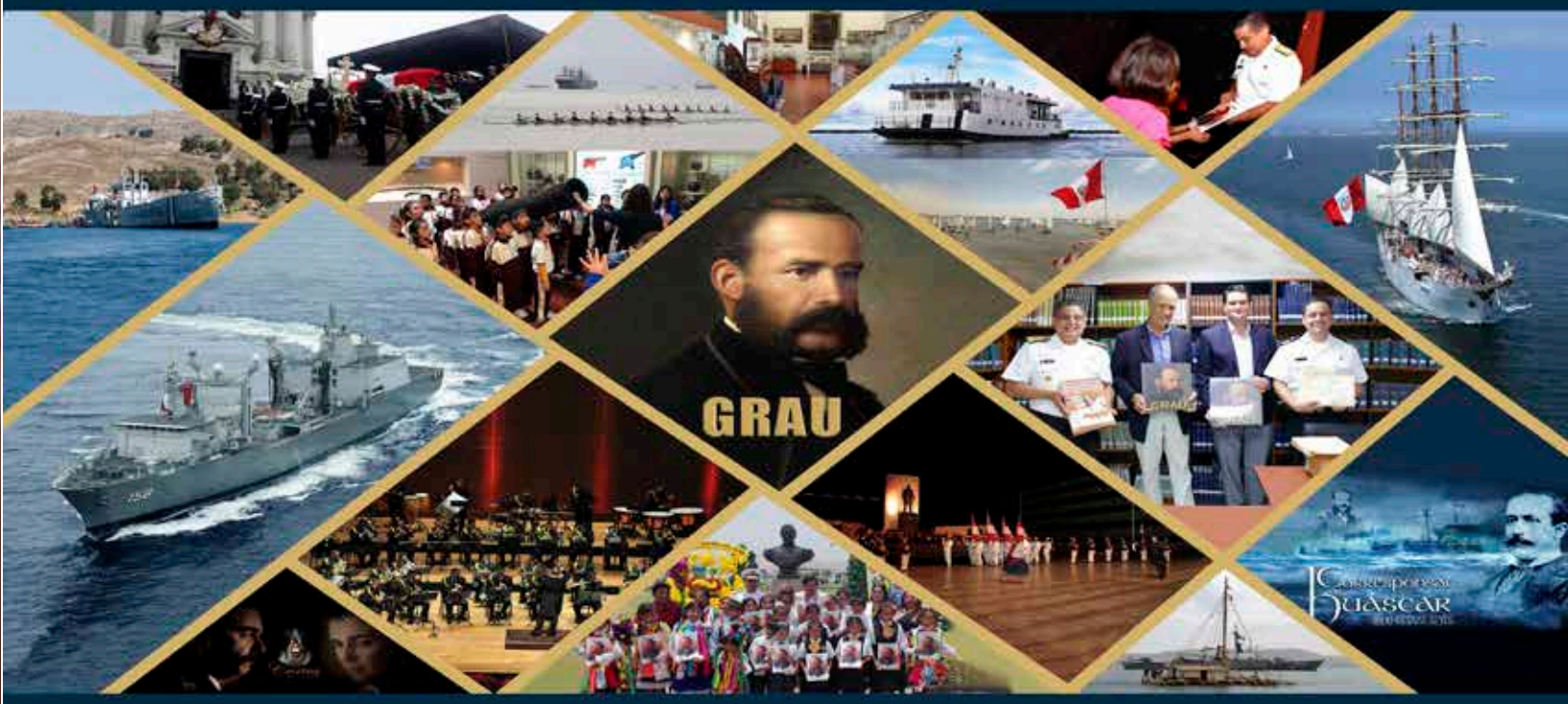
Las ilustraciones creadas o redibujadas por el Fondo Editorial serán propiedad de la Revista de Marina.

La reseña bibliográfica (autor, título, lugar de edición, editorial, año, número de páginas e ISBN) deben ser presentadas conforme a la norma ISO 690 e ISO 690-2, para textos impresos y textos electrónicos.

Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.

La *Revista* se reserva la inclusión de correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina,*
escríbanos al e-mail: revismar@marina.pe



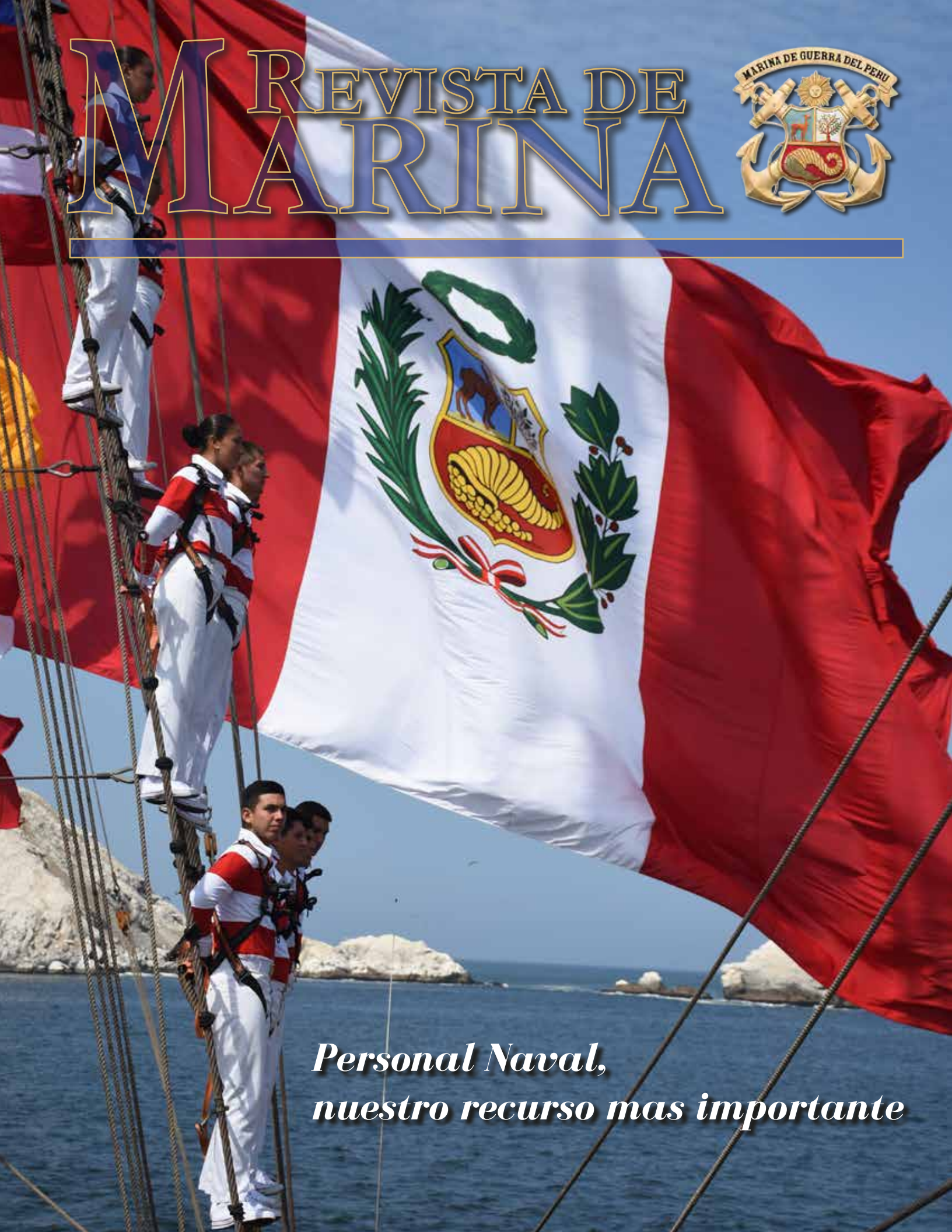
MAS ALLÁ DEL PODER NAVAL



La Marina de todos los peruanos

Av. Insurgentes s/n (Cdra. 36 Av. La Marina)
La Perla, Callao
Telf.: 207 8900 anexo 2356
www.marina.mil.pe

Revista de Marina



Personal Naval,
nuestro recurso mas importante

MUSEO NAVAL DEL PERÚ
SEDE LIMA



Conoce la historia de nuestro Almirante
Miguel Grau Seminario

Horarios de Atención

Martes a Viernes
9:00 am. a 4:00 pm.

Sábado y Domingo
9:00 am. a 1:00 pm.

Jirón Huancavelica # 170 -172 - Cercado de Lima
casagrausedelima@gmail.com
Teléfono: (01) 428-5012
Museos Navales del Perú

REVISTA DE MARINA

AÑO 112 / número 2 - 2019

REVISTA DE MARINA
Año 112 / número 2 - 2019

Director
Calm. Rodolfo Sablich Luna-Victoria

Editor general
C. de N. Jorge Vizcarra Figueroa

Asesoría editorial y coordinación
C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti
Tte. 2º CC. Ana Claudia Vidal Calderón

Comité editorial y científico
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Embajador Hubert Wieland Conroy
Calm. (r) Andrés Alberto Chiarella Caballero, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos
Calm. (r) Francisco José Yabar Acuña, Director del Museo Naval del Perú
C. de N. (r) Carlos Lema Osores, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos
C. de N. (r) y Mg. John Rodríguez Asti, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos
C. de C. Michel Laguerre Kleimann, Jefe del Departamento de Asuntos Históricos y Patrimonio Documental de la Dirección de Intereses Marítimos

© 2019, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos
Av. La Marina cdra. 36 (cruce con la Av. Insurgentes s/n), La Perla - Callao, Perú

Telf. 207 8900, anexo 2356
E-mail: revismar@marina.pe
Web: www.marina.mil.pe

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú
Nº 1995-1033.
Tiraje: 3.000 ejemplares

Traducción oficial: Teniente segundo CC Elvis Santiago Ochara Calderón
Cuidado de edición: Juan Carlos Bondy
Diseño y diagramación: Dipublisa
Impresión: Optimos Editores Impresores S.A.C.
ISSN: 1012-8247

Todos los derechos reservados.
Las ideas y opiniones publicadas en los artículos de la revista son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la Revista de Marina se identifican necesariamente con ellas.
El material puede ser citado indicando la fuente. Los artículos no pueden ser utilizados sin el consentimiento por escrito del Fondo de Publicaciones.
Para sugerencias y comentarios escríbanos al e-mail: revismar@marina.pe

Revista de Marina. -
Año 112, n. 2 - 2019. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2019
V.; 21.59 cm. X 27.94 cm.
Cuatrimestral
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.



SUMARIO

EDITORIAL

3. CONTRALMIRANTE RODOLFO SABLICH LUNA VICTORIA

ARTÍCULOS

4. COMBATE DEL CALLAO - 2 DE MAYO 1866
CAPITÁN DE NAVÍO WALTER FLORES SERVAT

12. EL PROCESO HACIA UNA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA
CAPITÁN DE NAVÍO JORGE GUILLERMO VIZCARRA FIGUEROA

22. UN DÍA COMO HOY EN LA BITÁCORA MARÍTIMA
CAPITÁN DE NAVÍO SGC (R) CARLOS LEMA OSORES

48. REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA POR EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL ¿UN RETO POSIBLE?
CAPITÁN DE NAVÍO (R) FIDEL REYES MELÉNDEZ

58. LA BIOCEANIDAD DEL RÍO AMAZONAS Y LAS FERROVIARIAS
EMBAJADOR JORGE COLUNGE VILLACORTA

70. MAS ALLÁ DE LA ESPERANZA. CINCUENTA AÑOS DEL PRIMER TRASPLANTE RENAL EXITOSO EN EL PERÚ
DOCTOR MIGUEL ROJAS ARMAS

80. EL COMBATE NAVAL DE PACOCHA Y SUS CONSECUENCIAS EN EL CAMPO NAVAL
CAPITÁN DE NAVÍO (R) JOHN RODRÍGUEZ ASTI

94. LA MUESTRA TEMPORAL "EL CABALLERO DE LOS MARES Y EL DERECHO INTERNACIONAL HUMANITARIO DE LA GUERRA EN EL MAR"
CAPITÁN DE CORBETA MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

102. EL SANTUARIO AMOROSO DEL HÉROE - ENTREVISTA A DOLORES CAVERO DE GRAU
REVISTA "MUNDIAL", 1925

ACTUALIDAD NAVAL

108. ACTUALIDAD NACIONAL
LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN, TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

116. ACTUALIDAD INTERNACIONAL
MAGÍSTER EN HISTORIA, VÍCTOR MANUEL TORRES LACA

122. COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
BIBLIOTECARIA ESPERANZA NAVARRO PANTAC

128. REPOSITORIO DIGITAL

Contralmirante
RODOLFO SABLICH LUNA-VICTORIA
Director



Editorial

Una vez mas damos la bienvenida a nuestros lectores en esta segunda edición del año, agradeciendo el importante aporte de nuestros colaboradores por sus interesantes artículos y a la vez exhortandolos a animarse a redactar y presentar sus diversas vivencias y temas de interés, que puedan ser compartidos con toda la comunidad de nuestra revista.

En esta edición presentamos las reflexiones históricas sobre el símbolo de la unión peruana en el Combate Naval del 2 de mayo de 1866, uno de los momento bélicos de mayor trascendencia en la época republicana que catalizó el proceso de cohesión de la sociedad peruana, así como del Combate Naval de Pacocha y sus consecuencias en el campo naval.

Asimismo un artículo, relacionado a una aspiración nacional e institucional que viene siendo cristalizada en el presente año: nos referimos a la Política Nacional Marítima y su arduo proceso de elaboración que estamos seguros arribará a buen puerto con su pronta promulgación.

Posteriormente, podrán revisar a manera de crónica, el cincuentenario del primer trasplante de órgano exitoso que se efectuó en el país, el mismo que fue realizado en el Centro Médico Naval por un grupo de jóvenes médicos navales; páginas más adelante, en un texto explicativo se presentan las razones por las cuales nuestro Gran Almirante del Perú, Miguel Grau, es considerado como el precursor del derecho internacional humanitario en el mar.

Adicionalmente, presentamos un suplemento especial, dedicado al centenario de la creación de la Dirección General del Material y de la Dirección General del Personal, resaltando la vital importancia del capital humano en la organización, así como del alistamiento operacional de las Fuerzas Navales y del Establecimiento Naval Terrestre para el cumplimiento de los objetivos institucionales.

Por otro lado, somos conscientes que a diario surgen nuevos productos sustituyendo a los ya existentes, por lo que es necesario una constante renovación de la mano con la innovación tecnológica. Es por esta razón que muy pronto la Revista de Marina, ofrecerá un aplicativo móvil al alcance de todos sus suscriptores, donde se tendrá acceso a las revistas digitales desde el año 1907 hasta la actualidad, teniendo como novedad un formato de audiolibro.

En este mismo sentido, ya se encuentra disponible el repositorio naval digital, en el cual podrán encontrar diversa y variada información histórica vinculada con nuestra Institución desde cualquier medio digital, el cual les agradeceríamos nos apoyen en su difusión; por ello, en la presente edición presentamos algunos documentos históricos que se encuentran disponibles para el público en general.

Finalmente, permítanme agradecerles por sus apreciaciones y sugerencias; para el equipo que forma parte de nuestra publicación, es de suma importancia los aportes que recibimos, los mismos que coadyuvan a la optimización de la misma, lo cual hace que nos comprometamos aún más en la mejora continua de ésta, su revista.

¡Disfruten de esta edición!

El Director.



2 de Mayo de 1866: Símbolo de la unión peruana

2 de Mayo de 1866: Símbolo de la unión peruana



Capitán de Navío Walter José Flores Servat
Graduado en la Escuela Naval del Perú como Alférez de Fragata en octubre de 1991. Calificado en Guerra de Superficie e Hidrografía y Navegación. Graduado de Magister en Estrategia Marítima y Política Marítima en la Escuela Superior de Guerra Naval. Comandante del BIC "Humboldt" en la XXI Campaña Antártica 2013. Agregado de Defensa Adjunto y Naval a la Embajada del Perú en la República de Colombia 2017-2018. Actualmente se desempeña como Sub-Director de la Dirección de Intereses Marítimos.

RESUMEN
La mañana del 2 de mayo de 1866, los defensores de América se apostaron en el Callao para defender la independencia y soberanía del continente. El conflicto se acentuó en tiempos en que las potencias europeas realizaban intervenciones en los territorios de las nacientes repúblicas, lo que hizo sospechar de las intenciones de la Escuadra española, autodenominada como diplomática y científica, que llegó a aguas sudamericanas. El autor hace un análisis del contexto internacional y de las fuerzas con las que contaba el Perú antes de la hazaña del Callao.

PALABRAS CLAVE
Dos de Mayo, Callao, Luis Hernández de Pinzón, José Gálvez, Ernesto Malinowski, *Numancia*.

ABSTRACT
The morning of May 2, 1866, the defenders of America took positions in Callao in order to defend the independence and sovereignty of the continent. The conflict escalated in times when the European powers made interventions in territories of nascent republics, which led us to suspect from the intentions of the Spaniard Navy, self-denominated as diplomatic and scientific, that arrived to South American waters. The author makes an analysis of the international context and of the forces that Peru counted on before the Callao feat.

KEYWORDS
Dos de Mayo, Callao, Luis Hernández de Pinzón, José Gálvez, Ernesto Malinowski, *Numancia*.

En esta importante fecha histórica se rememora la consolidación de la América libre, situación que nos obliga a reflexionar y evocar los trascendentales hechos que ocurrieron en estas mismas costas hace ya 153 años. Por ello, es pertinente referirse a la cita del insigne intelectual peruano José de la Riva Agüero y Osma: "Quien no recuerda se degrada de la condición humana, porque no aprecia, ni comprende, ni siente, ni prevé".

De esta forma es que hoy libremente podemos recordar las hazañas de quienes impregnaron la historia de nuestro continente con el tinte del honor, la bravura y el coraje de aquellos generosos hombres y mujeres que entregaron la vida por la soberanía, independencia e integridad territorial.

Recordemos el contexto internacional de la época que enmarcó este suceso. La intervención francesa en México y la

española en Santo Domingo, en 1862, harían ver con mucha suspicacia el envío a Sudamérica de una expedición científica hispana a bordo de las fragatas Resolución y Nuestra Señora del Triunfo, y las goletas Vencedora y Covadonga, cuyo propósito anunciado era efectuar estudios en sus antiguas colonias americanas.

Mientras tanto, en el Perú, el 4 de agosto de 1863, se produjo un incidente en la hacienda Talambo, en Lambayeque, en el que resultó muerto un colono agricultor español, lamentable circunstancia que fue inmediatamente explotada por algunos que aún guardaban antiguos recelos contra el Perú.

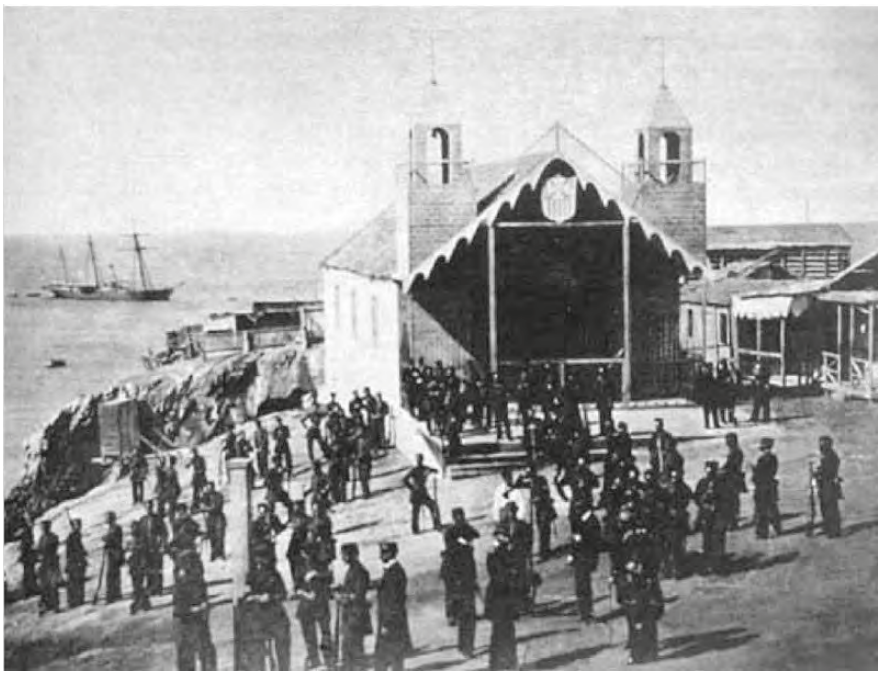
En consecuencia, el General Luis Hernández de Pinzón, al mando de la Escuadra española, decidió tomar represalias al capturar, el 14 de abril de 1864, las islas Chincha, de donde provenía la mayor parte del guano que el Perú exportaba, a la par que se establecía un bloqueo en el puerto del Callao.

Producidos estos hechos, España reforzó su escuadra con las fragatas Blanca, Berenguela, Villa de Madrid y el blindado Numancia, por entonces considerado como uno de los navíos de mayor poder ofensivo del mundo.

Dado que las exigencias españolas eran excesivas, y al no contar nuestro país con un poder naval disuasivo que respaldara su posición, el Gobierno buscó una pronta solución y firmó el denominado Tratado Vivanco-Pareja, suscrito el 27 de enero de 1865.

En aquel momento, el Perú como Estado independiente no contaba con más de 45 años de existencia. Podíamos considerarnos como una nación en construcción, no solo desde la perspectiva de infraestructura material y administrativa política-económica, sino y sobre todo como herederos y hacedores de una historia y orgullo propio.

A pesar de ello, sin escatimar esfuerzos,



Incidente en hacienda Talambo, Lambayeque - 4 agosto 1863.

ni recurso económico alguno, se procuró adquirir el armamento y las naves de diseño más moderno, bajo un concepto estratégico muy similar al empleado por las principales potencias de la época: artillería de defensa de costa de gran calibre para los puertos, buques blindados para hacerle frente a una escuadra en altamar, y corbetas para atacar las líneas de comunicaciones marítimas y retaguardia enemigas.

Como parte de estas gestiones, se comisionó a destacados oficiales del Ejército y la Armada, entre los que estuvieron los futuros máximos héroes nacionales Miguel Grau y Francisco Bolognesi, quienes, con otros compañeros de armas, cumplieron la misión al adquirir artillería de grueso calibre, y concretar la adquisición de las corbetas Unión y América en Francia y los blindados Huáscar e Independencia en Gran Bretaña.

Además, se dispuso la construcción en el Perú del monitor Victoria y la transformación del vapor Loa, que se convirtieron en los primeros blindados que tuvo nuestra Armada.

En lo que respecta a la defensa del puerto del Callao, las fuerzas peruanas establecieron un sistema defensivo conformado por fortificaciones y artillería de costa de grueso calibre, que totalizaron 45 piezas, distribuidas de sur a norte desde la boca del río Rímac hasta la zona de La Punta. Es importante hacer una especial mención al grupo de ingenieros que aportaron con su patriotismo y creatividad a la defensa del Callao, específicamente al ingeniero en jefe responsable de la obra, el ciudadano polaco Ernesto Malinowski, y los Coroneles ingenieros militares José Cornelio Borda (colombiano) y Felipe Santiago Arancibia (peruano).

Un relato de la época nos presenta un cuadro de heroísmo y unión por Latinoamérica libre ante el inminente bombardeo que se esperaba: “Todo lo venció el patriotismo [...] nacionales y extranjeros se esmeraron en ofrecer sus servicios. Todos se consideraban peruanos; se había olvidado el distintivo de las diferentes nacionalidades. ¡Qué bellos días para el Perú y la América! Peruanos, chilenos, ecuatorianos, colombianos,



José Cornelio Borda.



Ernesto Malinowski.

norteamericanos, europeos, todos, llenos de fe y de entusiasmo se consagraron en construir las fortificaciones en estado de defensa".

El 2 de mayo de 1866, aproximadamente a las 11 de la mañana, los buques que conformaban la Escuadra española dejaron su fondeadero en la isla San Lorenzo y se dirigieron a la bahía del Callao en tres divisiones. La primera estaba conformada por la Numancia y Reina Blanca, la segunda por la Resolución y Berenguela, y la tercera por la Villa de Madrid y Almansa, apoyadas por los buques auxiliares Vencedora, Marqués de la Victoria, Matías Cousiño y Paquete del Maule. Portaban un total de 245 cañones de diverso calibre a bordo de sus cubiertas.

La Numancia inició el fuego, que fue contestado inmediatamente por dos cañonazos proveniente de la Batería del Sur. Los buques españoles, desde el inicio del combate, empezaban a recibir serias averías en diversas unidades.

La Villa Madrid fue alcanzada por un proyectil que dejo a 40 tripulantes fuera de combate y la obligó a replegarse remolcada por la Vencedora. Pocos momentos después, la Berenguela recibió una enorme bala de cañón que le atravesó la línea de flotación y la forzó a retirarse del escenario bélico remolcada por el Maule.

De manera paralela a estos sucesos, los defensores del Callao experimentaron un duro golpe en la torre de la Merced, que causó su destrucción y la pérdida de valerosos patriotas, entre los que se encontraba el heroico ministro de Guerra y Marina don José Gálvez, alma de la defensa.

Al virar la Numancia para disparar con su batería de babor, cayeron dos proyectiles en su alcázar, lo que causó graves heridas al brigadier Casto Méndez Núñez. La Blanca se había acercado más a tierra hasta varar



Escuadra española en el fondeadero de la isla San Lorenzo.



Bombardeo de los fuertes de defensa del Callao. Museo Naval - pintura de Rafael Monleón.

deliberadamente, y mantuvo por dos horas un violento régimen de fuego hasta que se retiró del combate muy averiada.

A las 2:30 de la tarde solo quedaban en la línea de combate la Numancia, Resolución, Almansa y Vencedora, que continuaron el fuego tratando esta vez de dañar la ciudad, propósito que no consiguieron por la acción defensiva que provenía de la costa chalaca.

Las piezas de artillería que habían quedado útiles de la defensa peruana no cesaron de disparar y obligaron a la Resolución y Almansa a retirarse, la primera con serios desperfectos y con el timón levantando al virar, y la segunda averiada por los cañonazos y con un incendio a bordo.

A las seis de la tarde, la defensa de costa se mantenía afianzada y obligó a la nave capitana de los atacantes a dar la señal de cesar el combate, al cubrir con su cansada tripulación los palos y las jarcias, y ordenar la retirada después de dar tres vivas a la reina.

Se calcula que durante el combate se dispararon 8,000 proyectiles por ambas partes. Los españoles tuvieron 37 bajas y más de 400 heridos, mientras que en las filas patriotas las bajas alcanzaron el número de 65 y 99 heridos.

La destrucción material en el Callao tuvo su principal golpe con la pérdida de la torre de la Merced, algunos daños en edificios y un corto número de incendios, que pronto fueron extinguidos. Por su parte, a bordo de las unidades españolas se identificaron serias averías que las inhabilitaron para nuevos encuentros armados. Una de las naves más afectadas fue la Almansa, que recibió 114 cañonazos en su casco y sufrió 21 bajas.

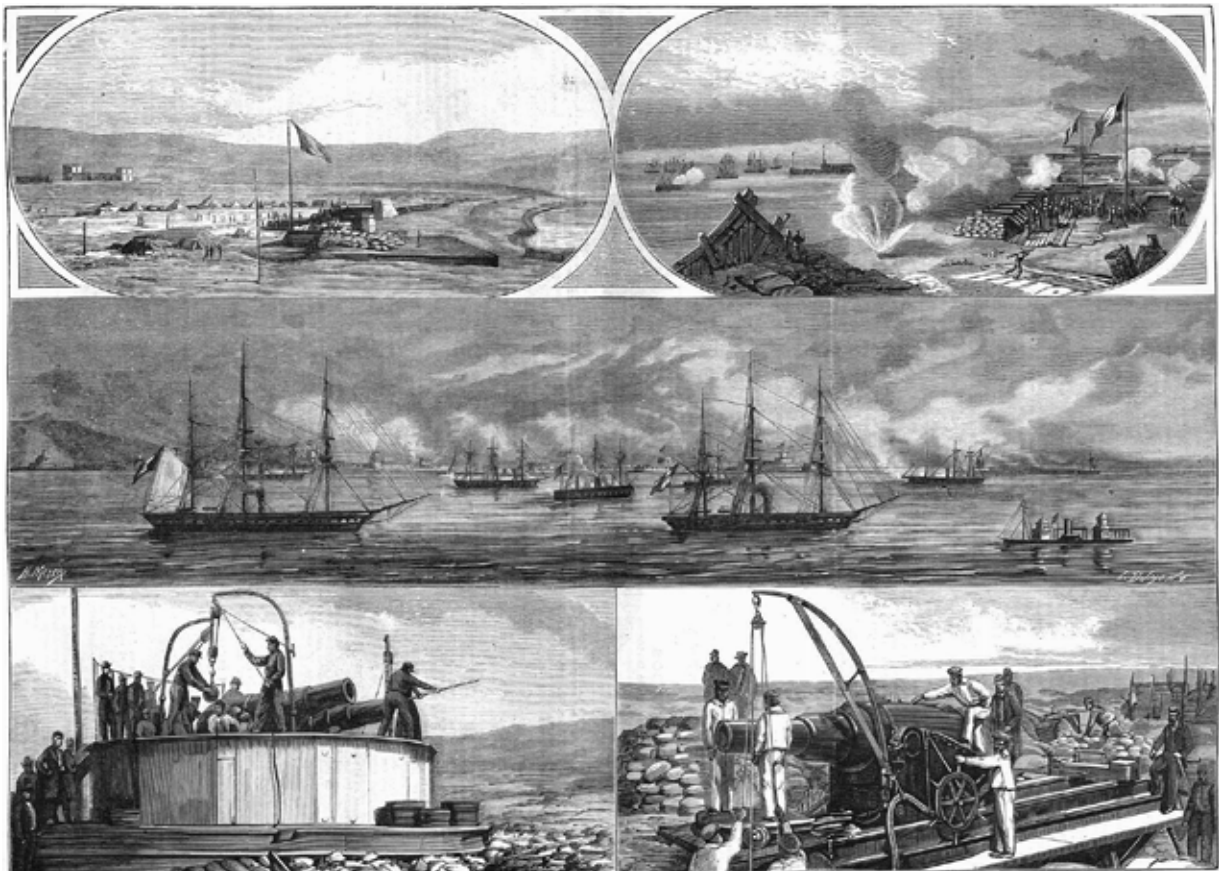
Posteriormente, la diezmada escuadra española permaneció por unos días en la isla San Lorenzo reparando averías para luego abandonar aguas peruanas el 10 de mayo.

De hecho, el combate naval del 2 de mayo de 1866, junto a los de la guerra de 1879, son los momentos bélicos de mayor trascendencia ocurridos durante esta fase republicana incipiente y germinal. De esta gesta surgieron los personajes y símbolos que catalizaron el proceso de cohesión de la sociedad peruana.

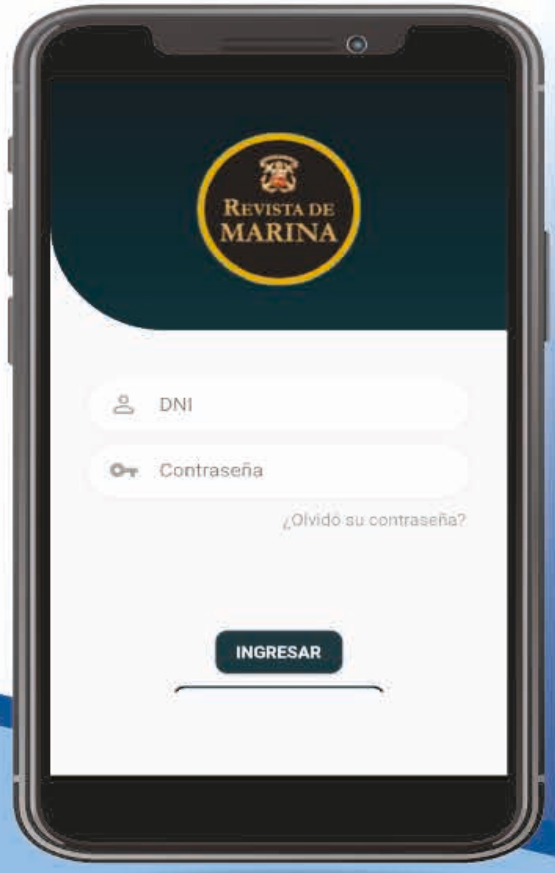
Finalmente, parafraseando a nuestro ilustre historiador Jorge Basadre, podemos concluir indicando que el Dos de Mayo es el símbolo de la unión peruana, donde participaron, en las orillas chalacas, tanto miembros de la Armada como del Ejército y unidos a ellos abogados, bomberos, estudiantes, extranjeros, y un gran número de voluntarios que tuvieron el gran valor de estar presentes y hacer frente al llamado de la américa.

No sería difícil imaginar a todos ellos exclamando a una sola voz:

“Firme y feliz por la unión”.



Secuencias del combate del 2 de mayo de 1866. Biblioteca Nacional de España.



REVISTA DE MARINA

APP PARA SUSCRIPTORES DE LA REVISTA DE MARINA

El sistema permitirá mostrar todas las ediciones de la Revista de Marina desde 1904, en forma digital. Asimismo podrás acceder a audirevistas desde el año 2010.



MODO DE USO

PUBLICACIONES

AUDIO REVISTAS

TÍTULOS DE REVISTAS

DESCARGA LA APP

REQUERIMIENTOS

Para IOS.- La aplicación operará de manera correcta en dispositivos que tengan instalado el iOS 8 o superior.
Para ANDROID.- La aplicación operará de manera correcta en dispositivos que tengan instalado el S.O. Android 4.4 o superior.

Descarga la última versión para ANDROID GooglePlay

Descarga la última versión para IOS App Store

INFORMES:

Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos.
Av. La Marina cdra. 36 (cruce con la Av. Insurgentes s/n) La Perla - Callao, Perú.
Teléfono: 01- 2078900 anexo: 2356.
Email: revismar@marina.pe

El proceso hacia una Política Nacional Marítima



El proceso hacia una Política Nacional Marítima



Capitán de Navío Jorge VIZCARRA Figueroa
Graduado como Alférez de Fragata de la Escuela Naval del Perú en diciembre de 1995. Calificado en Guerra de Superficie y en Hidrografía y Navegación donde obtuvo el primer puesto. Graduado del Primer Curso de Comando y Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas y del Programa de Maestría en Política Marítima en la Escuela Superior de Guerra Naval, donde obtuvo el primer lugar. Es egresado del programa de Maestría en Administración en la Universidad Nacional Federico Villarr eal. Actualmente se viene desempeñando como Jefe de la Secretaría Técnica de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM).

RESUMEN
El autor resume el Proceso que conllevó a la aprobación de la primera Política Nacional Marítima, desde sus primeros esfuerzos institucionales, hasta la creación de la Comaem, Comisión que luego de un arduo trabajo logró obtener una Política validada y consensuada por todos los Ministerios integrantes de la referida Comisión. El artículo describe este largo y complejo proceso de elaboración multisectorial.

PALABRAS CLAVE
Política Nacional Marítima, COMAEM, CEPLAN.

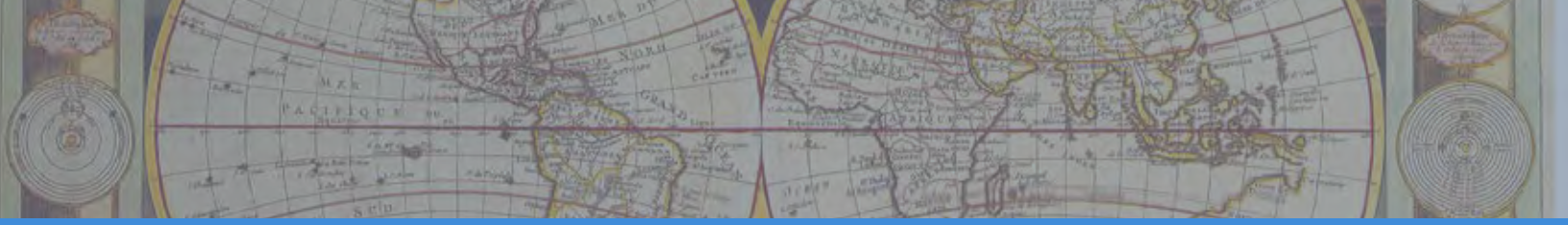
ABSTRACT
The author summarizes the Process that led to the approval of the first National Maritime Policy, since its institutional efforts, until the creation of COMAEM, Commission that after an arduous work managed to obtain a validated and agreed Policy by all the integrating Ministries of such Commission. The article describes this long and complex process of cross-sectional elaboration.

KEYWORDS
National Maritime Policy, COMAEM, CEPLAN.

El uso actual del mar, sus posibilidades y sus ingentes recursos, nos enfrentan con la relevante necesidad de contar con una Política Nacional Marítima Multisectorial.

ANTECEDENTES

El habitante peruano posee un vínculo ancestral con el mar dado su rico legado histórico, que se confirma con los diversos vestigios arqueológicos encontrados, tanto en las ruinas de Áspero, catalogado como el centro pesquero de la ciudad de Caral, la más antigua de América, como también en las diversas leyendas que tratan de explicar el origen de determinadas civilizaciones pre incas, que han sido representadas en sus diversas cerámicas, murales y telares. Del mismo modo, las múltiples evidencias respecto a las exploraciones marítimas del Inca Túpac Yupanqui a lugares tan distantes como la Polinesia e Isla de Pascua, e incluso antiguas tradiciones que continúan hasta nuestros días, como el uso de los Caballitos de Totora en el norte del Perú, o como el proceso ancestral de secado del pescado.



En este amplio espacio marítimo de 1´140,646.8 Km2 de superficie, que representa más del 65% del Perú en relación con su territorio continental, con una franja de costa de más de 3,080 km. de longitud, existe una gran riqueza biológica producto de las condiciones oceanográficas favorables para su desarrollo, así como un importante potencial de recursos no vivos en sus fondos marinos, aun poco estudiados, que son vitales para el desarrollo del país y que demandan del Estado, medios para investigarlos, evaluarlos, vigilarlos, protegerlos, controlarlos y explotarlos racionalmente en beneficio de la nación.

Asimismo, en este ámbito se realiza más del 90% del intercambio comercial nacional, con una ubicación estratégica privilegiada en América que debería ser aprovechada adecuadamente, con la posibilidad de la interconexión bioceánica a través del eje IRSSA norte, conectando el eje vial con el fluvial amazónico.

Con el Decreto Supremo N.º 781 del 1 agosto 1947, se definió el dominio marítimo nacional, como la zona comprendida entra las costas y una línea imaginaria paralela a ella, trazada sobre el mar a una distancia de doscientas millas marinas. En el año 1984 mediante la Ley N° 23856, se le da la denominación de "Mar de Grau", en el que, conforme con el artículo 54º de la Constitución, el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, con la finalidad de usar y explotar racionalmente, los recursos naturales en beneficio propio y mantener una adecuada protección del medio marino.

Posteriormente, en el año 2005, se decretó la Ley N° 28621 Ley de Líneas de Base del Dominio Marítimo, a partir de las cuales se mediría la anchura del dominio marítimo nacional y que sirvió al Estado peruano como sustento en su demanda ante la Corte Internacional de Justicia de la Haya, la misma que emitió su histórico fallo el 27 de enero del año 2014, estableciéndose desde dicho momento los nuevos límites marítimos y la superficie actual del dominio marítimo nacional.

Fue en este contexto que, durante el proceso de la demanda, que la Institución promueve la creación de una comisión multisectorial, que tendría como objetivo inicial la elaboración de una Política Nacional Marítima; durante todos estos años se efectuaron diversas gestiones y acercamientos para alcanzar dicho objetivo, pero no fue hasta diciembre del año 2017, que llega a concretarse tal intención, con la creación de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), mediante el Decreto Supremo N° 118-2017-PCM de fecha 6 diciembre del año 2017, la cual se encuentra presidida por la Presidencia del Consejo de Ministros, e integrada por nueve Ministerios (Relaciones Exteriores, Defensa, Producción, Transportes y Comunicaciones, Energía y Minas, Educación, Cultura, Ambiente y Comercio Exterior) y el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), como órgano rector de las Políticas Nacionales, delegándose la Secretaria Técnica de la COMAEM a la Marina de Guerra del Perú, a través del Director de Intereses Marítimos.

Sin embargo, es preciso mencionar, que desde la década de los años 80 la Marina de Guerra del Perú y sus asociaciones afines impulsaron la implementación de una política marítima, para lo cual se efectuaron diversos documentos y proyectos de política que no lograron concretarse como una política de Estado, pero que han servido de mucha utilidad como insumo para el desarrollo de la actual PNM, la misma que no es, como muchos

podrían pensar, una política de la Marina, al ser el mar nuestro principal ámbito de acción, y erróneamente no vincularlo con toda una serie de actividades económicas, productivas, ecológicas y recreativas, con responsabilidades de diferentes sectores. Esta política es claramente multisectorial, como lo podremos corroborar en la revisión de los objetivos prioritarios de política planteados.

Esta comisión de naturaleza permanente, inicio sus trabajos en enero del 2018, con un taller de inducción de tres días, para los diversos representantes de los sectores componentes de la comisión, para posteriormente elaborar el reglamento de la misma y crear tres grupos de trabajo que resultaban importantes para el desarrollo de la política:

- El primero que se encargó de efectuar un compendio de la totalidad de normas legales y funciones que cada sector tenía en el ámbito marítimo;
- El segundo cuya responsabilidad fue la de efectuar la formulación y diagnóstico de la realidad marítima multisectorial;
- El tercero encargado de efectuar la revisión del proyecto de Política Nacional Marítima, presentado por la Marina de Guerra del Perú, como un insumo inicial.

Durante el año 2018 y el primer semestre del año 2019, se desarrollaron múltiples reuniones de trabajo con un número considerables de profesionales de los diferentes ministerios, bajo el asesoramiento técnico permanente de los representantes del CEPLAN, trabajo que demandó un esfuerzo multisectorial importante, logrando obtener en julio del año 2019, un proyecto de Política Nacional Marítima, consensuado y validado por todos los sectores, el mismo que fue presentado en la Octava Sesión Ordinaria de la COMAEM, realizada el día 12 de julio del 2019, siendo aprobada por consenso, iniciándose de esta manera su proceso administrativo ante el Consejo de Ministros para su promulgación.

EL PROCESO

Esta Política Nacional Marítima, ha sido elaborada y estructurada de acuerdo a lo establecido en el Decreto Supremo N° 029-2018-PCM, publicado el 20 de marzo de 2018, donde se aprueba el "Reglamento que regula las Políticas Nacionales" así como la "Guía de Políticas Nacionales" publicada en setiembre del año 2018 y modificada en noviembre del mismo año, por el CEPLAN.

En tal sentido, la Política Nacional Marítima está estructurada en cuatro secciones. Primero, la sección de antecedentes que presenta la base legal, la metodología, el diagnóstico y el análisis de las políticas relacionadas que se tomaron en cuenta para el diseño de la Política Nacional Marítima. Segundo, la sección de objetivos prioritarios y lineamientos, en el cual se describe en detalle el contexto que generan los objetivos y cuáles son los lineamientos de política propuestos para modificar el contexto que plantean los objetivos prioritarios. Tercero, se presentan los cuadros correspondientes a la provisión de servicios vinculados a los lineamientos de política establecidos en la sección anterior. La cuarta sección describe los procedimientos para realizar el seguimiento y evaluación de la Política Nacional Marítima. Finalmente, se incluyen los anexos y referencias usadas.

En cuanto al ámbito de cobertura de la Política Nacional Marítima, es el área a la cual la Comisión la ha denominado como "Ámbito Marítimo Nacional", el cual comprende el dominio marítimo nacional, las zonas marino costeras de influencia, las áreas de responsabilidad de la Autoridad Marítima Nacional en el ejercicio de funciones, así como cualquier otra área marítima de interés para el Perú.



Octava Sesión Ordinaria de la COMAEM, donde se aprobó la Política Nacional Marítima..

El diagnóstico de la realidad marítima, fue elaborado en forma multisectorial, analizando ocho variables previamente identificadas:

1. Gobernabilidad en el ámbito marítimo.
2. Influencia en asuntos marítimos internacionales.
3. Desarrollo productivo en el ámbito marítimo.
4. Desarrollo del comercio en el ámbito marítimo.
5. Sostenibilidad de los ecosistemas marinos.
6. Desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación.
7. Seguridad y defensa.
8. Nivel de conciencia marítima del ciudadano.

En cada uno de ellas se efectuó la descripción del tema en forma breve y concreta, identificando la problemática y determinando a quienes estaría afectando, sobre la base de evidencia, como datos estadísticos, juicios de expertos, estudios, investigaciones, entre otros. Con ello se buscó recopilar toda la información que permita comprender claramente la problemática existente, para de esta manera establecer el problema público. Esta etapa fue una de las más trabajosas, al tener que interactuar con asesores, directores de planificación, Viceministros e inclusive Ministros de Estado, de cada uno de los sectores, y redactar este diagnóstico en los términos establecidos por el CEPLAN.

Como resultado de este diagnóstico se definió el problema público como el "deficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo", dado que se evidenció que existen políticas sectoriales no articuladas en los diferentes niveles de gobierno, con duplicidad de funciones, que en muchos casos generan conflictos de competencias y descoordinaciones en los planes de desarrollo sostenibles, así como un inadecuado ordenamiento territorial marítimo y costero, entre otras situaciones no deseadas, que no permiten el desarrollo adecuado de las actividades en el ámbito marítimo.

Dado el problema público planteado, se viene elaborando un indicador de política al que se le denominó "PBI Marítimo", trabajo desarrollado con la colaboración del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), considerándose para ello, actividades tales como la pesca y acuicultura, el transporte marítimo, la actividad portuaria, las construcciones y reparaciones navales, el turismo marítimo, la náutica deportiva, la investigación científica, entre otras actividades. Este indicador, reviste particular importancia, dado que será el primero en su tipo, con el que se espera evaluar en forma general el progreso de todas aquellas actividades que se desarrollan en este ámbito.

Por otro lado, se determinó la situación futura deseada, con un horizonte temporal al año 2030 y en base a ello de establecieron tres alternativas de solución, las cuales fueron discutidas y analizadas sobre la base de los criterios de presupuesto, viabilidad política, viabilidad social, viabilidad técnica y efectividad. Esta situación, es la descripción de la situación más favorable y factible de ser alcanzada en el plazo establecido, para lo cual se determinó como alternativa de solución una combinación de las tres alternativas planteadas, la misma que se describe a continuación:

Se desarrollarán los mecanismos necesarios para fortalecer la gobernabilidad del ámbito marítimo, el desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación e impulsar la conciencia marítima en la población nacional; de tal manera que sirvan como soporte al desarrollo sostenible de las actividades productivas y económicas en el ámbito marítimo. Como consecuencia de lo anterior, en el mediano plazo se espera que estos mecanismos contribuyan a mejorar la competitividad del país en los mercados internacionales, viéndose reflejado en los niveles crecientes de comercio exterior y el incremento del comercio marítimo interno. Este mayor desarrollo productivo y comercial permitirá al Perú contar con una presencia marítima internacional más sólida, así como, con un flujo comercial interno importante, dada las ventajas que representa el desarrollo del cabotaje marítimo. Además, a fin de procurar un mejor desenvolvimiento de las actividades marino-costeras, es necesario mejorar las capacidades de seguridad y defensa; de esta manera, no solo se podrán proteger las actividades productivas y el comercio, sino que además será posible monitorear el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, los ecosistemas y sus servicios. Como resultado natural de estas acciones y de las interacciones con la población, se confía que paulatinamente los peruanos adquieran una mayor conciencia y valoración de la importancia del ámbito marítimo para su uso, exploración y explotación de sus recursos y servicios ecosistémicos.

OBJETIVOS DE LA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA

Mediante el análisis de las variables identificadas, con las fuerzas del entorno que afectan o condicionan a cada una de ellas, se utilizó el método MICMAC[1], para identificar que variables analizadas correspondían a medios y cuales a resultados. De esta forma se determinó el rol que posee cada una en el ámbito marítimo, estableciéndose cinco objetivos prioritarios que constituyen los pilares que sustentan la Política Nacional Marítima.

1. Matríz de impactos cruzados aplicada a una clasificación (MICMAC). Es una herramienta que a través de una matríz, describe la relación entre todos los elementos constituidos de un sistema.

Los objetivos prioritarios propuestos son los siguientes:



1 Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales.

Objetivo orientado a incrementar el reconocimiento internacional del Perú como un país, cuya posición, en asuntos marítimos y oceánicos, sea tomada en cuenta en los distintos espacios internacionales.

Este objetivo cuenta con 5 lineamientos y 1 servicio, y tiene como sector responsable al Ministerio de Relaciones Exteriores.

PERÚ Ministerio de Relaciones Exteriores

2 Fortalecer las actividades productivas en el ámbito marítimo, en forma racional y sostenible.



Con este objetivo se busca que el PBI en el ámbito marítimo se incremente sostenidamente, aprovechando el potencial marítimo; permitiendo que las actividades económicas se diversifiquen e intensifiquen en este espacio.

Este objetivo cuenta con 10 lineamientos y 4 servicios, siendo responsable de este objetivo, el Ministerio de Producción.

PERÚ Ministerio de Producción



3 Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo.

Este objetivo busca el Incremento sostenible y diversificado de las exportaciones y del comercio interno por vía marítima, con mayor presencia competitiva en los principales mercados tanto nacionales como internacionales, ofreciendo bienes y servicios con valor agregado.

Este objetivo cuenta con 9 lineamientos y 9 servicios, y está bajo responsabilidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

4 Asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas en el ámbito marítimo.



Este objetivo está orientado al aprovechamiento sostenible y eficiente de los recursos vivos, no vivos, ecosistemas y sus servicios, obteniendo el reconocimiento de los organismos internacionales.

Cuenta con 8 lineamientos y 9 servicios, bajo responsabilidad del Ministerio del Ambiente.

PERÚ Ministerio del Ambiente



5 Fortalecer la seguridad en el ámbito marítimo.

Con ello se busca contar con una presencia efectiva y permanente de la acción del Estado en el dominio marítimo y zonas marítimas de responsabilidad, que permita que las actividades en estos espacios se realicen de manera segura, protegida y sostenible.

Este objetivo cuenta con 8 lineamientos y 7 servicios, bajo la responsabilidad del Ministerio de Defensa.

Cada uno de estos objetivos cuentan en su conjunto con cuarenta lineamientos de los cuales se establecieron treinta servicios, con los que se espera alcanzar la situación futura deseada planteada. Tanto los lineamientos como los servicios están orientados a mejorar todas las diversas actividades marítimas como el comercio marítimo, cabotaje, producción, turismo, industria naval, gastronomía, náutica deportiva, puertos, educación, seguridad, entre otros.

Asimismo, se integra como lineamientos transversales a todos estos, tres variables analizadas, que, pese a no ser considerados como objetivos prioritarios de política, revisten una importancia relevante; estos son la gobernabilidad en el ámbito marítimo, el desarrollo de la ciencia y tecnología y el nivel de conciencia marítima del ciudadano.

La Política Nacional Marítima cuenta con indicadores que permiten monitorear y evaluar el cumplimiento de los objetivos prioritarios, lo cual otorga espacio a los sectores, para reformular y mejorar proactivamente las intervenciones orientadas al eficiente uso y aprovechamiento sostenible del mar.

La responsabilidad de los objetivos prioritarios, lineamientos y de los servicios recaen en diferentes ministerios, siendo alguno de ellos de responsabilidad compartida, reafirmando de esta manera el carácter multisectorial de la Política Nacional Marítima.

Del mismo modo, se efectuó la revisión y contraste con las políticas del Estado incorporadas en el Acuerdo Nacional, los objetivos del Plan Estratégico de Desarrollo Nacional, así como con los objetivos y lineamientos que se vinculan o enmarcan con las distintas políticas nacionales vigentes.

En cuanto al proceso de seguimiento, este está concebido para dar información pertinente, en el corto plazo, que permita establecer correctivos sobre las intervenciones de la Política; asimismo la evaluación de los resultados deberá, a través de los indicadores planteados, analizar los cambios entre la situación inicial y final de cada año de los objetivos prioritarios definidos en la presente política; es así que se podrá conocer los alcances, limitaciones y oportunidades de mejora de la Política Nacional Marítima.

Con estos pasos se culminó con las etapas de diseño y formulación de la Política Nacional Marítima y se efectuó la revisión general de la misma, por parte de todos los sectores componentes de la COMAEM, efectuándose las últimas modificaciones de detalle y reuniones previas a su presentación para alcanzar no solo la validación de todos los sectores en forma

consensuada, sino también que el CEPLAN como organismo técnico de las políticas nacionales, apruebe técnicamente la correcta aplicación de la metodología utilizada en su elaboración, requisito indispensable para su promulgación.

A manera de enriquecer el trabajo y tomar valiosas experiencias de otros países que en algunos casos cuentan con más de una versión de políticas similares, se efectuó la revisión y análisis de sus respectivas políticas marítimas, así como se pudo obtener información valiosa de oficiales que se desempeñaron como agregados navales en dichos países. En tal sentido se analizaron las políticas marítimas que se aprecian en el gráfico.

Actualmente la Política Nacional Marítima se encuentra en proceso de promulgación, para lo cual se viene efectuando el proceso administrativo ante la Presidencia del Consejo de Ministros, siendo necesario cumplir con determinados requisitos, que viene siendo trabajados y coordinados para alcanzar su promulgación en el más breve plazo.



CONCLUSIONES

- El Perú es un país que posee una riqueza envidiable en su mar, dadas las condiciones oceanográficas favorables para ello, así como una posición geoestratégica ventajosa en América del Sur, que no ha sido valorada adecuadamente ni aprovechada convenientemente.
- En este sentido, la Marina de Guerra del Perú, consciente de la importancia del mar para el desarrollo del país, ha venido impulsando desde hace más de dos décadas el desarrollo de una Política Nacional Marítima, iniciativa que no llegó a concretarse como una política de Estado.

- El uso actual del mar, sus posibilidades y sus recursos nos enfrenta con la relevante necesidad de diseñar una política nacional multisectorial, asumiendo que es necesario un cambio de mentalidad y de gestión del medio marino, con un enfoque holístico y no sectorial de toda la problemática identificada.
- Su importancia radica en contar con una política integral, articulada al sector público, privado y grupos de interés (Stake holders), orientada a un adecuado uso y aprovechamiento sostenible de los recursos y ecosistemas del ámbito marítimo, con un seguimiento y evaluación permanente.
- Para ello, esta Primera Política Nacional Marítima, ha considerado cinco objetivos prioritarios, cada uno con sus respectivos lineamientos y servicios bajo responsabilidad de diferentes sectores. Su implementación permitirá alcanzar mayores beneficios del mar, teniendo siempre presente el cuidado y del medio ambiente explotación racional, para asegurar su sostenibilidad en beneficio de las generaciones futuras.
- Luego de su promulgación, es necesario el desarrollo de un plan estratégico multisectorial, documento que deberá orientar las medidas de política a ser ejecutadas en los próximos años en busca de atender los desafíos que el Perú deberá enfrentar en el ámbito marítimo.
- Es fundamental para ello, una adecuada difusión en todos los niveles de esta Política Nacional Marítima, que facilite su implementación y seguimiento de la forma más apropiada.

REFLEXIÓN FINAL

La elaboración de la Política Nacional Marítima ha demandado un arduo y exigente trabajo, pero sobre todo enriquecedor, al comprender las orientaciones y prioridades que cada sector le da al ámbito marítimo;



al tener que debatir ideas y fundamentarlas adecuadamente; al aplicar una nueva metodología para el diseño de políticas nacionales buscando viabilizar la actual guía de políticas nacionales eminentemente sectorial, hacia nuestra realidad multisectorial; al tener que buscar alternativas ingeniosas para que el texto de la política tenga el consenso de todos los sectores, algo un poco complicado; y al tener que ser persistente y perseverante durante el complejo proceso para su aprobación y promulgación.

Es importante resaltar que este objetivo institucional y nacional se viene alcanzando gracias al aporte silencioso de muchos oficiales en actividad y en retiro que apoyaron permanentemente al logro de este objetivo, pero sobre todo al grupo de oficiales asesores que han venido trabajando incansable y silenciosamente durante más de 5 años, aportando significativamente en los debates sectoriales que dieron lugar a la aprobación de esta política.

A todos ellos un justo y merecido reconocimiento.

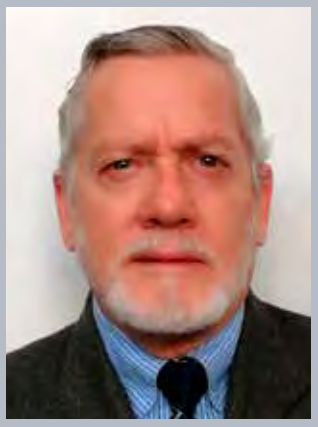
UN DÍA COMO HOY EN LA BITACORA MARÍTIMA



EFEMÉRIDES
Sucesos relevantes en el calendario marítimo en orden cronológico

Codigo Marina Mercante y Reglamento de Capitanias 1900

EFEMÉRIDES
Sucesos relevantes en el calendario marítimo en orden cronológico



Capitán de Navío SGC (r) Carlos Lema Osores
Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales, como Oficial Naval de Capitanías y Guardacostas, graduado en 1973. Se ha desempeñado como: Director Ejecutivo; Director de Seguridad y Vigilancia Acuática; Director de Medio Ambiente; Jefe de la Oficina de Asuntos Internacionales; y Coordinador OMI-SECROCRAM, en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Director de Disciplina en la ENAMM. Jefe de Ciencias Básicas en la Escuela Naval. Comandante del B.A.P. *Río Huarmey*. Capitán de Puerto de Supe. Magister en Administración de Puertos y Transporte Marítimo en la Universidad Marítima Mundial en Suecia. Graduado en los cursos: V Especial de Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales; Comando y Estado Mayor; Básico de Estado Mayor. Asesor de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Actualmente se desempeña como asesor en la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú.

RESUMEN
La presente publicación es el resultado de una investigación y recopilación sobre sucesos marítimos relevantes presentados de manera cronológica, así como sobre los días especiales instituidos oficialmente relacionados con el quehacer marítimo nacional y mundial, con la finalidad de refrescar nuestra memoria sobre dichos sucesos importantes y fomentar la conciencia marítima en los lectores de esta prestigiosa revista.

PALABRAS CLAVE
Bitácora marítima; Sucesos marítimos relevantes; Días especiales; Organización Marítima Internacional, OMI.

ABSTRAT
This publication is the result of a compilation and research of relevant Maritime events, presented in chronological order, as well as of special days, officially instituted, in connection with national and world Maritime affairs, with the aim of refreshing our memory of these important events and promoting maritime awareness in the readers of this prestigious magazine.

KEYWORDS
Maritime Binnacle, relevant marine events, Special days, International Maritime Organization, OMI, Maritime awareness.

PRIMERA PARTE

±1375. Aparece por primera vez la **Rosa de los Vientos**, con sus 32 rumbos y el nombre de los ocho vientos principales, en un mapamundi cuya elaboración es atribuida al geógrafo y cartógrafo judío mallorquín **Abraham Cresques** (siglo XIV-1387). Este mapamundi constituye el mapa cartográfico mas importante de la Edad Media. La Rosa de los Vientos facilita el rumbo de la navegación. En ella se representan los rumbos de los vientos, en relación con los cuatro puntos cardinales y sus puntos intermedios. De esta forma, había ocho vientos principales, cada uno con su nombre. Es empleada en la cartografía náutica actual y en los compases magnéticos. Las cartas y portulanos aparecen orientados hacia el Norte magnético, que es la dirección que marca la aguja imantada de la brújula[1].

1. WIKIPEDIA. Atlas catalán. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://es.wikipedia.org/wiki/Atlas_Catal%C3%A1n



Primer mapamundi elaborado por Juan de La Cosa. Biblioteca Digital Hispánica, Biblioteca Nacional de España.

1500. Juan de la Cosa, (¿1460?-28 de febrero de 1510), marino y cartógrafo español, dueño y maestre de la nao *Santa María* y codescubridor de América, elabora, para los Reyes Católicos, el primer mapamundi en el que aparece América por primera vez y las tierras descubiertas[2]. Esta carta universal está expuesta al público en el Museo Naval en Madrid. Está datado en 1500 en el puerto de Santa María. Fue dibujado sobre dos pergaminos unidos, que en conjunto miden cerca de 2 metros por 1 metro. Está sobre una red de rosas de los vientos unidas por rumbos, al estilo de los portulanos, con el trópico de Cáncer como eje; no incluye graduación de latitudes y longitudes. Fue ricamente decorado con pan de oro, colores y abundantes figuras de barcos y personajes míticos o religiosos. Puede ser considerado el mapa patrón en que se resumía la mas ajustada representación del mundo y del que los cosmógrafos sacaban las cartas de navegación para uso de los pilotos en viajes posteriores[3].

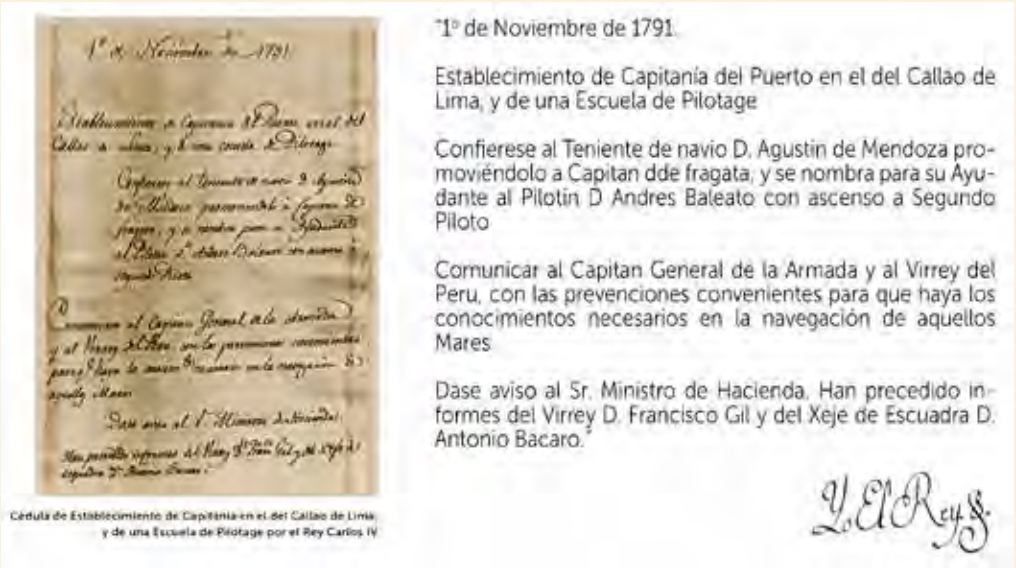
28 de noviembre de 1520. Fernando de Magallanes, militar, explorador, marino y navegante portugués, conocido también como Hernando de Magallanes, navega a través del canal natural ubicado en el extremo sur del continente americano, entre la Patagonia, la Isla Grande de Tierra del Fuego y varias islas ubicadas al oeste de esta, hacia el océano Pacífico, que permite

2. FUNDACIÓN MUSEO NAVAL. Juan de la Cosa y le época de los descubrimientos [video]. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=KwGoayQ3lxs#action=share
3. FUNDACIÓN MUSEO NAVAL, op. cit.
GEOINSTITUTOS. Juan de la Cosa. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: http://www.geoinstitutos.com/quien_fue/juan_cosa.asp
PÉREZ ROSSEL, Guillermo. El mapa de Juan de la Cosa. 2016. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: http://viajes.elpais.com.uy/2015/10/12/el-mapa-de-juan-de-la-cosa/

unir el océano Atlántico con el Pacífico, denominado posteriormente **estrecho de Magallanes**. A través de la ruta de occidente, descubrió las islas de las Especias (hoy islas Molucas, Indonesia). La expedición había partido el 20 de setiembre de 1519, durante el reinado de Carlos I, rey de España, a bordo de cinco embarcaciones. En abril de 1521, a la muerte de Magallanes a manos de los nativos de la isla Mactán, Filipinas, **Juan Sebastián Elcano**, marino español, asumió el mando de la expedición, y completó la **primera circunnavegación de la Tierra**, hasta arribar a Sanlúcar de Barrameda, España, el **6 de setiembre de 1522**, a bordo de la nave *Victoria*.

1 de abril de 1544. Con motivo del anuncio del arribo del primer virrey, el Cabildo nombró al **capitán Juan Arrechaga**, señor del navío San Andrés, en el cargo de **capitán y guarda del puerto del Callao**, para que ningún navío saliera del puerto en tanto Justicia y Regimiento lo dispusieran[4]. Fue así la **primera autoridad marítima** que tuvo el puerto y el Virreinato del Perú.

19 de noviembre de 1567. Zarpa del puerto del Callao el marino **Álvaro de Mendaña y Neyra**, quien se hace a la vela comandando una primera expedición, en demanda de la fabulosa Terra Australis Incognita, un supuesto gran continente que se imaginaba existía al sur del Pacífico, donde se encontraban las minas de oro del rey Salomón. Luego de una audaz travesía, **descubrió las islas Salomón**, pertenecientes al grupo de islas de la Oceanía. El 18 de octubre de 1595, durante su segunda expedición en la que descubrió las islas Marquesas, Mendaña murió en la isla de Santa Cruz, afectado por la malaria. Se hizo cargo de la expedición su esposa **Isabel Barreto, primera mujer navegante y expedicionaria**[5]. En recuerdo de esta expedición, mediante Decreto Supremo Nº 8[6] del 8 de mayo de 1967, se declaró la



Cédula de Establecimiento de Capitanía en el del Callao de Lima y de una Escuela de Pilotage por el Rey Carlos IV

1º de Noviembre de 1791.

Establecimiento de Capitanía del Puerto en el del Callao de Lima, y de una Escuela de Pilotage

Confierese al Teniente de navio D. Agustin de Mendoza promoviéndolo a Capitan dde fragata, y se nombra para su Ayudante al Pilotin D Andres Baleato con ascenso a Segundo Piloto

Comunicar al Capitan General de la Armada y al Virrey del Peru, con las prevenciones convenientes para que haya los conocimientos necesarios en la navegación de aquellos Mares

Dase aviso al Sr. Ministro de Hacienda. Han precedido informes del Virrey D. Francisco Gil y del Xeje de Escuadra D. Antonio Bacaro.

Y. El Rey.

Creacion Capitania de Puerto del Callao Real Cédula 1 nov 1791.

4. MARIÁTEGUI OLIVA, Ricardo. *El Callao, asilo de las leyes y de la libertad. Historia del primer puerto del Perú*. Lima, Talleres Gráficos Cecil. 1957, p. 44.
5. PUEBLOS ORIGINARIOS. Alvaro de Mendaña y Neyra. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://pueblos originarios.com/biografias/mendana.html
6. Orden General de la Armada N° 18 del 08 mayo 1967.

semana del 13 al 19 de noviembre de 1967 como "La Semana del Mar: IV Centenario del Primer Viaje a la Oceanía desde el Perú". El 19 de noviembre de 1967, el entonces presidente del Perú, Fernando Belaunde Terry, develó una estela de piedra que perenniza el homenaje al hombre peruano del mar, durante la ceremonia final de la **"Semana del Mar"** llevada a cabo en el Muelle de Guerra, en el puerto del Callao.

1 de noviembre de 1791. Se crea la Capitanía de Puerto del Callao, mediante Real Orden del Rey Carlos IV de España y bajo el virreinato del Bailío Frey Francisco Gil de Taboada Lemus y Villamarín, oficial de marina y caballero de la orden de San Juan, "para que controlara la actividad marítima"[7]. Nombró para dicho cargo al **capitán de fragata Agustín de Mendoza y Arguedas**[8], de origen moqueguano, y como ayudante al **segundo piloto de la Armada Andrés Baleato**. Siete años después se creó la Capitanía de Puerto de Valparaíso, mientras que las de Guayaquil y Concepción se fundaron en 1802. Estas tres estuvieron bajo la jurisdicción del Departamento Marítimo del Callao, creado en 1799[9].

8 de marzo de 1793. Se instituye el empleo de capitán de puerto mediante las **Ordenanzas Generales de la Armada Real**, en las que se dispone a través del artículo 2, de la Primera Parte, del Título Sétimo, Tratado Quinto: Sobre la Gobernación Militar y Marinera de la Armada en general y uso de sus Fuerzas en la Mar, **"De la policía general de los puertos y otros cualquier fondeaderos a cargo de los capitanes de puerto y de las demás obligaciones de estos"**, que:

> "A fin de que estas reglas tengan su cumplido efecto, habrá en cada puerto de comercio de estos reinos de Europa y en los de las demás partes del mundo en que pareciere oportuno su establecimiento, un jefe o cabo, denominado capitán de puerto, que las lleve a la práctica y vele contra su infracción por cuantos concurrieron al de su cargo"[10].

1794. Los bergantines *Peruano* y *Limeña* arriban de España, por el cabo de Hornos, para servir de guardacostas[11]. Fueron asignados al Apostadero del Callao, recientemente creado por el virrey Francisco Gil de Taboada y Lemus (1790-1796). Ambos navíos se constituyen en las **primeras unidades guardacostas** con las que contó el Virreinato del Perú.

1805. El almirante e hidrógrafo irlandés **Francis Beaufort** diseña la **escala de la fuerza de los vientos, que adoptó su apellido**, para indicar la velocidad del viento en nudos. La escala inicial no tenía velocidades de vientos, sino que detallaba un conjunto de condiciones cualitativas desde 0 a 12, según cómo una nave actuaría bajo cada una de ellas, desde "apenas suficiente para maniobrar" hasta "insostenible para las velas". Cuanto más bajo es el valor, significa que se tendrá menos dificultad para maniobrar en la navegación. Y

7. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Real Armada en el Pacífico Sur: El Apostadero Naval del Callao. 1746-1824*. Madrid: Iberoamericana Vervuert. 2015, p. 41.
8. ORTIZ SOTELO, Jorge. Agustín de Mendoza y Arguedas, primer capitán de puerto del Callao. 1994. En: *Derroteros de la Mar del Sur*. Nro. 2.
9. LAGUERRE KLEIMANN, Michel. 1 de noviembre de 1791: establecimiento de la Capitanía de Puerto del Callao. 18 de noviembre de 2016. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: http://lucidez.pe/opinion/1-de-noviembre-de-1791-establecimiento-de-la-capitania-de-puerto-del-callao-por-michel-laguerre/
10. Ordenanzas Generales de la Armada Real, del 8 de marzo de 1793.
11. MELO, Rosendo. *Historia de la Marina del Perú*. Lima: Museo Naval del Perú, tomo I, p. 66.



Creacion Marina de Guerra del Perú - Alm Martin Guise.

cuánto más alto, cada vez será más complicado[12]. La escala de Beaufort actual contempla desde calma hasta huracanado, y está basada principalmente en el estado del mar, de sus olas y la fuerza del viento[13]. En 1874, la escala de Beaufort fue adoptada por la Organización Meteorológica Mundial (WMO).

8 de octubre de 1821. Se crea la Marina de Guerra del Perú. Al arribar la expedición libertadora al país, el Generalísimo don José de San Martín, a título de Protector de la Nación, nombra a don Bernardo de Monteagudo como ministro de Guerra y Marina, y como comandante general de la Marina a don Jorge Martín Guisse. De este modo quedó organizada la gloriosa Marina de Guerra del Perú.

22 de mayo de 1845. Se crea la Factoría del Estado, durante el gobierno del mariscal Ramón Castilla y Marquesado, y que a partir de 1867 se le llamó **Factoría Naval de Bellavista**. Así se dio inicio a las construcciones y reparaciones navales en el Perú republicano, actividad que pasó a ser liderada posteriormente por los Servicios Industriales de la Marina (SIMA).

12 de agosto de 1858. Se instala el primer cable submarino telegráfico transatlántico que unió Irlanda (Foilhommerum Bay) y Canadá (Terranova), cubriendo una distancia de 3000 kilómetros[14]. Unos años antes, en 1852, Francia y el Reino Unido habían sido los primeros países en quedar unidos por un cable submarino de comunicaciones a través del canal de la Mancha, que cubría una corta distancia de 20 millas. Actualmente, el empleo del cable submarino de fibra óptica continúa siendo muy importante, considerando que la transmisión de voz y datos se efectúa con mayor fiabilidad y seguridad y es menos costoso que hacerlo por satélite.

1855. La Agencia de Comercio Británica publica en dos partes el **Código Internacional de Señales** (**Interco,** del inglés **International Code of Signals**). La primera parte contenía señales internacionales, y la segunda, señales para las comunicaciones exclusivamente británicas. El Interco es un sistema utilizado por los barcos para comunicar mensajes importantes acerca de los movimientos

12. WEATHER ONLINE. Sir Francis Beaufort. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.weatheronline.co.uk/reports/weatherbrains/Sir-Francis-Beaufort.htm
13. MASMAR. Escala Beaufort y Douglas. Los vientos y la mar. 9 de noviembre de 2013. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: http://www.masmar.net/esl/Apuntes-N%C3%A1uticos/Meteorolog%C3%ADa/Escala-Beaufort-y-Douglas.-Los-vientos-y-la-mar2
14. GUILLÉN, Beatriz. El primer cable submarino de la historia duró solo tres semanas. 27 de mayo de 2016. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://elpais.com/tecnologia/2016/05/27/actualidad/1464352294_380991.html

del buque o sobre las intenciones del capitán, principalmente en aquellos casos en que existen obstáculos en el idioma. Las señales pueden enviarse mediante banderas, código Morse, semáforo o radio. La agencia revisó el código en 1887, para ser luego modificado en la conferencia internacional de Washington en 1889. La Conferencia Radiotelegráfica Internacional de Washington consideró en 1927 propuestas para una nueva revisión del código, que se trabajaron hasta completarlas en 1930, y fue adoptada por la Conferencia Internacional realizada en Madrid en 1932. En 1947, la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) sugirió que el código internacional debía estar bajo el ámbito de la Organización Marítima Internacional (OMI). El código fue revisado por la Cuarta Asamblea de la OMI en 1964, tomando en cuenta las recomendaciones de la Convención para la Seguridad de la Vida Humana en el mar (SOLAS) de 1960. La versión oficial del **Código Internacional de Señales en 1965**[15].

1862. Se aprueba por Decreto Supremo y entra en vigor el primer "Código de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías", presentado por el doctor José T. Flores. Años más tarde, por decreto supremo del 31 de enero de 1887 se aprobó y entró en vigor el **"Código de Capitanías y de la Marina Mercante"** en reemplazo del aprobado en 1862. El 13 de marzo de 1900, por decreto supremo, se aprueba y entra en vigor el **"Código de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías de los Puertos de la República"**, formulado por el doctor José T. Flores y que reemplazó al de 1887. El 13 de noviembre de 1922 se expide el **"Reglamento de la Marina Mercante y Capitanías"** en reemplazo del Código de 1900. Por Decreto Supremo 21, del 31 de octubre de 1951, se aprueba y entra en vigor el **"Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional"**, que sustituyó al de 1922. Mediante Decreto Supremo 002-87-MA, del 9 de abril de 1987, se aprobó el **"Reglamento de Capitanías y de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres"**, que sustituyó al reglamento de 1951. Por Decreto Supremo 028 DE/MGP, del 25 de mayo de 2001, se aprobó el **Reglamento de la Ley 26620, Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres**, que sustituyó al de 1987. Finalmente, con Decreto Supremo 015-2014-DE, del 26 de noviembre de 2014, se aprobó el **Reglamento del Decreto Legislativo 1147, "que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional, Dirección General de Capitanías y Guardacostas"**, que sustituyó al de 2001.

1867. Thomas Gray (1832-1890), secretario asistente del Departamento Marítimo de la Junta Británica de Comercio, a la que ingresó en 1951 como ayudante, escribe sus **versos nemotécnicos sobre las reglas para prevenir abordajes**, que lo hicieron famoso en todo el mundo marítimo[16]:

> "Si a estribor ves colorado debes con cuidado obrar, gobierna a uno u otro lado, modera, para o da atrás".
>
> "Si acaso sobre babor el verde se deja ver, sigue avante ojo avizor débese el otro mover".
>
> "Si da verde con el verde o encarnado con su igual, entonces nada se pierde y sigue a rumbo cada cual".

15. U.S. NAVAL OCEANOGRAPHIC OFFICE. International Code of Signals for Visual, Sound and Radio Communications. Bethesda, Maryland: National Imagery and Mapping Agency. 1969, revisado en 2003.
16. ALL AT SEA. The History of the Rule of the Road. Sailing Vessel History. 26 de enero de 2017. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: http://www.allatsea.net/the-history-of-the-rule-of-the-road/

"Si ambas luces de un vapor por la proa has avistado, haz de caer a estribor dejando ver a tu encarnado".

"Un buque que alcanza a otro, debe gobernar para mantenerse claro".

17 de noviembre de 1869. Se inaugura el canal de Suez, ubicado en la península del Sinaí, Egipto, para la navegación marítima. Unió el mar Mediterráneo con el mar Rojo y acortó los viajes entre Europa y Asia. De esta manera, evitó realizar una larga travesía que demandaba circundar el África y bordear el cabo de Buena Esperanza (Good Hope). Constituye la ruta comercial marítima más utilizada del mundo, en la que dos de cada tres buques que cruzan el canal transportan petróleo. Su construcción tomó 10 años y estuvo a cargo del ingeniero y diplomático francés **Ferdinand Marie de Lesseps**. Trabajaron 1,5 millones de egipcios, de los que se calcula fallecieron unos 125,000 durante la obra. Tiene una longitud de 193,3 kilómetros (120 millas), desde Port Said, en el Mediterráneo, hasta Port Tawfik, en la bahía de Suez. Presenta 24 metros de profundidad y 205 metros de ancho a 11 metros de profundidad. Permite la navegación de buques de un calado de hasta 66 pies y de un peso muerto (DWT) de 240,000 TM. La mayor parte del canal es de una sola vía, aunque existen algunos lugares habilitados para doble tránsito, por lo que el tránsito se hace en convoyes[17].

1875. Se dispone el uso en los buques **de la Marca de Plimsoll** o Disco Plimsoll. Su nombre oficial es Marca de Francobordo. Recibió su nombre en honor del parlamentario británico **Samuel Plimsoll**, quien impuso su uso[18]. Sirve para fijar el máximo calado (mínimo francobordo) con el que puede navegar un buque en condiciones de seguridad. De esta manera se limitaba el calado hasta el cual podrían cargar. Años más tarde, el 5 de julio de 1930, se lleva a cabo en Londres la Conferencia Internacional sobre Línea de Máxima Carga, convocada por varios gobiernos, entre ellos el Perú, y se adopta el primer convenio internacional al respecto con el fin de promover la seguridad de la vida y de la propiedad en el mar. Se establecen de común acuerdo los principios y normas respecto a los límites hasta los cuales los buques pueden ser cargados. Al entrar en funciones la Organización Marítima Internacional, OMI, esta asume la secretaría del convenio. El 5 de abril de 1966 se adopta, en su reemplazo, el actual **Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, LL66**, que entró en vigor el 21 de julio de 1968[19].

15 de febrero de 1902. Se promulga el Código de Comercio, cuyo **Libro Tercero** trataba lo referente al **Comercio Marítimo**. Entró en vigor el 1 de julio del mismo año y se mantiene vigente a la fecha, con algunas enmiendas posteriores. Se basa fundamentalmente en el código español de 1885. Su Libro Tercero está conformado por cinco secciones: "De los buques", "De las personas que intervienen en el comercio marítimo", "De los contratos especiales del comercio marítimo", "De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo" y "De la justificación y liquidación de las averías".

17. SUEZ CANAL AUTHORITY. Historical outline. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx
18. WIKIPEDIA. Marca de francobordo. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://es.wikipedia.org/wiki/Marca_de_francobordo
19. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. Resumen de los Convenios de la OMI. Organización Marítima Internacional. 1999.

20 de junio de 1903. Se crea la Comisión Hidrográfica[20], compuesta por oficiales del Cuerpo General de la Armada, dependiente del Ministerio de Guerra y Marina, con la misión de administrar, operar e investigar las actividades relacionadas con las ciencias del ambiente en el ámbito acuático, en los campos de hidrografía, cartografía náutica; geomática; oceanografía física; meteorología marítima y señalización náutica, con el fin de contribuir al desarrollo nacional, brindar apoyo y seguridad en la navegación a las unidades navales y a los navegantes en general. En 1934 se constituye, en su reemplazo, el Servicio de Hidrografía y de Faros[21], que años más tarde, el 15 de junio de 1964, fue elevado a la categoría de Dirección de Hidrografía y de Faros, y posteriormente, en la que es hoy, la **Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina (DIHIDRONAV)**.

3 de noviembre de 1906. Se establece la señal del Código Morse, 3 puntos 3 rayas y 3 puntos (Sos), como la **señal marítima internacional estándar de socorro**, durante la Convención Internacional Radiotelegráfica realizada en Berlín, Alemania: "Los buques en peligro utilizarán la siguiente señal: "• • • – – – • • •" repetida en breves intervalos"[22].

15 de abril de 1912. Hundimiento del transatlántico británico RMS *Titanic*, durante su viaje inaugural desde el puerto de Southampton, Reino Unido, en demanda del puerto de Nueva York, Estados Unidos, en la noche del 14 al 15 de abril de 1912. Fue una de las mayores tragedias marítimas en tiempo de paz y la más fatal de la época, ya que ocasionó la pérdida de 1514 vidas de las 2,223 personas que iban a bordo. Este siniestro llevó al Reino Unido a convocar a las naciones marítimas a una conferencia para elaborar el primer convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, conocido como Convenio SOLAS, por sus siglas en inglés "Safety Of Life At Sea". La conferencia se llevó a cabo del 12 de noviembre de 1913 a enero de 1914. El convenio no llegó a entrar en vigor debido al estallido de la Primera Guerra Mundial el 28 de junio de 1914.

1917. Se crea la escala de Douglas para medir la altura de las olas de manera estandarizada. Toma su nombre del apellido de su creador, el vicealmirante inglés **Henry P. Douglas**, cuando dirigía el Servicio Meteorológico de la Armada Británica. La escala consta de dos códigos, uno para estimar el estado del mar (10 grados en función de la altura que presentan las olas), y otro para describir la altura de las olas. La necesidad de hacer una estimación visual sin necesidad de aparatos de medida ha hecho que esta escala siga vigente en nuestros días.

5 de agosto de 1919. Se establece la organización que tendrá la **Dirección General de la Marina**[23], recientemente creada en el Ministerio de Guerra y Marina, y se crea, como uno de sus organismos subordinados, la Dirección de Capitanías, actual Dirección General de Capitanías y Guardacostas, conformada por tres dependencias:

Primera: Servicio de Capitanías del Callao y demás puertos de la República.

Segunda: Marina Mercante; servicio de prácticos; reconocimiento, arqueos y peritajes.

---

20. MINISTERIO DE GUERRA. *Legislación Militar del Perú. Colección de leyes, decretos, resoluciones y reglamentos de los ramos de Guerra y Marina*. Tomo 3. Lima: Ministerio de Guerra. 1903.
21. Decreto Supremo 3, del 8 de junio de 1934. Orden General de la Armada, nro. 9. 12 de junio de 1934.
22. JORGE, Miguel. Qué significa realmente SOS, la señal de socorro que se usa en todo el mundo desde la tragedia del *Titanic*. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://es.gizmodo.com/que-significa-realmente-sos-la-senal-de-socorro-que-se-1820764733
23. Decreto Supremo del 5 de agosto de 1919. Orden General de la Armada, nro. 12, del 8 de agosto de 1919.

Tercera: Industrias marítimas en sus diversos ramos.

1 de agosto de 1947. El Perú declara que la soberanía y jurisdicción[24] nacionales se extienden a la **plataforma submarina o zócalo continental** o insular adyacente a las costas continentales e insulares del territorio nacional, cualesquiera que sean la profundidad y extensión que abarque dicho zócalo, y que **se ejercen también sobre el mar adyacente a las costas del territorio nacional**, cualesquiera que sea su profundidad y en la extensión necesaria **para preservar, proteger, conservar y utilizar los recursos y riquezas naturales de toda clase que en o debajo de dicho mar se encuentren**. Declara, igualmente, que para dichos fines **ejercerá control y protección sobre el mar adyacente a las costas del territorio peruano** en una zona comprendida entre esas costas y una línea imaginaria paralela a ellas y trazada sobre el mar **a una distancia de 200 millas marinas**, medida siguiendo la línea de los paralelos geográficos.

6 de marzo de 1948. Se adopta el convenio internacional por el que se constituye la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), como una agencia especializada de las Naciones Unidas, con sede en Londres, Reino Unido, con el fin de fomentar, a través de la cooperación, un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible. En 1982, mediante enmienda al convenio, se le cambió de nombre por el actual de **Organización Marítima Internacional (OMI)**. El convenio constitutivo de la OMI entró en vigor en 1958 y la Asamblea de esta nueva organización se reunió por primera vez el 9 de enero de 1959. En el marco de este foro mundial se han adoptado los principales instrumentos protocolares (convenios, protocolos, acuerdos) que regulan el transporte marítimo internacional. El 15 de abril de 1968 el Perú se constituyó en Estado miembro de la Organización Marítima Internacional, OMI[25].

14 de febrero de 1950. Se constituye el Servicio Industrial de la Marina[26], al asumir las funciones del ex Departamento Industrial del Arsenal Naval del Callao, para satisfacer las necesidades de las Unidades de la Armada, tanto para atender las solicitudes de la Marina Mercante Nacional y entidades privadas, tales como efectuar el mantenimiento, la modernización, el diseño y la construcción de las unidades de la Marina de Guerra del Perú y proyectos relacionados con la industria naval y metalmecánica.

18 de agosto de 1952. Se crea la Comisión Permanente de Pacífico Sur (**CPPS**) mediante el convenio sobre organización de dicha comisión, adoptado durante la "Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur", y suscrito, en Santiago de Chile, por los gobiernos de Chile, Ecuador y el Perú, para coordinar las políticas marítimas de sus Estados miembros, principalmente en lo que se refiere a la conservación, la explotación y el aprovechamiento de los recursos hidrobiológicos del mar. Colombia se adhirió el 9 de agosto de 1979. Mediante Resolución Legislativa 12305 del 6 de mayo de 1955, el Perú ratifica el convenio, con el cúmplase por Decreto Supremo del 10 de mayo de 1955.

24. Decreto Supremo 781.
25. Resolución Suprema 178, del 12 de marzo de 1968.
26. Decreto Supremo 13. Orden General de la Armada, nro. 3, del 17 de febrero de 1950.



14 de febrero de 1950.- Se constituye el Servicio Industrial de la Marina.

8 de octubre de 1953. Se autoriza la erección de una Grada en el Arsenal Naval del Callao[27], para la construcción de barcos petroleros, considerando que la reciente terminación del Taller de Construcciones Navales permitirá la implantación en el Perú de una industria pesada destinada, entre otras actividades, a las construcciones de buques, de preferencia tipo petrolero, hasta de 10,000 TM de desplazamiento.

8 de abril de 1958. Se crea la Oficina Naviera Comercial[28] bajo las órdenes de un oficial superior de la Armada y dependiente del Comandante General de la Marina, con el fin de administrar todas las actividades y explotación de los buques auxiliares de la Armada, y cooperar con el Estado Mayor General de Marina en el proceso de planeamiento logístico.

13 de noviembre de 1958. Se crea el Museo Naval del Perú[29], en la calle Jorge Chávez del puerto del Callao, bajo el lema de "sostener el culto a las glorias de la Armada y custodiar su tradición naval". Está constituido por todas aquellasreliquias, prendas, libros, documentos, armas, medallas, condecoraciones, joyas de valor histórico relacionadas con la Marina de Guerra, así como por todos los objetos que se adquieran en el futuro, ya sea mediante compra o donación.

1 de diciembre de 1959. Se realiza la suscripción del Tratado Antártico a cargo de los Gobiernos de Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Francia, Japón, Nueva Zelandia, Noruega, la Unión del África del Sur, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Estados Unidos, países que habían llevado a cabo actividades científicas en la Antártida y sus alrededores durante el Año Geofísico Internacional (AGI) de 1957-1958, reunidos en Washington, Estados Unidos, con el fin de asegurar el uso de la Antártida exclusivamente para fines pacíficos y la continuación de la armonía internacional en la Antártida que promueva los propósitos y principios enunciados en la Carta de las Naciones Unidas. Prohíbe toda medida de carácter militar, tal como el establecimiento de bases y fortificaciones militares, la realización de maniobras militares y los ensayos de toda clase de armas. Entre los signatarios del Tratado hay siete países (Argentina, Australia, Chile, Francia, Noruega, Nueva Zelanda y

27. Resolución Suprema 347. Orden General de la Armada, nro. 20, del 14 de octubre de 1953.
28. Resolución Ministerial EM-808. Orden General de la Armada, nro. 7, del 12 de abril de 1958.
29. Decreto Supremo 31. Orden General de la Armada, nro. 37, del 14 de noviembre de 1958.

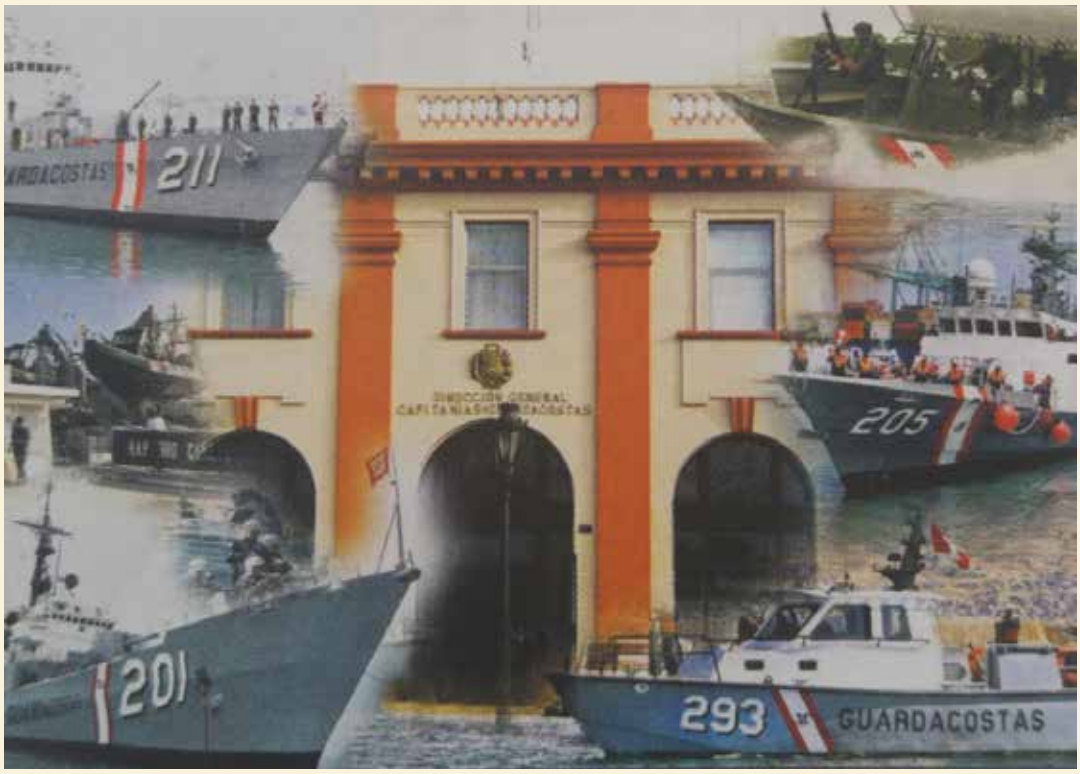
el Reino Unido) con reclamos territoriales. El tratado entró en vigor el 23 de junio de 1961. El Perú se adhirió mediante Resolución Legislativa 23307 y entró en vigor para nuestro país el 10 de abril de 1981.

6 de diciembre de 1963. Se crea el Instituto del Mar del Perú[30], Imarpe, como organismo público descentralizado, dependiente del Sector Defensa, Marina de Guerra del Perú, con el fin de planear, dirigir, ejecutar y coordinar a nivel nacional, las investigaciones científicas destinadas a lograr el máximo aprovechamiento de los recursos del mar jurisdiccional, así como de los recursos subyacentes en el fondo del mar y los de aquellos que contienen las aguas continentales. La presidencia del Consejo Directivo del IMARPE recae en un oficial almirante, en situación de retiro, de la Armada peruana. Al crearse el Imarpe este asume las funciones del Consejo de Investigaciones Hidrobiológicas y del Instituto de Investigaciones de Recursos Marinos que habían estado funcionado, desde 1960, bajo los auspicios de las Naciones Unidas y de la Organización Mundial para la Alimentación y la Agricultura (FAO). El 7 de abril de 1970 el Imarpe paso a depender del Sector Pesquería [31].

18 de marzo de 1967. Siniestro del buque tanque *Torrey Canyon*, de bandera liberiana, superpetrolero capaz de transportar hasta 120 000 toneladas de petróleo y de 300 metros de eslora, construido en Estados Unidos en 1959. Durante su navegación, a una velocidad de 17 nudos, embarranca, por error humano, contra los arrecifes de Seven Stones, en el archipiélago de las Sorlingas (Scilly Islands), al suroeste del condado de Cornwall (Inglaterra), cuando se dirigía al puerto inglés de Milford Haven. El violento impacto abrió seis de sus tanques de carga y ocasionó que las 120 000 toneladas de crudo se derramaran rápidamente al mar (unos 860 000 barriles), lo que produjo una inmensa marea negra, que alcanzó las costas de Cornwall, la isla de Guernsey y la costa francesa de la Bretaña. La mancha de crudo contaminó alrededor de 180 kilómetros de costas inglesas y 80 kilómetros de costas francesas. Murieron unas 15 000 aves marinas, junto a una enorme cantidad de vida marina donde se dispersó la mancha de petróleo. El empleo de ingentes cantidades de dispersantes, para combatir el derrame, causó graves daños adicionales a la fauna y flora de la zona. El superpetrolero *Torrey Canyon* terminó por hundirse definitivamente el 21 de abril de 1967[32]. Este desastre llevó a que la Organización Marítima Internacional, OMI, estableciera un nuevo organismo dentro de su organización: el Comité Jurídico, y a la adopción de nuevas normas internacionales, como el Convenio Internacional sobre Intervención en Altamar, de 1969; el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del mar por Hidrocarburos, de 1969 (Convenio de Responsabilidad Civil de 1969) y el Convenio de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización, de 1971. Asimismo se enmendó el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación de las Aguas por Hidrocarburos, Oilpol 1954, antecesor del actual Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, Convenio Marpol, adoptado en 1973.

23 de setiembre de 1969. Se crea el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú, como un Cuerpo Auxiliar de la

30. Decreto Supremo 21 (ampliado por Decreto Supremo 7, del 20 de marzo de 1964).
31. Decreto Ley 18204.
32. DÍAZ ESPIÑEIRA, Paloma. El desastre ecológico que propició la protección de los mares. [Consulta: 17 de diciembre de 2018]. Disponible en: https://espanafascinante.com/nautica/hundimiento-del-torrey-canyon/



23 setiembre 1969 – Se crea el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú.

Marina de Guerra del Perú[33], bajo la autoridad del director general de Capitanías y Guardacostas, para ejercer las funciones de Policía Marítima, fluvial, lacustre y pesquera; de control y vigilancia del litoral; del tráfico acuático en las aguas jurisdiccionales; de seguridad y vigilancia de los puertos, así como del control y protección de los recursos y riquezas naturales, y, en general, de toda actividad que se desarrolle en el ámbito acuático. Establece que el Ministerio de Marina determinará la organización que debe tener el cuerpo que se crea, así como los medios materiales necesarios para el debido cumplimiento de las funciones a que se refiere el artículo 1 de su Ley de Creación y de las que le asigne la Ley Orgánica de la Marina y el Reglamento de Capitanías; también debe estudiar y proponer el Plan de Constitución del Cuerpo y de adquisición de los elementos náuticos. La Dirección General de Capitanías y Guardacostas administra, norma, fiscaliza y ejerce control y vigilancia sobre las áreas acuáticas y las actividades que se desarrollan en ellas, con el fin de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, los ríos y los lagos navegables, proteger el medio ambiente y reprimir las actividades ilícitas, haciendo cumplir sus propias normas, la de otros sectores y los instrumentos internacionales de los que el Perú es Parte. La Dirección General de Capitanías y Guardacostas constituye la **Autoridad Marítima Nacional**[34].

33. Decreto Ley 17824. Orden General de la Armada, nro. 38, del 26 de setiembre de 1969.
34. Decreto Legislativo 1138, Ley de la Marina de Guerra del Perú, y Decreto Legislativo 1147, Ley que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional. Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

13 de noviembre de 1972. Se adopta el Convenio internacional sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias (Convenio de Londres), el cual ha sido reemplazado por el Protocolo de 1996 relativo a dicho convenio, que entró en vigor en 2006. "Vertimiento" se define como toda evacuación deliberada en el mar de desechos u otras materias efectuada desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones, así como toda evacuación deliberada de esos propios buques o plataformas. El Protocolo de 1996 prohíbe todo vertimiento, excepto los desechos aceptables que figuran en la llamada "lista de vertidos permitidos", contenida en un anexo. El Perú es Estado Parte del Protocolo de Londres, conforme a lo ratificado mediante Decreto Supremo 022-2018-RE del 16 de junio de 2018.

20 de octubre de 1972. La OMI adopta el Convenio Internacional sobre el Reglamento para Prevenir Abordajes en la Mar, COLREG 72 (Colission Regulations), con el fin de actualizar y sustituir el reglamento que formaba parte del Convenio Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS, de 1960, y entró en vigor el 15 de julio de 1977. A la fecha ha recibido varias enmiendas. Como antecedentes, en 1863, el Departamento de Comercio británico había establecido por vez primera las "Reglas sobre el Tráfico en el Mar" (Rule of the Road at Sea), que sirvieron de base para la elaboración de las normas actualmente vigentes. En 1889, Estados Unidos convocó en Washington a una conferencia internacional marítima, la cual adoptó, en 1890, las "reglas para prevenir abordajes", que entraron en vigor en 1897. El Perú es Estado Parte del Convenio Colreg de conformidad con el Decreto Ley 22712 del 3 de 0ctubre de 1979.

2 de noviembre de 1973. La OMI adopta el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, Marpol (Marine Polution). Reemplazó al Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos (Oilpol), adoptado el 12 de mayo de 1954. **En 1978, se adoptó un protocolo** al convenio en respuesta al gran número de accidentes de buques tanque ocurridos entre 1976 y 1977. Considerando que el convenio Marpol 1973 aún no había entrado en vigor, el Protocolo de 1978 lo absorbió. El nuevo instrumento entró en vigor el 2 de octubre de 1983. **En 1997, se adoptó un nuevo protocolo** para introducir enmiendas en el convenio y añadir el anexo VI. El Convenio Marpol es el principal tratado internacional que norma sobre la prevención de la contaminación del medio marino por los buques, por causas operacionales o accidentales. El convenio tiene seis anexos técnicos para prevenir la contaminación: por hidrocarburos (**anexo I**), por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel (**anexo II**), por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos (**anexo III**), por las aguas sucias de los buques (**anexo IV**), por las basuras de los buques (**anexo V**), y para prevenir la contaminación atmosférica por los buques (**anexo VI**). El Perú es Estado Parte de este convenio de conformidad con el Decreto Ley 22703 del 25 de setiembre de 1979 y del Protocolo de 1978 aprobado con Decreto Ley 22954 del 26 de marzo de 1980.

17 de octubre de 1973. Se crea el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP)[35], como asociación civil sin fines de lucro con el fin de consolidar en el pueblo peruano una sólida conciencia marítima nacional, que lo haga cada vez más respetable y respetado en el concierto de naciones del orbe.

35. Decreto Supremo 015-73-MA.

1 de noviembre de 1974. La OMI adopta el Convenio Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS[36]. Es considerado el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques, pues establece normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad. Los Estados de abanderamiento son responsables de garantizar que los buques que enarbolen su pabellón cumplan las disposiciones del convenio. Para tal efecto, se estipulan reconocimientos e inspecciones, así como la expedición de la certificación correspondiente. Las disposiciones relativas a la supervisión permiten también a los Estados Parte inspeccionar los buques de otros Estados Parte, si hay motivos fundados para creer que un buque dado y su correspondiente equipo no cumplen sustancialmente las prescripciones del convenio. Este procedimiento es conocido como "supervisión por el Estado rector del puerto". Como antecedentes de este convenio, en 1914 se adoptó su primera versión, resultado del siniestro del transatlántico MS Titanic, pero no llegó a entrar en vigor por causa de la Primera Guerra Mundial. Años mas tarde, se adoptaron otras cuatro convenciones SOLAS: la segunda versión fue adoptada en 1929 y entró en vigor en 1933; la tercera fue adoptada en 1948 y entró en vigor en 1952; la cuarta fue adoptada (a propuesta de la OMI) en 1960 y entró en vigor en 1965; y la versión actual, que fue adoptada en 1974 y entró en vigor el 25 de mayo de 1980, en coincidencia con la fecha de celebración en el Perú del Día del Guardacostas. El Perú es Estado Parte del Convenio SOLAS mediante Decreto Ley 22681 del 21 de setiembre de 1979.

25 de setiembre de 1975. Se crea la Reserva Nacional de Paracas[37], que comprende una superficie de 335,000 hectáreas ubicadas en las aguas marinas y en las provincias de Pisco e Ica, en el departamento de Ica, conforme con los linderos señalados en el correspondiente Decreto Supremo, con el fin de proteger el hábitat natural de variadas especies en peligro de extinción y de otras, que representan un extraordinario e interesante atractivo para el turismo.

3 de setiembre de 1976. La OMI adopta el Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite, IMSO, organismo intergubernamental, con sede en Londres, Reino Unido, que supervisa la provisión de servicios de comunicación de socorro marítimo basados en satélites, por los proveedores reconocidos por la OMI, utilizados en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM). Asimismo, por encargo de la OMI, audita y examina el rendimiento del "Sistema Internacional de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques (LRIT, Long Range Identification and Tracking), establecido por el Convenio SOLAS. La IMSO participa como observador en las reuniones de la OMI. El Perú es Estado Parte desde el 19 de mayo de 1987 de conformidad con la Resolución Legislativa 24667.

15 de diciembre de 1976. Encalla el buque tanque Argo Merchant, de bandera liberiana, construido en 1953 y de un peso muerto (DWT) de 28,691 TM, a 1800 horas, en unos bajos en Nantucket Island, Massachusetts, Estados Unidos, a 24 millas fuera de su rumbo previsto, con una carga de 27,000 toneladas de combustible pesado, fuel oil Nº 6, embarcado

36. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS). [Consulta: 19 de julio de 2019]. Disponible en: http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx
37. Decreto Supremo 1281-75-AG.



25 setiembre 1975 – Se crea la Reserva Nacional de Paracas.

en Puerto La Cruz, Venezuela. El 21 diciembre, seis días después, se parte en dos, se hunde y vacía todo el combustible. Fue el mayor derrame ocurrido hasta entonces en la costa norteamericana. Afortunadamente, la fuerza del viento llevó gran parte de la mancha de petróleo hacia alta mar, por lo que la zona costera, la actividad pesquera y las playas se salvaron de daños significantes. No obstante, fue motivo de mucha preocupación por parte de la opinión pública y las autoridades. La investigación determinó que el buque navegaba con el girocompás malogrado, los timoneles carecían de calificación, las cartas de navegación no eran las adecuadas, entre otras circunstancias, como la antigüedad del buque y su descuidada gestión por parte de los armadores. Como resultado de este siniestro, Estados Unidos propuso al Consejo de la OMI, en mayo de 1977, adoptar normas adicionales para garantizar la seguridad de los buques tanque. Así, el Consejo acordó convocar a una conferencia diplomática en febrero de 1978: la **"Conferencia Internacional sobre Seguridad de los Buques Tanque y Prevención de la Contaminación"**.

16 de marzo de 1978. Encalla el buque tanque Amoco Cádiz, de bandera liberiana, construido en 1974 y de un peso muerto de 223,000 TM, durante una fuerte tormenta frente a Bretaña, Francia, debido a una falla en su timón. El casco se partió en dos y provocó el derrame al mar de toda su carga de 130,000 toneladas de petróleo, lo que causó una enorme marea negra que cubrió la costa francesa, el canal de la Mancha y la bahía de Portsall, con irreparables daños al medio ambiente y a los recursos vivos, así como pérdidas cuantiosas. Como consecuencia de este siniestro, **se incrementaron los límites de compensación del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del mar por Hidrocarburos, de 1969**.

7 de julio de 1978. La OMI adopta el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio de Formación), STCW 78, el cual establece dichas normas, regula la expedición de los títulos y controla las organizaciones de las guardias. Sus disposiciones no solo se aplican a la gente de mar, sino también a los armadores de buques, los centros de formación y a las administraciones marítimas nacionales. El Convenio fue revisado totalmente en 1995 y nuevamente en 2010, mediante las enmiendas de Manila, que incluyeron la revisión del Convenio y del Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar, actualmente vigentes. El Convenio contiene prescripciones fundamentales, ampliadas y aclaradas posteriormente

en el Código de Formación, que forma parte de este. La Parte A del Código es de cumplimiento obligatorio, mientras que la parte B tiene carácter de recomendación. El Perú es Estado Parte de conformidad con el Decreto Supremo 040-81-MA del 17 de noviembre de 1981.

27 de abril de 1979. La OMI adopta el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (Convenio SAR), durante una conferencia diplomática llevada a cabo en Hamburgo, Alemania, con el fin de facilitar la cooperación entre los Gobiernos y las personas que participan en operaciones de búsqueda y salvamento en el mar, mediante el establecimiento de un plan elaborado para tal fin. Independientemente del lugar en donde ocurra un accidente, el salvamento de las personas que necesiten auxilio será coordinado por una organización de búsqueda y salvamento y, cuando sea necesario, mediante la cooperación entre organizaciones de búsqueda y salvamento vecinas. Entró en vigor el 22 de junio de 1985. El Perú se adhirió al convenio mediante Resolución Legislativa 24820 del 12 de mayo de 1988. Si bien la obligación de prestar ayuda a los buques que se encuentran en peligro está consagrada tanto en la tradición marítima como en los tratados internacionales (como el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS, de 1974), hasta la adopción del Convenio SAR no existía un sistema internacional que rigiera las operaciones de búsqueda y salvamento.

3 de mayo de 1979. La Asamblea Constituyente declara y hace público, por primera vez, el interés del Perú por la Antártida[38], a la que se le considera vinculada por factores geográficos, ecológicos y antecedentes históricos. Anuncia también que nuestro país propicia que: "sin desmedro de los derechos que correspondan a la Nación", se asegure, en beneficio de toda la humanidad, la racional y equitativa explotación de los recursos de ese continente.

30 de abril de 1982. Se adopta la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, conocida como CONVEMAR, luego de 9 años ininterrumpidos de reuniones de trabajo. Se abrió para su firma el 10 de diciembre de 1982, en Montego Bay, Jamaica, hasta el 9 de diciembre de 1984, y fue suscrita ese mismo día por 119 países. La CONVEMAR entró en vigor el 16 de noviembre de 1994. A la fecha, de los 193 miembros de las Naciones Unidas, 168 son Estados Parte de la convención. El Perú y otros 24 países aún no se adhieren a la CONVEMAR, de los cuales 15 son Estados mediterráneos y cuatro son países americanos: Perú, Colombia, Estados Unidos y Venezuela. Mediante Ley 28621 del 03 noviembre 2005, Perú estableció, en cumplimiento del artículo 54 de la Constitución Política del Perú y de conformidad con el Derecho Internacional, las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del dominio marítimo del Perú hasta la distancia de doscientas millas marinas, en las que el Estado peruano ejerce soberanía y jurisdicción. Asimismo, con las Leyes 29687 del 19 mayo 2011 y 30223 del 10 julio 2014, respectivamente, se adecua dicha Ley al Acuerdo alcanzado entre Perú y Ecuador sobre Límite Marítimo del 02 mayo 2011, y al Fallo de la Corte Internacional de Justicia, de fecha 27 enero 2014, a través del cual se estableció el límite marítimo entre Perú y Chile.

La CONVEMAR constituye un tratado plural, que nace del consenso y la cooperación internacional, y regula todos los aspectos de los espacios oceánicos a efectos de lograr

38. CÁMARA DE DIPUTADOS. *Constitución política del Perú*. Lima: Congreso de la República del Perú. 1979.

un orden económico internacional justo y equitativo. Su texto se trabajó de 1973 a 1982, durante la Tercera Conferencia Internacional sobre el Derecho del Mar, con el fin de establecer un orden jurídico universal para los mares y océanos que:

- Facilite la comunicación internacional.
- Promueva:
  - Los diversos usos con fines pacíficos.
  - La utilización equitativa y eficiente de los recursos.
  - El estudio, protección y preservación del medio marino.
  - La conservación de los recursos vivos.

Entre los acuerdos más importantes se encuentra la definición de los espacios marítimos, medidos desde las líneas de base: las aguas interiores; el mar territorial hasta un límite que no exceda de las 12 millas; la zona contigua que no será mayor de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base que miden la anchura del mar territorial; la zona económica exclusiva contigua al mar territorial, con una extensión no mayor a 200 millas marinas contadas desde las líneas de base que miden la anchura de dicho mar; la plataforma continental; la altamar, que comprende todos los espacios marinos fuera de las zonas económicas exclusivas, y está abierta a todos los Estados para su utilización con fines pacíficos, sin que ninguno de ellos pueda reivindicar soberanía sobre esta zona; y los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, denominado como La Zona.

6 de marzo de 1987. Se vuelca y hunde el transbordador *Herald of Free Enterprise*[39], dedicado al transporte de pasajeros y vehículos, poco antes de las 19:00 horas, al ingresar agua de mar a la zona de carga de vehículos, luego de zarpar de puerto de Zeebruge, Bélgica. El hundimiento se debió a que las compuertas de proa del transbordador no habían sido cerradas, por grave negligencia de la tripulación. El Herald enfrentó al mar del Norte con un agujero del tamaño de una habitación (30 metros cuadrados) y contiguo a una cubierta corrida, a una velocidad de 16 a 20 nudos, por lo que zozobró y causó la pérdida de 193 vidas humanas. El buque había sido construido en 1980 y enarbolaba la bandera británica. Era un buque de transporte de carga rodada (*roll on-roll off*), al que los autos y camiones tenían acceso por sí mismos, rodando y conducidos por sus propietarios o conductores. Como consecuencia de la pérdida del *Herald*, la OMI promulgaron medidas de seguridad más exigentes para este tipo de buques, mediante enmiendas al Convenio SOLAS, al Convenio Marpol y al Código Internacional de Mercancías Peligrosas, IMDG.

4 de enero de 1988. Se lleva a cabo la primera campaña de investigación científica a la Antártida a bordo del BIC *Humboldt*[40]. El buque estuvo comandado por el Capitán de Fragata AP Ricardo García Escudero, y el jefe de esta primera expedición fue el Capitán de Navío AP Jorge Brousett Barrios. El BIC *Humboldt* fue construido en el Servicio Industrial de la Marina, Callao, bajo el marco de un convenio entre el Gobierno alemán y el Instituto del Mar del Perú. **El 25 enero 1988 se funda la Estación Machupichu**, primera base científica peruana en la Antártida, ubicada en la isla Rey Jorge. Desde 1961, la Marina de Guerra del Perú ya había iniciado las actividades antárticas peruanas, con el nombramiento de Oficiales de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, para integrar las expediciones científicas

39. JAR TORRE, Luis. Ponerle puertas al mar. [Consulta: 19 de julio de 2019]. Disponible en: http://www.histarmar.com.ar/InfGral/PuertasAlMar-Herald.htm
40. Resolución Suprema del 7 de octubre de 1987.



04 enero 1988 – Primera expedicion cientifica a la Antártida 1988.

antárticas de países como Chile, Alemania, Estados Unidos, Argentina, Nueva Zelanda y Brasil. Los viajes a la Antártida, realizados durante el verano austral, principalmente entre diciembre y febrero, han permitido que el Perú tenga presencia y cumpla con los compromisos relacionados al Tratado Antártico, que designa a esta zona del planeta como la reserva natural consagrada a la paz y la investigación científica entre los países firmantes.

11 de noviembre de 1988. La OMI aprueba el Sistema Mundial de Seguridad y Socorro Marítimo[41](The Global Maritime Distress and Safety System, GMDSS), que establece un cambio sustancial en las comunicaciones marítimas, al integrar las radiales y satelitales, de tal forma que las alertas de socorro puedan ser generadas desde cualquier lugar de los océanos del mundo. El sistema consiste en un conjunto de procedimientos de seguridad, equipos y protocolos de comunicación diseñados para aumentar la seguridad y facilitar la navegación y el rescate de naves en peligro. Divide todos los océanos y mares en cuatro áreas de navegación. Según el área en la cual opere un buque, este deberá llevar a bordo algunos o todos los equipos del sistema GMDSS. Las áreas son las siguientes:

Área A1: cobertura de 20 a 30 milla náuticas, a través de estaciones costeras en VHF.

Área A2: cobertura de 100 a 150 millas náuticas, a través de estaciones costeras en MF.

Área A3: cobertura proporcionada por los sistemas satelitales. Cubre aproximadamente todo el globo, excepto las latitudes que sobrepasen los 70º N y 70º S (zonas polares).

Área A4: zonas no incluidas en las anteriores (zonas polares).

24 de marzo de 1989. A las 0:00 horas colisiona con un arrecife el buque tanque *Exxon Valdez*, cerca de la costa de la bahía Prince William, pocas horas después de zarpar de puerto Valdez, Estado de Alaska, con destino a Long Beach, California, y derrama 10,8 millones de galones de crudo de petróleo, lo que afecta un área de 10,000 millas cuadradas y 1,300 millas de costa[42]. El BT *Exxon Valdez* fue construido en 1986 y operaba bajo bandera de Estados Unidos. Se determinó que el capitán Joseph Hazelwood había estado bebiendo alcohol en el momento del accidente y que permitió que un oficial no certificado estuviera al mando del petrolero. Estas malas prácticas de la tripulación

41. Enmiendas al capítulo IV sobre comunicaciones marítimas del Convenio SOLAS, que entraron en vigor el 1 de abril de 1992.
42. MARITIME CYPRUS. Flashback in maritime history. Exxon Valdez oil spill, 24 March 1989 (video). [Consulta: 19 de julio de 2019]. Disponible en: https://maritimecyprus.com/2019/03/25/16744/



Colisión del buque tanque Exxon Valdez - 24 marzo 1989

fueron las causas del siniestro, lo cual se vio agravado por una mala planificación del viaje, la fatiga humana y la existencia de un inadecuado centro de control de tráfico en la zona. Como resultado de este siniestro, la OMI intensificó su labor normativa y adoptó en 1990 el **Convenio Internacional sobre Cooperación Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (Convenio de Cooperación) (OPRC)**. En 1992, la OMI adopta también una enmienda al convenio MARPOL, que estableció la obligación para los **buques tanque de contar con doble casco**, manteniendo así una separación entre los tanques de carga y el mar.

4 de octubre de 1991. Se adopta el Protocolo de Madrid del Tratado Antártico sobre la Protección del Medio Ambiente, que designa a la Antártida como una "reserva natural dedicada a la paz y a la ciencia". Se establecen principios básicos aplicables a las actividades humanas en la Antártida. Prohíbe todas las actividades relacionadas con los recursos minerales, excepto las que tengan fines científicos. Hasta 2048, el Protocolo puede ser modificado solamente mediante el acuerdo unánime de las Partes Consultivas del Tratado Antártico. Además, la prohibición concerniente a los recursos minerales no puede revocarse a menos que esté en vigor un régimen jurídicamente obligatorio sobre las actividades relativas a los recursos minerales antárticos. El protocolo entró en vigor el 14 de enero de 1988. Siendo aprobado por el Perú mediante Decreto Ley 25950.

29 de marzo de 1996. Se declara a las especies de mamíferos marinos, conocidos como delfín oscuro o chancho marino, tonino o marsopa espinosa, bufeo, y delfín común y a los mamíferos de aguas continentales delfín rosado o bufeo colorado y bufeo negro, **como especies legalmente protegidas y queda prohibida su extracción, procesamiento y comercialización**[43]. Se encarga al Ministerio de Pesquería la responsabilidad de velar por su cumplimiento, en coordinación con el Ministerio de Defensa, el Ministerio del Interior y las municipalidades provinciales y distritales en sus ámbitos de competencia.



4 octubre 1991. Se adopta protocolo de Madrid del Tratado Antártico sobre la Protección del Medio Ambiente.

43. Ley 26585.

6 de junio de 2000. Se promulga la **Ley de Preservación de las Rompientes apropiadas para la Práctica Deportiva**[44], con el objeto de preservar las rompientes aptas para la práctica del deporte de surcar olas. Se dispone que la protección de las rompientes está a cargo de la Marina de Guerra del Perú, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Quienes ocasionen deliberadamente actividades que afecten las rompientes o zonas de rompientes serán denunciados penalmente por incurrir en delito contra la ecología, de acuerdo con la legislación vigente. Se crea el **Registro Nacional de Rompientes** a cargo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú. Corresponde al Instituto Peruano del Deporte, en coordinación con la Federación Peruana de Tabla, evaluar y elaborar la relación de las rompientes aptas para el deporte de surcar olas, ubicadas de Tumbes a Tacna, incluidos los planos de ubicación correspondientes, información que remitirá a la DICAPI, para que proceda a su inscripción en el Registro Nacional de Rompientes. Excepcionalmente, por razones de interés nacional expresamente declaradas mediante resolución ministerial del Ministerio de Defensa, se podrán ejecutar obras que afecten las rompientes.

19 de noviembre de 2002. Se hunde luego de partirse en dos el buque tanque Prestige, de casco simple, bajo bandera de Bahamas, de 243,49 metros de eslora, con una carga de 77,000 TM de crudo de petróleo, a unos 250 kilómetros frente a la costa de Galicia, España, a una profundidad de 3,850 metros. El accidente ocasionó uno de los más grandes desastres ecológicos, causados por petroleros, y contaminó con una marea negra de hidrocarburos más de 2,000 kilómetros de costa de España y Francia. Este siniestro llevó a la OMI a considerar el establecimiento de **"puertos de refugio"**, como única posibilidad para salvar el buque y su carga y, de paso, disminuir el riesgo de contaminación, que, en este caso, fue denegado por las autoridades. Este caso también llevó a revisar el asunto de la **criminalización de la gente de mar**, al haber decidido la Corte, durante el proceso penal, la prisión del capitán del buque, bajo fianza de tres millones de euros[45].

18 de julio de 2003. La OMI declara el área marina de la Reserva Nacional de Paracas como Zona Marina Especialmente Sensible (ZMES)[46], a requerimiento del Estado peruano, entendida como tal aquella zona marina que debe ser objeto de protección especial en atención a su importancia por motivos ecológicos, socioeconómicos o científicos reconocidos, y a que su medio ambiente pueda sufrir daños como consecuencia del tráfico marítimo y de otras actividades. Consecuentemente, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, durante su 78 periodo de sesiones (del 12 al 21 mayo de 2004), dando cumplimiento a lo establecido en la Resolución de Asamblea A.858(20), **adoptó una "zona a evitar"** en la zona marina de la Reserva Nacional de Paracas, como medida de protección asociada a la recientemente creada ZMES

44. Ley 27280.
45. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA. El *Prestige*. [Consulta: 19 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.miteco.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/plan-ribera/contaminacion-marina-accidental/prestige.aspx
46. Resolución MEPC.106 (49) del Comité de Protección Marítima de la OMI.

de Paracas, y fue implantada a partir del 1 de diciembre de 2004. Una zona a evitar es una medida de organización del tráfico marítimo que comprende una zona claramente delimitada en la que la navegación es particularmente peligrosa o en la que es excepcionalmente importante impedir que se produzcan siniestros, y que deben evitar todos los buques o ciertas clases de buques.

31 de diciembre de 2009. Se crea la Reserva Nacional Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras[47], que incluye a 11 puntas y a 22 islas, islotes y grupos de islas guaneras, con una superficie de 140 833 470 hectáreas, con el fin conservar una muestra representativa de la diversidad biológica de los ecosistemas marino costeros del mar frío de la corriente de Humboldt, asegurando la continuidad del ciclo biológico de las especies que en ella habitan, así como su aprovechamiento sostenible con la participación justa y equitativa de los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos.

6 de diciembre de 2017. Se crea la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM)[48], de naturaleza permanente, dependiente de la Presidencia del Consejo de Ministros, con el objeto de efectuar el seguimiento y la fiscalización de las políticas sectoriales, regionales y locales, y la emisión de informes técnicos, a fin de proponer una **política nacional marítima** y su permanente actualización, y sobre otros aspectos vinculados a las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo nacional. La secretaría técnica de esta Comisión está a cargo de la Marina de Guerra del Perú a través de la Dirección de Intereses Marítimos.



06 diciembre 2017 - Se crea la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM)

47. Decreto Supremo 024-2009-MINAM.
48. Decreto supremo 118-2017-PCM.

PARTE SEGUNDA

Días marítimos especiales

8 de enero. Día de la Marina Mercante Nacional. Instituido mediante Decreto Supremo 010-72-MA, el 14 de agosto de 1972, en virtud de la creación de la Escuela Central de Marina un 8 de enero de 1840 para la formación del personal para gobernar, operar y dotar los buques de la Marina Mercante.

2 de mayo. Día Mundial del Atún. Adoptado mediante Resolución de la Asamblea de las Naciones Unidas A/Res/71/124 del 7 de diciembre de 2016, a fin de crear conciencia sobre el valor del atún, las amenazas que afrontan las poblaciones de atún y los beneficios económicos y sociales de gestionar las poblaciones de atún de manera sostenible, y de intercambiar mejores prácticas a este respecto.

5 de junio. Día Internacional de la Lucha contra la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada. Adoptado mediante Resolución de la Asamblea de las Naciones Unidas A/Res/72/72 (párrafo 70), el 5 de diciembre de 2017, a fin de destacar las amenazas que plantea la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada para el uso sostenible de los recursos pesqueros, así como para las medidas en curso para combatir esas actividades.

8 de junio. Día Mundial de los Océanos. A partir de 2009, las Naciones Unidas resuelven designar el 8 de junio como el Día Mundial de los Océanos[49]. El concepto fue propuesto por primera vez en 1992 en la Cumbre de la Tierra en Río de Janeiro como una manera de celebrar los océanos que comparten los países del mundo y nuestra relación personal con el mar, así como para crear conciencia sobre el papel crucial que los océanos desempeñan en nuestras vidas y las distintas maneras en que las personas pueden ayudar a protegerlos. **La Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI)** de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco) patrocina la **Red Océano Mundial**, que desde 2002 desempeña un papel fundamental en la organización de eventos para sensibilizar al público sobre la importancia del océano[50].

25 de junio. Día de la Gente de Mar. Adoptado[51] y promovido por la Organización Marítima Internacional con el objetivo de manifestar, cada año, el aprecio y gratitud profundos a la gente de mar de todo el mundo, resaltando y reconociendo la aportación única que realizan al comercio marítimo internacional, la economía mundial y la sociedad civil en su conjunto, a pesar de los riesgos considerables a los que hacen frente en el cumplimiento de sus tareas y cometidos diarios, en un entorno frecuentemente hostil, y sujetos a todo tipo de privaciones, al pasar largos periodos de su vida profesional en el mar, lejos de su familia y sus amigos.

---

49. Resolución de la Asamblea de las Naciones Unidas A/Res/63/111 del 5 de diciembre de 2008.
50. NACIONES UNIDAS. Día Mundial de los Océanos, 8 de junio. [Consulta: 19 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.un.org/es/events/oceansday/background.shtml
51. STCW/CONF.2/DC/4. Adopción del acta final y de todo instrumento, resolución y recomendación que resulten de la labor de la conferencia. Resolución 19: Día de la Gente de Mar. Conferencia de las Partes en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, Conferencia de Manila 2010, del 25 de junio de 2010.

EFEMÉRIDES
Sucesos relevantes en el calendario marítimo en orden cronológico

26 de junio. Día Internacional contra el Tráfico Ilícito y Abuso de Drogas. Adoptado por Resolución de la Asamblea de las Naciones Unidas A/42/112 del 7 de diciembre de 1987, para reforzar la acción y la cooperación con el fin de alcanzar una sociedad libre del consumo de drogas. En la resolución se recomiendan medidas adicionales al informe y las conclusiones de la **Conferencia Internacional sobre Tráfico Ilícito y Abuso de Drogas de 1987**.

29 de junio. Día del Pescador. Instituido al conmemorarse la festividad religiosa en honor a San Pedro y San Pablo, fundadores de la Iglesia católica. Según las Sagradas Escrituras, Jesús se embarcó en la barca de Pedro y juntos, mar adentro, obtuvieron una pesca tan maravillosa que se necesitó recurrir a más embarcaciones para compartirla. Jesús eligió a Pedro, pescador, hombre sencillo y humilde de mar, como cabeza de su Iglesia. San Pedro es el patrón de los pescadores. Esta fecha se celebra en todos los puertos y caletas con la tradicional y concurrida procesión en el mar de la imagen del apóstol a bordo de las embarcaciones pesqueras.

1 de julio – Día Mundial de las Ayudas a la Navegación Marítima. Instituido por la Décimo Tercera Asamblea General de la Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y Autoridades de Faros (IALA), celebrada el 29 de mayo 2018, mediante Resolución A13-04, invitando a sus miembros a la celebración de conmemoraciones locales. Los objetivos de esta celebración son: Promover una mayor conciencia, llamando la atención del público en general sobre el papel de IALA y la importancia de su trabajo técnico para mejorar la seguridad de la navegación en todo el mundo; y, mejorar la percepción de la sociedad de las ayudas a la navegación marítima, incluido el servicio de tráfico marítimo (VTS), como sistemas modernos y tecnológicamente avanzados que, junto con los faros tradicionales, incorporan los últimos avances digitales y nuevos desarrollos en todos los campos.

30 de julio. Día de la Ingeniería Naval. Instituido en conmemoración del lanzamiento al mar del monitor Victoria (1864), buque construido, blindado y artillado en el puerto del Callao, con intervención de técnicos peruanos, bajo la dirección de oficiales de Marina.

28 de setiembre. Día Marítimo Mundial. Instituido para resaltar la labor que lleva a cabo la Organización Marítima Internacional (OMI), y llamar la atención sobre la importancia de la seguridad de la navegación, la seguridad y protección marítima y del medio marino. Cada Día Marítimo Mundial tiene su propio tema, que se refleja en el trabajo de la OMI durante todo el año en cuestión, y su propio logo. El Día Marítimo Mundial se celebra en la última semana de setiembre de cada año, aunque la fecha exacta depende de los gobiernos individuales en todo el mundo.

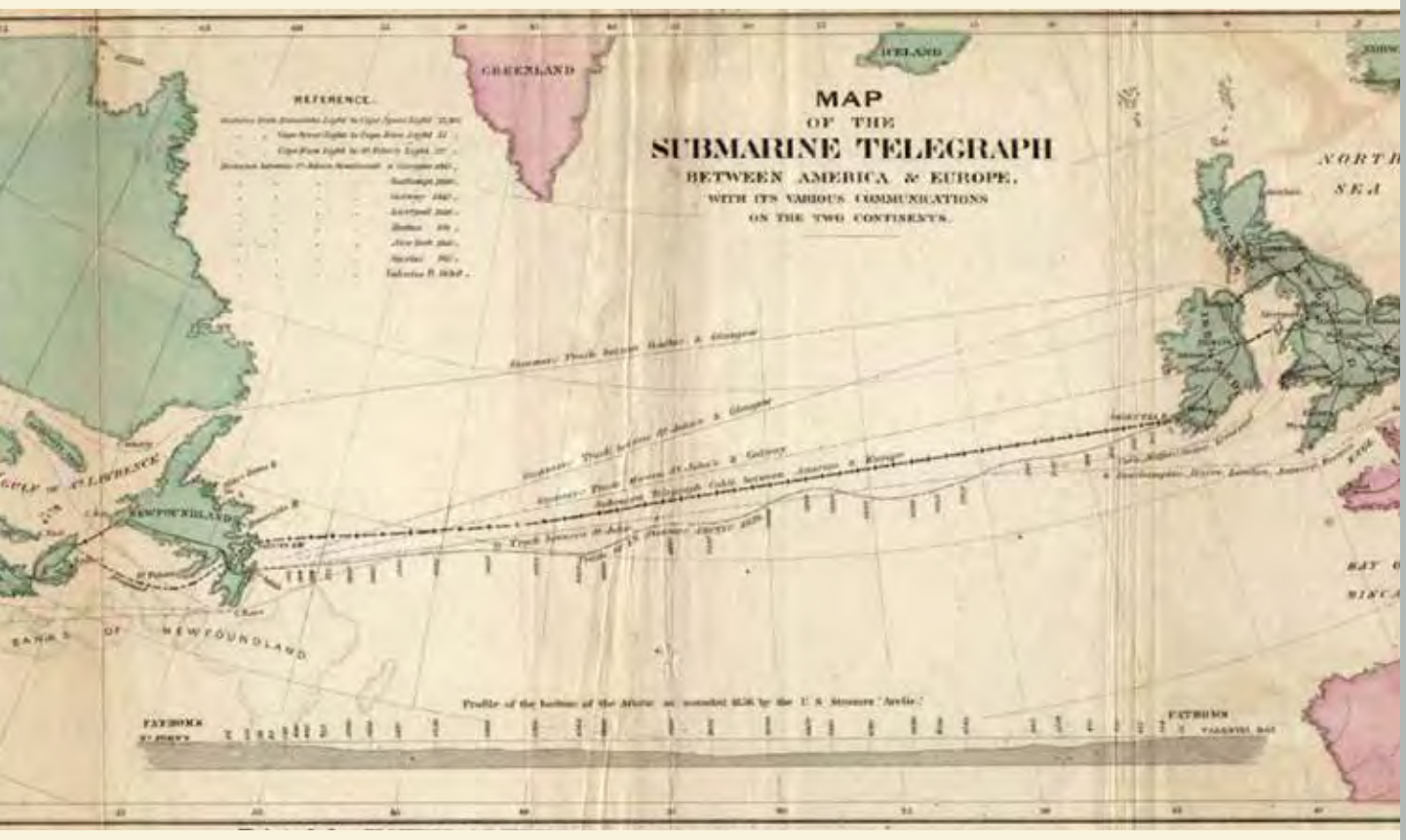
5 de noviembre. Día Mundial de Concienciación sobre los Tsunamis. Adoptado mediante Resolución de la Asamblea de las Naciones Unidas A/70/203 del 22 diciembre 2015, a fin de concienciar a la población sobre el riesgo que plantean los tsunamis.

21 de noviembre. Día Mundial de la Pesca. Si bien no es una celebración oficial de las Naciones Unidas, se celebra anualmente desde 1998 por las comunidades pesqueras de todo el orbe. En este día se busca resaltar la importancia de la pesca, a fin de promover su desarrollo como fuente de alimentación, empleo e ingresos para millones de personas en todo el mundo, y la trascendencia de asegurar un aprovechamiento responsable y sostenible de los recursos hidrobiológicos.

Bibliografía

- ALL AT SEA. The History of the Rule of the Road. Sailing Vessel History. 26 de enero de 2017. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: http://www.allatsea.net/the-history-of-the-rule-of-the-road/
- CÁMARA DE DIPUTADOS. *Constitución Política del Perú*. Lima: Congreso de la República del Perú. 1979.
- DÍAZ ESPIÑEIRA, Paloma. El desastre ecológico que propició la protección de los mares. [Consulta: 17 de diciembre de 2018]. Disponible en: https://espanafascinante.com/nautica/hundimiento-del-torrey-canyon/
- FUNDACIÓN MUSEO NAVAL. Juan de la Cosa y le época de los descubrimientos [video]. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=KwGoayQ3lxs#action=share
- GEOINSTITUTOS. Juan de la Cosa. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: http://www.geoinstitutos.com/quien_fue/juan_cosa.asp
- GUILLÉN, Beatriz. El primer cable submarino de la historia duró solo tres semanas. 27 de mayo de 2016. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://elpais.com/tecnologia/2016/05/27/actualidad/1464352294_380991.html
- JAR TORRE, Luis. Ponerle puertas al mar. [Consulta: 19 de julio de 2019]. Disponible en: http://www.histarmar.com.ar/InfGral/PuertasAlMar-Herald.htm
- JORGE, Miguel. Qué significa realmente SOS, la señal de socorro que se usa en todo el mundo desde la tragedia del *Titanic*. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://es.gizmodo.com/que-significa-realmente-sos-la-senal-de-socorro-que-se-1820764733
- LAGUERRE KLEIMANN, Michel. 1 de noviembre de 1791: establecimiento de la Capitanía de Puerto del Callao. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: http://lucidez.pe/opinion/1-de-noviembre-de-1791-establecimiento-de-la-capitania-de-puerto-del-callao-por-michel-laguerre/
- MARIÁTEGUI OLIVA, Ricardo. *El Callao, asilo de las leyes y de la libertad. Historia del primer puerto del Perú*. Lima, Talleres Gráficos Cecil. 1957.
- MARITIME CYPRUS. Flashback in maritime history. Exxon Valdez oil spill, 24 March 1989 (video). [Consulta: 19 de julio de 2019]. Disponible en: https://maritimecyprus.com/2019/03/25/16744/
- MASMAR. Escala Beaufort y Douglas. Los vientos y la mar. 9 de noviembre de 2013. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: http://www.masmar.net/esl/Apuntes-N%C3%A1uticos/Meteorolog%C3%ADa/Escala-Beaufort-y-Douglas.-Los-vientos-y-la-mar2
- MELO, Rosendo. *Historia de la Marina del Perú*. Lima: Museo Naval del Perú
- MINISTERIO DE GUERRA. *Legislación Militar del Perú. Colección de leyes, decretos, resoluciones y reglamentos de los ramos de Guerra y Marina*. Tomo 3. Lima: Ministerio de Guerra. 1903.
- MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA. El *Prestige*. [Consulta: 19 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.miteco.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/plan-ribera/contaminacion-marina-accidental/prestige.aspx
- NACIONES UNIDAS. Día Mundial de los Océanos, 8 de junio. [Consulta: 19 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.un.org/es/events/oceansday/background.shtml
- PUEBLOS ORIGINARIOS. Alvaro de Mendaña y Neyra. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://pueblosoriginarios.com/biografias/mendana.html
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. Resumen de los Convenios de la OMI. Organización Marítima Internacional. 1999.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. Agustín de Mendoza y Arguedas, primer capitán de puerto del Callao. 1994. En: Derroteros de la Mar del Sur. Nro. 2.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Real Armada en el Pacífico Sur: El Apostadero Naval del Callao. 1746-1824*. Madrid: Iberoamericana Vervuert. 2015

- PÉREZ ROSSEL, Guillermo. El mapa de Juan de la Cosa. 2016. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: http://viajes.elpais.com.uy/2015/10/12/el-mapa-de-juan-de-la-cosa/
- SUEZ CANAL AUTHORITY. Historical outline. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx
- U.S. NAVAL OCEANOGRAPHIC OFFICE. International Code of Signals for Visual, Sound and Radio Communications. Bethesda, Maryland: National Imagery and Mapping Agency. 1969, revisado en 2003.
- WEATHER ONLINE. Sir Francis Beaufort. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.weatheronline.co.uk/reports/weatherbrains/Sir-Francis-Beaufort.htm
- WIKIPEDIA. Atlas catalán. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://es.wikipedia.org/wiki/Atlas_Catal%C3%A1n
- WIKIPEDIA. Marca de francobordo. [Consulta: 10 de julio de 2019]. Disponible en: https://es.wikipedia.org/wiki/Marca_de_francobordo



12 de agosto de 1858. Se instala el primer cable submarino telegráfico transatlántico.



Reducción de la contaminación atmosférica por el transporte marítimo internacional: ¿Un reto posible?

Reducción de la contaminación atmosférica por el transporte marítimo internacional: ¿Un reto posible?



Capitán de Navío (r) Fidel Reyes Meléndez
El Capitán de Navío SGC (r) Fidel Reyes Meléndez ha prestado servicios principalmente en la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas por 33 años. Se ha desempeñado como Capitán de Puerto de Ilo, Primer Ayudante de la Capitanía de Puerto del Callao, Director de Control de Intereses Acuáticos, Director de Asuntos Internacionales y Asuntos OMI y Representante Permanente del Perú ante la Organización Marítima Internacional (OMI). Es MSc en Asuntos Marítimos por la Universidad Marítima Mundial-Malmö- Suecia, especializado en Administración Marítima Pública. Designado Miembro Honorario de la Universidad Marítima Mundial el año 2018. Persona Competente para el Convenio de Formación de Gente de Mar para la Organización Marítima Internacional. Graduado del curso de Alto Mando de la Escuela Superior de Guerra Naval el año 2012. Actualmente se desempeña como consultor en asuntos marítimos.

RESUMEN
En años recientes, la comunidad marítima internacional ha exigido al sector sus mayores esfuerzos para reducir la emisión de gases de efecto invernadero, que, como se sabe, es el mayor culpable del calentamiento global y del cambio climático en el planeta. El autor señala que, en vista del crecimiento del comercio marítimo mundial en el futuro y de la consiguiente contaminación por emisión de gases, el sector ha previsto diversas medidas establecidas por los organismos internaciones correspondientes.

PALABRAS CLAVE
UNFCC, gases de efecto invernadero, Acuerdo de París, Marpol, *fueloil*.

ABSTRACT
In recent years, the international maritime community has demanded the sector its major efforts to reduce the greenhouse gas emissions, which, as you know, it is the biggest culprit for global warming and climate change on the planet. The author point out that given the world maritime trade growth in the future and the consequent greenhouse gas pollution, the sector has foreseen diverse measures established by the corresponding international organisms.

KEYWORDS
UNFCCC, greenhouse gasses, Paris Agreement, Marpol, fueloil

INTRODUCCIÓN

La Convención Marco de las Naciones Unidas para el Cambio Climático (UNFCC) entró en vigor el 21 de marzo de 1994 y ha sido ratificada por 194 países. El objetivo de esta c onvención es lograr la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impidan interferencias antropogénicas peligrosas en el sistema climático, lo que permite que el desarrollo económico prosiga de manera sostenible. Asimismo, este instrumento internacional estableció como principio que las Partes deberían proteger el sistema climático sobre la base de la equidad y de conformidad con lo que se denominó "responsabilidades comunes pero diferenciadas" y sus respectivas capacidades.

El Acuerdo de París, en vigor desde el 4 de noviembre de 2016, se basó en la UNFCC y tiene por objetivo reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático. El Acuerdo establece mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C, con respecto a los niveles preindustriales.

Estableció asimismo que cada Parte deberá comunicar una contribución determinada a nivel nacional (NDC) cada cinco años, con la finalidad de comunicar los esfuerzos para alcanzar el propósito de temperatura media mundial.

En tal sentido, los países informan sus NDC de acuerdo con los diferentes sectores de la industria en cada país. Sin embargo, debido a la naturaleza internacional del transporte marítimo, se hizo necesario que la contribución de este importante sector no sea considerada a nivel nacional, sino a nivel global. Esta condición fue reconocida en el Protocolo de Kioto, donde se consideró que las emisiones de CO2 procedentes del transporte marítimo internacional no pueden ser atribuidas a ninguna economía nacional en particular en razón de su carácter mundial y a la complejidad de su explotación.

En el Perú son cinco los sectores priorizados para el diseño de acciones nacionales orientadas a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero: Energía, Transporte, Agricultura, Residuos Sólidos y Uscuss (uso de suelo, cambio de uso de suelo y silvicultura). Estos sectores han sido seleccionados porque son los mayores emisores de gas de efecto invernadero (GEI). El sector transporte no incluye al transporte marítimo, aunque sí menciona al transporte aéreo.

En este contexto, la Organización Marítima Internacional (OMI), agencia de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) encargada de regular el transporte marítimo internacional, ha asumido la responsabilidad de lograr que el transporte marítimo internacional en su conjunto alcance niveles sin precedentes de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GHG) y otros gases contaminantes, como los óxidos de nitrógeno (NOx) y los óxidos de azufre (SOx), para lo cual ha emitido desde 1997, con la adopción del Anexo VI del Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por los Buques (MARPOL), una importante serie de regulaciones para limitar los principales contaminantes contenidos en los gases de escape de los buques.

El 13 de abril de 2018, el 72.º Periodo de Sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (MEPC 72) adoptó la Resolución MEPC.304(72), que aprobó la "Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gas de efecto invernadero (GEI) procedentes de los buques". La visión definida en el texto ratifica el compromiso de la OMI para reducir los gases de efecto invernadero ocasionados por el transporte marítimo internacional y para eliminarlos tan pronto como sea posible durante este siglo. Asimismo, concibe por primera vez una reducción en el total de las emisiones de gases de efecto invernadero provocadas por el transporte marítimo internacional de al menos el 50% en 2050 (comparado con los niveles de 2008), al mismo tiempo que se persigue eliminarlas por completo. La estrategia incluye una referencia específica a un "itinerario de reducción de emisiones de dióxido de carbono coherente con los objetivos de temperatura del Acuerdo de París".

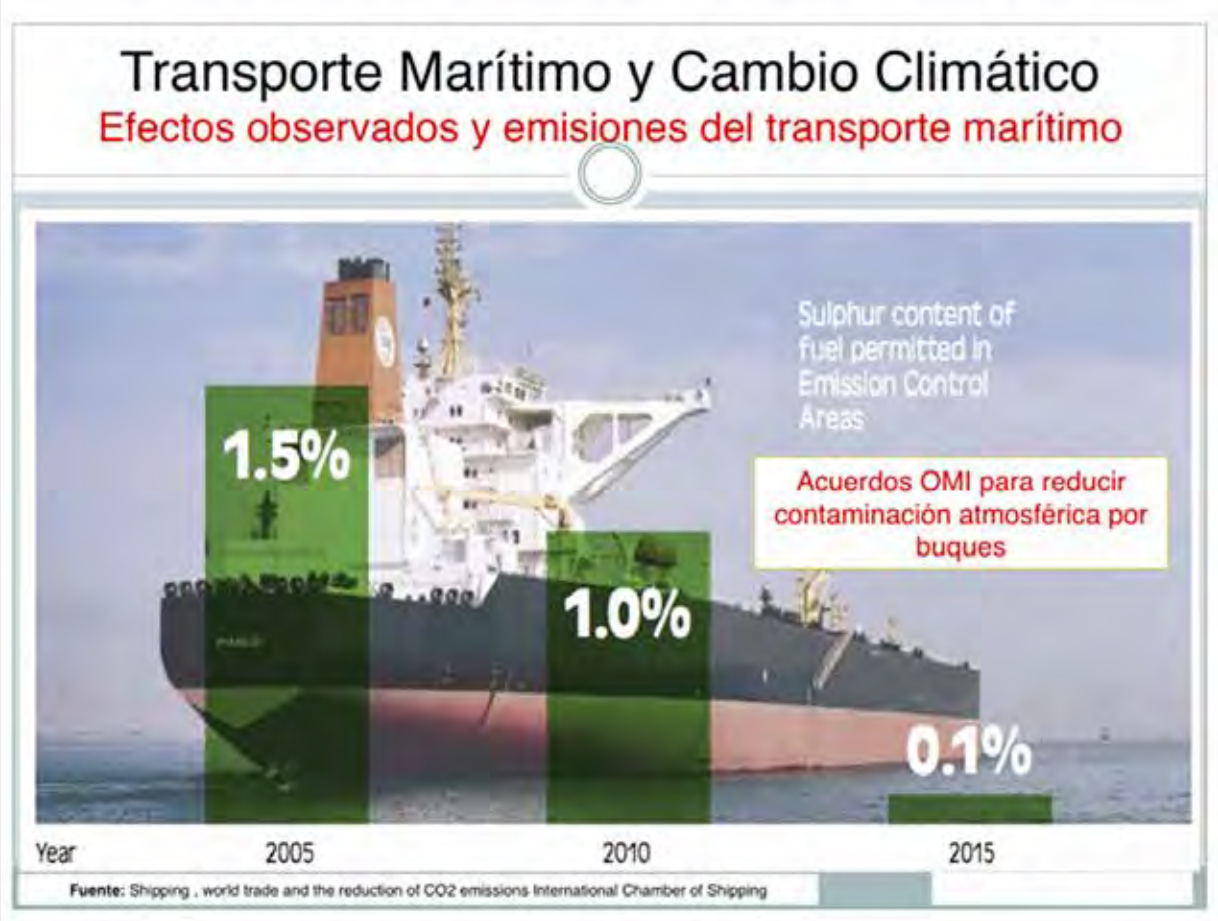
En relación con la contaminación atmosférica y el cambio climático, la OMI y la comunidad marítima internacional han tenido durante esta última década un enfoque muy proactivo. Sin embargo, la comunidad internacional exige un mayor esfuerzo al sector para la reducción de emisiones de GEI. Esto se debe a que, siendo el transporte marítimo el caballo de trabajo del comercio internacional, proyecta escenarios que muestran que para 2050 las emisiones de CO2 procedentes de este sector podrían crecer entre 50% y 250%, dependiendo del crecimiento económico futuro y el desarrollo de energías, tal como lo muestra el Tercer Estudio de la OMI sobre Gases de Efecto

Invernadero 2014, que muestra que las emisiones del sector cuentan por un 2,2% de las emisiones mundiales de CO2. Si ponemos en contexto esta cifra, se compara con las emisiones anuales de CO2 de Alemania con un 2,16%, Brasil con 1,35% o Japón con 3,58%.

El reto que enfrenta la comunidad marítima internacional y la OMI como órgano regulador es, por tanto, de gran magnitud y requiere de un trabajo no solo urgente, sino también consistente en cuanto a las medidas a tomar. En los siguientes párrafos veremos qué se ha hecho, qué se tiene en el futuro inmediato y qué posibilidades de éxito tiene el sector, así como la participación del Perú como Estado de Bandera, Estado Ribereño y Estado Rector de Puerto.

Acciones de la OMI y la comunidad marítima internacional: primeros pasos

El tema del control de la contaminación atmosférica proveniente de los buques, principalmente gases nocivos en los gases de escape de los buques, se había discutido ya durante las conversaciones que precedieron la adopción del Convenio Marpol 73. Sin embargo, en ese momento se decidió no abordar este problema, sea porque la tecnología no estaba suficientemente desarrollada o porque en ese momento el cambio climático no era evidente como unas décadas después.



Acuerdos OMI para reducir contaminación atmosférica por buques .

Ya a inicios de la década del 80 se retomó en la OMI el tema en las sesiones del MEPC. En 1988, este comité decidió incluir el tema de la contaminación del aire en su programa de trabajo, como respuesta a una propuesta de Noruega en la que se exponía el escalamiento del problema. Estas discusiones devinieron finalmente en el Protocolo de 1997 al convenio Marpol, que incluyeron el Anexo VI relativo a la prevención de la contaminación atmosférica, el cual entraría en vigor el 19 de mayo de 2005.

El Anexo VI del Marpol limita los principales contaminantes contenidos en los gases de escape de los buques, incluyendo SOx y Nox, y prohíbe las emisiones deliberadas de sustancias que afectan la capa de ozono (ODS). Además, regula la incineración a bordo y las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (VOC) de los buques tanque.

Emisiones de Óxidos de azufre (SOx)

En 2005, se inició una revisión general del Anexo VI del Marpol, lo que concluyó con la adopción del Anexo VI del Marpol revisado[1], el cual introduce límites más exigentes sobre emisiones de contaminantes atmosféricos. Este Anexo VI revisado entró en vigor el 1 de julio de 2010 e incorporó en su Regla 14 prescripciones relativas al contenido de azufre de todo *fueloil* utilizado a bordo de los buques, del que se dispuso que no excedería los siguientes límites:

1. 4,50% masa/masa antes del 1 de enero de 2012.
2. 3,50% masa/masa el 1 de enero de 2012 y posteriormente.
3. 0,50 % masa/masa el 1 de enero de 2020 y posteriormente.

La disminución del contenido de azufre a 0,50% para los *fueloil* utilizados a bordo de los buques a partir del 1 de enero de 2020 ha ocasionado una gran discusión a nivel mundial, ya que significará un gran cambio en los combustibles que usarán los buques a partir de esta fecha, principalmente porque los buques tendrán solo una opción para seguir usando combustibles con un mayor porcentaje de azufre, y esta es el instalar "lavadores de gases de escape", que no solo son costosos, sino que implican también considerar ingresos de buque a astillero para su colocación.

Los buques usualmente utilizan combustibles residuales para su propulsión y es poco probable que se tenga disponibilidad de combustibles residuales con bajo contenido de azufre. Por ello, se estima que la tendencia será la utilización de mezclas con combustibles destilados, como el Marine Gas Oil (MGO) o el Ultra Low Sulfur Marine Gas Oil (ULSMGO). El problema del uso de estos combustibles es que los sistemas de propulsión de los buques han sido diseñados para la utilización de combustibles residuales y, por tanto, los combustibles destilados más ligeros pueden tener implicancias respecto a la seguridad, que continúan analizándose en el Comité de Seguridad Marítima de la OMI.

Las nuevas mezclas todavía no cuentan con un estándar ISO actualizado. La Organización Internacional de Estándares (ISO) ha informado al Marine Environment Protection Committee (MEPC) 74 sobre la preparación de una especificación disponible al público (PAS) 23263, que proporcionaba orientaciones acerca de la aplicación de la norma ISO 8217 sobre los combustibles marinos a los *fueloils* que cumplieran el límite del 0,50%, lo que se preveía publicar durante 2019.

1. Estas enmiendas fueron aprobadas con Resolución MEPC .176(58) del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI.



Un problema no menor a tener en cuenta es el económico, ya que se estima que los combustibles reglamentarios a partir del 1 de enero de 2020 tendrán costos mucho más altos, lo que aumentará los costos de operación de las naves con posibles efectos directos en los precios de los fletes. Se estima que el incremento de precio supere los US$ 300 por tonelada.

Pese a las diferentes voces que han indicado que en muchas regiones no habrá disponibilidad de combustible reglamentario, la fecha de la aplicación de la regla ha sido mantenida. En este contexto, desde 2016, en el Perú se han sostenido coordinaciones entre los diferentes actores involucrados en la aplicación de la norma: Autoridad Marítima, Dirección General de Hidrocarburos del Ministerio de Energía y Minas, Osinergmin, Asociación de Armadores del Perú, Refinería la Pampilla, Petro Perú. Incluso se han presentado documentos al Subcomité de Prevención y Combate de la Contaminación (PPR), expresando preocupación respecto a la posible no disponibilidad de combustible reglamentario en la región para el 1 de enero de 2020[2].

La primera acción que se tiene que tomar faltando pocos meses para la fecha de entrada en vigor de la norma, es dar cumplimiento a la regla 18.1 del Anexo VI del Marpol, que indica que los Estados Parte informarán a la OMI respecto de la disponibilidad de combustibles reglamentarios en sus puertos. Esta información debe colocarse en la plataforma del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima de la OMI (GISIS por sus siglas en inglés), que es de acceso público (https://gisis.imo.org). Con la finalidad de facilitar la implementación de la norma, la

2. Documento PPR4-20-1 Nota presentada por Perú al 4° periodo de sesiones del Subcomité PPR.

OMI ha emitido los siguientes documentos de carácter recomendatorio:

- Resolución MEPC.320(74). Directrices de 2019 para la implantación uniforme del límite del contenido de azufre de 0,50% en virtud del anexo vi del convenio MARPOL.
- MEPC.1/circ.878. Orientaciones sobre la elaboración de un plan de implantación en el buque para la implantación uniforme del límite de contenido de azufre del 0,50% en virtud del anexo VI del convenio Marpol.
- MEPC.1/circ.880. Notificación de la disponibilidad de fueloiles reglamentarios de conformidad con la regla 18.1 del anexo vi del convenio Marpol.
- MEPC.1/circ.881. Orientaciones sobre la supervisión por el estado rector del puerto de las medidas para contingencias relativas al *fueloil* no reglamentario.
- MEPC.1/circ.884. Orientaciones sobre las mejores prácticas para los Estados Miembros/Estados Ribereños.
- MSC-MEPC.5/Circ.15. Delivery of compliant fuel oil by suppliers
- MEPC.1/Circ.875. Orientaciones sobre las mejores prácticas para los compradores/usuarios de *fueloil* a fin de garantizar la calidad del *fueloil* utilizado a bordo de los buques.

Los resultados de esta norma están aún por verse, pero lo cierto es que de una u otra manera el camino hacia la utilización de combustibles menos contaminantes es irreversible. En los próximos años veremos seguramente un cambio en los combustibles que propulsan a los buques con una tendencia a la utilización del gas natural licuado, por ejemplo, lo que ha motivado que la OMI prevea la elaboración del Código





Internacional para Buques que utilizan Gas Natural como combustible (Código IGF).

Gases de efecto invernadero

Si hay algo de lo que no se puede acusar a la industria del transporte marítimo es de no haber tomado precauciones en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los buques. La OMI, como ente regulador del sector y con apoyo de este, así como de los Estados Miembros, tal como ya hemos adelantado en la introducción, emitió a través del Anexo VI del Convenio Marpol una serie de disposiciones para evitar la contaminación de la atmósfera por parte de los buques.

El primer problema que se debió afrontar fue el de las emisiones de CO2 a la atmósfera y esto se hizo buscando que mejorar la eficiencia energética de los buques. Mejorando la eficiencia energética de los buques se buscaría transportar las cargas previstas para diferentes tipos de buques con un menor consumo de combustible y, por tanto, con menos emisiones de GEI, principalmente CO2. Esto se efectuó en 2011 con las enmiendas al Anexo VI del Marpol, considerando un capítulo 4 que incluyó regulaciones sobre eficiencia energética para los buques[3].

Es oportuno mencionar en este punto que las regulaciones sobre eficiencia energética constituyeron el primer tratado sobre cambio climático legalmente vinculante que se adoptó desde el Protocolo de Kioto[4]. Estas enmiendas incluyeron el Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI) mandatorio para todos los buques nuevos y el Plan de Gestión de Eficiencia Energética del Buque (SEEMP) para todos los buques, que entraron en vigor el 1 de enero de 2013.

El EEDI del buque diseñado debe tener un nivel de eficiencia energética por cada milla de carga transportada (por ejemplo, una tonelada-milla), que se establecerá de acuerdo con el tipo de buque y tamaño. Cada tipo de buque tiene en el capítulo 4 del Anexo VI del Marpol un nivel de referencia, que deberá ser mejorado cada cinco años. El EEDI proporciona una gráfica específica para un diseño de buque individual, expresada en gramos de CO2 por cada tonelada-milla del buque y se calcula por una fórmula basada en parámetros de diseño para un buque dado. En términos prácticos, entre más pequeño sea el EEDI, el buque diseñado será más eficiente energéticamente.

El SEEMP, para los buques existentes, es una medida operacional que establece un mecanismo para optimizar la eficiencia energética de un buque, proporcionando adicionalmente un enfoque para las compañías navieras a fin de gestionar el desempeño de la eficiencia de un buque en el tiempo, usando un mecanismo de monitoreo como el Índice de Eficiencia Energética Operacional (EEOI). El EEOI permite a los operadores de buques medir la eficiencia del combustible de un buque en operación y así asumir el efecto de cambios operacionales, como el mejoramiento de la planificación del viaje o limpieza de hélices más frecuente.

Medidas adicionales para la reducción de emisiones

Pese a las acciones tomadas por la OMI y la industria del transporte marítimo internacional, ya desde 2014 se continuaron con una serie de discusiones en el seno del

3. Resolución del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI: MEPC.203(62).
4. Background paper for the CILMPA International Workshop on Greenhouse Gas Emissions and Shipping that will be held in Singapore on 13-14 November 2018.

MEPC, en la cual un número importante de países consideraron que era necesario que la OMI, en el marco de los objetivos del Acuerdo de París, se plantease objetivos de reducción concretos. En ese sentido, un primer acuerdo fue tener el denominado "enfoque de tres pasos", consistente en un primer paso de recolección de datos sobre consumos reales de combustible. Un siguiente paso fue de análisis de la información y un tercer paso, de toma de decisiones en base a lo analizado. Consecuencia de este acuerdo fue la enmienda al Anexo VI del Marpol, en la cual se incluye un proceso de recolección de datos obligatorio a nivel mundial, que se llevará a cabo durante todo 2019 el que será reportado a la OMI el primer trimestre de 2020 por los Estados Miembros[5].

Paralelamente, en el MEPC 70 se acordó una "hoja de ruta" para el desarrollo de una estrategia de la OMI, que busca a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero proveniente de los buques, y fija fechas para la adopción de la denominada "Estrategia inicial de la OMI para la reducción de emisiones de GEI por los buques", la cual, como ya hemos mencionado en la introducción, tiene una serie de objetivos de reducción ambiciosos[6]. Se prevé que estos objetivos deben ser revisados para 2023 en el MEPC 80, mediante el establecimiento de un listado de posibles medidas de corto, mediano y largo plazo para alcanzarlos en las fechas planteadas. Con la finalidad de avanzar con las discusiones que involucran el alcance de estos objetivos y lograr consensos para su cumplimiento, el MEPC estableció un Grupo de Trabajo Interperiodos para la reducción de emisiones de GEI (IWG GHG), el cual se viene reuniendo usualmente la semana previa a cada periodo de sesiones del MEPC.

Con respecto a las posibles medidas de corto plazo planteadas por algunos Estados Miembros y ONG con carácter consultivo en la OMI, el Perú junto con Chile y otros países expresaron su preocupación específica respecto al planteamiento de medidas de reducción de velocidad, respecto de las cuales se manifiesta tendrían un efecto inmediato respecto de la reducción de emisiones por los buques. La objeción concreta planteada por el Perú y Chile fue que este tipo de medidas podrían afectar sus exportaciones de frutas, que deben llegar en tiempos específicos para mantener su calidad; se propone considerar un concepto de "velocidad óptima" en lugar de reducción de velocidad[7]. El planteamiento fue aceptado, pero no se eliminó la "reducción de velocidad" como posible medida de corto plazo. A la fecha se prevé que en 2020 se continúen con estas discusiones durante el ISWG GHG y el MEPC 75.

Asimismo, en el último periodo de sesiones del MEPC llevado a cabo este año en mayo (MEPC 74), el Perú, junto con otros países, apoyaron la necesidad de que cualquier medida que se tome en relación con la reducción de GEI deba tener una evaluación de las posibles consecuencias que esta puede traer en los Estados Miembros, en especial los Países Menos Adelantados (PMA) y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (PEID). La propuesta fue aceptada

5. El MEPC 70 adoptó la resolución MEPC.278(70) (octubre 2016) con enmiendas al Anexo VI del MARPOL estableciendo un sistema de recolección de datos de consumo de combustible de los buques.
6. La huella de carbono del transporte marítimo internacional: reducir las emisiones de CO2 por trabajo de transporte, como un promedio a través del transporte marítimo internacional, al menos 40% al 2030, haciendo esfuerzos a un 70% para el 2050, comparado con el 2008.
7. Documento ISWG-GHG 3-2-10 Análisis del Impacto sobre los Estados e Implicaciones de la reducción de velocidad.



por el MEPC 74 y se emitió la Circular MEPC.1/Circ.885 con Procedimientos para la Evaluación de Impacto en los Estados, para que aquellos países que planteen medidas de reducción de gases de efecto invernadero paralelamente presenten un análisis de las posibles consecuencias de la propuesta.

Retos

La OMI y sus Estados Miembros tienen una gran responsabilidad respecto al cumplimiento de las acciones planteadas para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y otros gases contaminantes a la atmósfera. Las acciones planteadas presentan retos de carácter tecnológico y de gestión tanto para la industria del transporte marítimo como para los Estados Miembros de la OMI.

Por ejemplo, desde el punto de vista tecnológico, la tendencia apunta al uso de combustibles alternativos para la propulsión de los buques. Ya algunas navieras importantes están ordenando buques cuya propulsión será alimentada con LNG, combustible que tiene la ventaja de ser mucho más limpio en cuanto a las emisiones resultantes, pero que implica la incorporación de nuevas técnicas para su uso seguro. Es muy probable que se deba apuntar al cambio de matriz de combustible, ya que, tal como hemos mencionado, los costos de combustibles destilados de bajo contenido de azufre pueden llegar a costar el doble de lo que cuesta actualmente un combustible residual. La operación económica del buque se verá afectada; sin embargo, la condición de cambio climático actual requiere el esfuerzo de la industria marítima.

Los Estados Miembros de la OMI, en su condición de Estados de Bandera y Estado Rector del Puerto, tienen también un gran reto en cuanto al control del cumplimiento de los buques registrados en sus banderas, así como también con los buques de otras banderas que llegan a sus puertos. Las administraciones tienen responsabilidades en el proceso de recolección de datos de consumo que se prevé informar a la OMI para el primer trimestre de 2020. Asimismo, hay responsabilidades que cumplir en cuanto al fomento de la disponibilidad de combustible reglamentario (bajo de azufre) en sus puertos a partir del 1 de enero de 2020, así como tomar las medidas necesarias para garantizar que los proveedores de combustible registrados proporcionen combustibles con la calidad establecida, para lo cual se deberá verificar toda la cadena de suministro que involucra una serie de actores que van más allá de las administraciones marítimas.

Finalmente, luego de todo lo comentado, creo que podemos contestar que los objetivos planteados para apoyar las acciones para detener el cambio climático son difíciles pero posibles. Seguramente, se tendrán efectos contrarios en el negocio naviero y en el comercio mundial, pero es de necesidad imperiosa que el sector del transporte marítimo internacional ponga más de su parte para conseguir los objetivos planteados.

Como menciona el profesor Martin Stopford en su libro *Maritime Economics*, la industria marítima durante su desarrollo usó la organización para resolver sus problemas fundamentales y en ese esfuerzo abrió las compuertas para el desarrollo de la economía global. Considero que podemos estar seguros de que con respecto al cambio climático lo volverá a hacer.



La bioceanidad del río Amazonas y las ferroviarias



La bioceanidad del río Amazonas y las ferroviarias



Embajador Jorge Colunge Villacorta
Abogado, Diplomático, Licenciado en Relaciones Internacionales. Promovido a Embajador el 1 enero de 1988. Asesor Jurídico de la Alta Dirección. Ha participado en calidad de Delegado y Representante del Perú en numerosas reuniones, conferencias y negociaciones de carácter internacional, siendo la última de importancia la de delegado negociador en el diferendo limítrofe con el Ecuador. Ha escrito numerosos artículos en la *Revista Peruanidad*, *Revista Peruana de Derecho Internacional*, así como ensayos sobre aspectos jurídicos del Derechos del Mar, la Antártida (Editorial Acrópolis) y sobre las relaciones con Ecuador. Es autor asimismo de *Los inquilinos del marqués*.

RESUMEN
El artículo da cuenta del antiguo interés brasileño por alcanzar la bioceanidad y encontrar una salida al Pacífico a través de una línea ferroviaria. Este proyecto podría materializarse con el ofrecimiento chino de financiar la obra, que uniría Bayóvar, en Piura, con el puerto de Santos, en São Paulo. Para el autor, el Perú no debería participar solo como una zona de tránsito que tendría como grandes beneficiarios a China y Brasil.

PALABRAS CLAVE
Bioceanidad, Amazonas, Brasil, Augusto B. Leguía, Golbery do Couto e Silva, ferrocarril Santos-Bayóvar.

ABSTRAT
The article tells the old Brazilian interest to attain the Bi-Oceanity and find a way out to the Pacific through a railroad. This Project could be materialized with the Chinese offering to finance the workmanship, that will unite Bayovar, in Piura, with the Port of Santos in São Paulo. For the author, Peru not only should participate as a transit zone that would have as big beneficiaries to China and Brazil.

KEYWORDS
Bi-Oceanity, Amazon, Brazil, Augusto B. Leguía, Golbery do Couto e Silva, Railway, Santos-Bayovar.

...la atención del Estado en la selva, fundamentalmente se sostenía, desde inicios de la República, a través de la presencia de nuestra Marina...

El tema de la bioceanidad, como objetivo geo-estratégico de los países para alcanzar una supremacía, tanto de orden económico como político sobre sus pares, ha sido una materia que ha estado latente en la agenda de muchos Estados desde hace más de un siglo. Los estudios han versado, principalmente, en alcanzar esta meta a través de propuestas de construcción de carreteras, por vías férreas, o a través del transporte fluvial. Así, el proyecto ferroviario y bioceánico, financiado por China, que pretende unir Bayovar con el puerto de Santos, en São Paulo, y que fuera tiempo atrás anunciado, no es nuevo; es más que centenario en sus términos de concepción geopolítica.

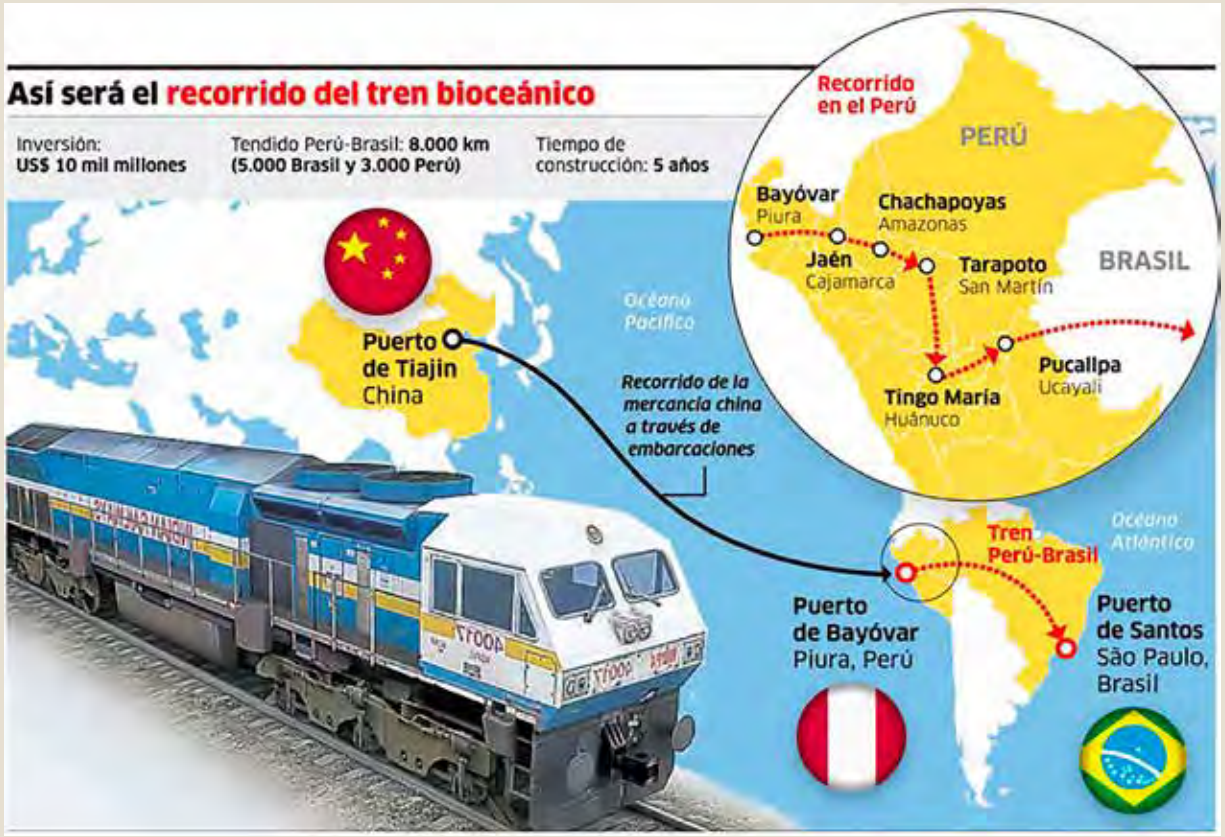
A finales de los sesenta serví en nuestra Misión en Brasil. Y aficionado al quehacer estratégico, descubrí vastísimo material muy antiguo como de reciente data sobre estudios geopolíticos brasileños y su visión del mundo exterior, incluyendo variada y singular óptica sobre nuestra vecindad. Por aquella época se publicó, bajo una destacada publicidad, el libro "Geopolítica do Brasil" (1966), del General Golbery de Couto e Silva, quien fuera ministro de la cartera de Planeamiento, en el que preconizaba alcanzar la bioceanidad,



dentro de sus objetivos hegemónicos, llegando al Pacífico por Arica, espacio al que denominó zona de "soldadura".

Sirviendo en Brasil (década de los sesenta) descubrí que el desarrollo de hipotéticos puntos de partida para el diseño de objetivos geoestratégico hegemónicos eran, en ese país, materia de discusiones académicas desde hacía muchas décadas donde el tema de la bioceanidad, estaba presente de alguna manera. Así, los análisis sobre la ventaja de los países bioceánicos del Nuevo Mundo, sobre los no bioceánicos, se sustentaban con enjundiosos argumentos, principalmente para explicar la hegemonía alcanzada por los Estados Unidos. Pero se debatían también curiosas tesis sostenidas por sociólogos-antropólogos, que vaticinaban una inexorable ventaja, en el largo plazo, de aquellos países que se habían erigido sobre antiguas culturas, a los que se les asignaba una fuerza genética impredecible que, tarde o temprano, los impulsaría a obtener logros hegemónicos. Y esto explicaba, en cierta medida, una especie de escondido temor que a veces se podía intuir respecto al Perú. Pero naturalmente, frente a estas reflexiones, también surgían otras de origen distinto, entre las que destacaban aquellas que sostenían, hasta inicios del siglo pasado, que el trabajo de los bandeirantes había quedado inconcluso, considerando que la cadena andina era el límite natural entre ambos países.

También en los sesenta el concepto de las "fronteras vivas" fue desarrollado bajo la idea de que, los límites internacionales permanentes y perpetuos, podían ser



rebasados lícitamente por una dinámica fronteriza, cuyo fruto debía arrojar una abierta penetración no sólo de carácter económico, sino cultural e ideológico, sobre los vecinos más débiles. Y naturalmente en el Perú este concepto caló fuertemente, al punto de generarse una entendible aprensión sobre las políticas brasileñas instaladas en sus fronteras, cuyo desarrollo continuo y bien planificado contrastaba con el abandono y carencia de presencia del Estado peruano en las nuestras, situación que hasta hoy en mucho no ha cambiado. Lo cierto es que, entre ambos países, en aquella época de los sesenta existía una suerte de mutuo recelo que, en la práctica, significaba convivir pacíficamente, pero de espaldas el uno con el otro.

«La tesis de que los Andes eran el límite natural con Brasil fue sepultada por la diplomacia peruana, al lograrse en 1909, bajo la batuta estratégica del Presidente Augusto B. Leguía, al suscribirse los acuerdos definitivos de límites que completaban la Convención de 1851.»

La tesis de que los Andes eran el límite natural con Brasil fue sepultada por la diplomacia peruana, al lograrse en 1909, bajo la batuta estratégica del Presidente Augusto B. Leguía, la suscripción de los acuerdos definitivos de límites que completaban la convención de 1851. El Perú cerró así definitivamente su frontera al sur del Yavarí, impidiéndose los avances brasileños y dejando a salvo todas nuestras zonas de ocupación efectiva. No hubo pues ninguna cesión del Acre. Con ello, se completó los actuales 2,822 km. de límites, que quedaron firmes. Pero además se obtuvo el derecho a la libre navegación por el Amazonas hasta el Atlántico, alcanzando nuestro país la bioceanidad, antes que el Brasil, situación fáctica notable que parece que hasta hoy es vista sólo como una mera curiosidad sin futura trascendencia.

Euclides da Cunha, ex oficial de ejército, historiador, ingeniero, sociólogo, geógrafo, geólogo, botánico, antropólogo, poeta, hidrógrafo, periodista, profesor de Lógica, y sobre todo un gran escritor, en su obra "Ao margem da Historia", enfila filudas y vehementes críticas por la política gubernamental en la selva, proponiendo como estrategia, en un capítulo especial titulado "Transacreana", la interconexión con el Perú, para alcanzar el Pacífico, pero por vía férrea.

Este sería el origen histórico -que es más que centenario- del proyecto ferroviario que comentamos, el cual habría cobrado vida durante la visita del presidente Lula a la China el año 2004, conquistando el interés y el ofrecimiento de un suculento financiamiento asiático.

Como se indicó, el Perú ya alcanzó su bioceanidad gracias al tratado de 1909, con la libre navegación del Amazonas, hasta sus confines en el Atlántico. Fue en realidad un verdadero logro estratégico, pero lamentablemente su potencial y proyección internacional no fue comprendido de inmediato, ni creo que fue hasta hoy debidamente estudiado, pues prácticamente muy poco o nada se ha hecho. No hemos sido capaces de obtener beneficios de esta situación de ventaja. Concluida la fiebre del caucho todo se derrumbó y ni siquiera se ha podido crear una flota de navegación peruana, con visos de permanencia, capaz



de proyectar sus actividades surcando el Amazonas y alcanzar el Atlántico con destino a los diversos mercados europeos, así como el de Estados Unidos.

Así, ¿qué podríamos esperar del ferrocarril Santos-Bayovar? En primer lugar debemos identificar a la China y al Brasil como los principales socios beneficiados del proyecto y, al Perú, por ahora, sólo como una zona de tránsito, pero sin cuya participación, simplemente, no hay proyecto. Deberemos pues jugar nuestras cartas con mucho tino y sabiduría, anteponiendo el interés nacional con claros beneficios sobre cualquier sentimiento de amistad o favorecimiento gratuito. Asegurarnos que el paso del ferrocarril por nuestra amazonía será inocuo en términos ecológicos y, luego, analizar la rentabilidad que podrán alcanzar los pueblos y zonas que deberían insertarse en su ruta. Y en cuanto al apetitoso potencial del mercado paulista, habrá que tener presente no sólo las políticas proteccionistas de nuestro vecino, sino además su distancia con el sistema del libre mercado, dada su pertenencia al vetusto MERCOSUR, amén del habitual obstruccionismo de sus mecanismos aduaneros. Brasil, por tanto, debería comprometerse **ab initio** a eliminar sus prácticas restrictivas al comercio peruano, abriéndonos sus puertas como el Perú lo hace, si acaso es de prioridad que nos integremos en este interesante como aparentemente beneficioso proyecto.

El tema de la bioceanidad, por todo lo expuesto, merece algunos comentarios en retrospectiva:

No parece haber dudas acerca de las ventajas estratégicas que obtiene un país que es naturalmente bioceánico o que alcanza tal situación a través de negociaciones con terceros, frente a aquellos que carecen de este atributo geográfico de acceder a dos océanos. Esta afirmación, a la luz de la historia, resulta indiscutible. De allí que el antiguo interés del Brasil de alcanzar el Pacífico, que por más de un siglo se mantuvo invariable, vigente y formando parte de su planeamiento nacional, podría concretarse a mediano o largo plazo con el proyecto ferrocarrilero financiado por China. Y en cuanto a los resquemores o teorías de prevención sobre la seguridad,





que originó justificados recelos levantados en el pasado, hoy en día tales materias deberían ser vistas como parte de una historia superada, frente al desenvolvimiento actual de los países que, mas bien, se inclinan por una abierta aproximación física a través de la generación de acuerdos integracionistas, los que son facilitados por las recientes soluciones de viejos conflictos fronterizos o limítrofes. También coadyuvan a las abiertas aproximaciones la tecnología, los acuerdos de supresión de visados, los regímenes especiales fronterizos, así como la globalización que, más que una teoría, se trata más bien de un hecho prácticamente irreversible.

Brasil aguardó más de cien años, pacientemente, para estar dispuesto a materializar su estratégico sueño de la bioceanidad. Y el Perú cumple prácticamente el mismo lapso de haberla alcanzado, sin que desde entonces el Estado haya tenido la capacidad de generar acciones y planes concretos para obtener beneficios tangibles y permanentes de esta preciada situación.

Es por ello que resultaría pertinente registrar algunos comentarios adicionales que envuelven esta cuestión: Iquitos, nombre proveniente de una tribu local, en las inmediaciones de los 1900 era una ciudad con menos de 20 000 habitantes; sin embargo, la fiebre del caucho y los grandes réditos que se obtenían de su extracción, la habían convertido en una ciudad tanto de caracteres muy singulares como de exorbitantes exhibiciones de riqueza y bonanza, donde aún se conservan como reliquias ciertas obras construidas íntegramente con costosos materiales importados de Europa, como la llamada Casa de Fierro, que fue diseñada por Gustave Eiffel hacia 1860.



El "boom" del caucho que se inició desde mediados del siglo antepasado, se mantuvo casi inalterable hasta algo después de 1913, donde se precipitó su caída debido a las nuevas plantaciones iniciadas y logradas en Malasia, luego de contrabandearse plantones de esta planta. Pero volvió a resurgir aún antes de la participación estadounidense en la segunda guerra mundial, debido a las ocupaciones niponas de las nuevas tierras productoras. Y en este tiempo, revivió la bonanza económica cauchera que se prolongaría hasta pasados los años cincuenta del siglo pasado.

Y mientras la suntuosa economía de Iquitos se movía promovida por un impulso monoproductor de explotación privada, **la atención del Estado en la selva fundamentalmente se sostenía, desde inicios de la República, a través de la presencia de nuestra Marina**, que dirigía sus acciones a la realización de expediciones e intentos de fijar un posicionamiento efectivo en las vastas regiones no demarcadas de nuestras amplias fronteras. Así se recuerda, por ejemplo, al Teniente Segundo Germán Stiglish por sus exploraciones en los ríos Pachitea, Ucayali, Amazonas, Misahua, Manu etc. Pero además de estas tareas, la Marina tenía distintos objetivos puntuales por la tensa situación vivida con Colombia desde 1910. Bien puede afirmarse, por tanto, que la actuación y presencia de la Marina estaba absolutamente vinculada al afianzamiento de nuestra soberanía y seguridad internacionales. Y aparentemente no tenía una función de apoyo sobre las actividades comerciales a partir del derecho de libre navegación conquistado sobre el Amazonas.

El Brasil, por el contrario, desarrolló de modo sistemático, desde la época colonial, una sostenida actividad naviera que se movía a lo largo del Amazonas. En 1853 fundó la Compañía de Navegación y Comercio de la Amazonía y, trece años después, el Amazonas fue abierto bajo permisos especiales a la navegación internacional de ciertas empresas extranjeras, principalmente inglesas, que invertían en la extracción del caucho. De este modo eran las naves de procedencia brasileña o británica las que surcaban por todo el Amazonas llegando hasta Iquitos para el recojo de carga cauchera con destino a Europa y Estados Unidos, abriendo así las conexiones más allá de nuestro espacio territorial, lo que hacía factible que a los pudientes citadinos iquiteños les era menos oneroso y complicado visitar Paris antes que Lima.

> ***«El transporte naviero es un negocio, de lo contrario no existiría. El punto crucial es que el mismo pueda ser eficientemente administrado, lo que nos lleva a recordar a la extinta Compañía Peruana de Vapores, en la que el Perú llegó a tener 64 barcos.»***

Por entonces –podría afirmarse- que la navegación por el Amazonas que unía a nuestro país con otras latitudes continentales estaba prácticamente conducida por flotas del Brasil e Inglaterra.

Si efectuamos un paralelo entre la atención estatal del Brasil y la nuestra, respecto a la visión comercial sobre la bioceanidad, es notoria la diferencia: mientras en nuestro vecino de modo incansable, desde antaño, se producían estudios, desarrollaban teorías

y se conservaba este objetivo dentro de sus planes de planificación nacional, en el Perú todo parece indicar que hubo una constante histórica: un desentendimiento en esta materia. Y si bien esta situación de omisión puede explicarse en el pasado, por múltiples razones, en la actualidad no resulta razonable ni justificable que el Estado continúe sin encarar esta ventajosa situación conquistada hace más de un siglo.

El hecho de no planificar toda una amplia estrategia comercial con base a un único producto exportable, como el caucho en el pasado, a través de la vía fluvial interoceánica resulta en cierta medida explicable. Pero hoy día nuestra amazonía detenta un abanico de productos que, estudiadas todas en sus potencialidades exportables, resulta por lo menos en teoría de sumo interés. Por lo demás, y desde el punto de vista de la infraestructura, se tiene entendido que Pro Inversión tendría en cartera estudios para potenciar el deficiente y pobre nivel de navegación de los ríos Marañón, Ucayali, Huallaga y el propio Amazonas, con el fin de convertirlos en rutas internacionales competitivas, principalmente a través de la modernización de sus puertos. Si bien la idea es loable, parece insuficiente, pero es un acertado punto de inicio, el mismo que no debe detenerse en meros estudios sino que deben llevarse urgentemente a la práctica. En adición, debe indicarse, que el interés de China por la soya y otros productos brasileños, bien podrían ser también viabilizados a través del transporte fluvial por el Amazonas y su continuación modal a través de otros ríos, hasta acercarse a nuestra costa, cubriendo el trecho final por vía férrea o carretera, esquema que haría innecesario el descomunal mega proyecto ferrocarrilero Sao Paulo-Bayovar.

Es casi seguro que existen numerosos estudios que han identificado los productos exportables más señeros de nuestra amazonía: cacao, café, maderas finas, carnes exóticas, camu-camu, peces ornamentales, fármacos, chonta y muchos otros.

También es probable que se conozcan en detalle las posibilidades de darles un valor agregado. Pero todo ello requiere un estudio integral, determinando no solamente volúmenes, formas y modos de organizar a sus productores, sino además hallar y conquistar a los futuros compradores.

El transporte naviero es un gran negocio, de lo contrario no existiría. El punto crucial es que el mismo pueda ser eficientemente administrado, lo que nos lleva a recordar a la extinta Compañía Peruana de Vapores, en la que el Perú llegó a tener 64 barcos, más de un millón de toneladas de capacidad de carga, generando más de diez mil puestos de trabajo y el hecho de que fue considerada entre las mejores de América Latina. Y aun así en los 80s se decidió por su liquidación. Tal experiencia nos hace pensar en la formación de una empresa de capitales mixtos, pero decididamente bajo dirección de capitales nacionales y mayoritariamente privados.

Asumida la posibilidad de que las ideas comerciales pudieran concretarse, el transporte resulta casi la columna vertebral para obtener claros beneficios de nuestra situación bioceánica a través del Amazonas, ya que pensar en trasladar esta actividad a empresas extranjeras, no sólo significaría ceder a ellas claros beneficios económicos, sino que, desde el punto de vista internacional comercial, implicaría asumir innecesarios riegos a futuro, aunque ellos desde ahora no se pudieren precisar.

Resulta indudable que el no haberse abordado a profundidad esta problemática de los beneficios de una bioceanidad ya obtenida es fruto de una carente planificación, actividad que lamentablemente el Estado no ha sido capaz de desarrollar a plenitud en tér-



minos nacionales o regionales, no obstante algunos intentos como fue la creación del Instituto Nacional de Planificación, que ha permitido hasta el cambio de su capital hacia un punto estratégico de su territorio. Brasil cuenta desde hace más de medio siglo con un Ministerio de Planeamiento, Presupuesto y Gestión, al que todos reconocen ser el ministerio más poderoso de los gabinetes ministeriales.

Creo que podríamos arribar a una conclusión general sobre la base de estos apuntes y es que parece indispensable planificar debidamente cómo el Estado debería construir una política de navegación fluvial y obtener un real beneficio de nuestra bioceanidad. En esta dirección, en el presente artículo apenas se intenta señalar algunos elementos y acciones que deberían priorizarse en esta dirección: en primer lugar, destacar los estudios de Pro Inversión para potenciar la navegación de diversos ríos y convertirlos en rutas internacionalmente competitivas. Pero estos estudios deberían reflejarse en la ejecución y puesta en práctica de los mismos. En segundo lugar, la necesidad de levantar información de detalle de todos nuestros productos amazónicos exportables, con sus características de volúmenes y posibilidades de valor agregado, así como el fomento de la unión de sus productores a través de gremios, federaciones o cooperativas, bajo la dirección estatal de un ente que los pueda reordenar y ofrecer la conducción hacia los mercados europeos. Finalmente, la necesidad de crear una empresa de navegación de capitales mixtos que pueda eliminar riesgos en el transporte y así asegurar la fluidez del comercio de exportación y de cabotaje.



Como corolario a las aproximaciones expuestas sobre la materialización y aprovechamiento futuro e inmediato de la bioceanidad ya alcanzada, jurídica y políticamente, a través del Amazonas, somos del parecer que toda esta rica y sustantiva temática debería concretarse a partir de una agenda específica y coordinada por los sectores competentes del Estado encargados del diseño y ejecución del planeamiento estratégico del país; pero parecería que, luego de la desaparición del Instituto Nacional de Planificación (INP), las tareas encargadas a este organismo han quedado diseminadas y sustituidas por comisiones, organismos ad-hoc y una multiplicidad de entes gubernamentales respecto a cuyas actividades debería recaer un enjundioso estudio para recortarlas y compaginarlas entre sí, a fin de lograr una mínima eficiencia y coherencia que pudiera acercarse a los logros que, en su momento, tuvo el INP y que fue reflejo de la visión de estadista del Presidente Fernando Belaúnde.

En cuanto a otras posibilidades para incrementar la capacidad bioceánica nacional,

al margen de la ofrecida y ya lograda por la vía fluvial del Amazonas y la alusiva al proyecto Santos-Bayovar, mencionaremos ciertos apuntes referidos a los proyectos ferrocarrileros al sur del país, con trazados de Este a Oeste, los cuales son, aparentemente, desde el punto de vista material de su construcción, menos onerosos que el trazado del proyecto Bayovar-Santos, y que por tal razón –si acaso no hubieran otras desconocidas- concitan cierto entusiasmo en algunos sectores, pero que lamentablemente, uno de ellos, está cargado de elementos concomitantes de cierta turbiedad, tanto respecto a nuestra política interna como por sus consecuencias en el ámbito exterior regional. Examinemos:

En todos los proyectos diseñados para lograr la bioceanidad, sin excepción, el objetivo principal del mismo siempre está centrado en alcanzar los máximos beneficios del país ejecutor o propulsor, naturalmente, sin descartar beneficios de terceros, mientras estos no colisionen o impliquen riesgos al ejecutor, en este caso léase al Perú. De este modo, no cabe duda, que el objetivo fundamental del Perú sería llegar y obtener beneficios del apetitoso mercado paulista en el Brasil, y el de ese país, llegar a un puerto en el Pacífico para acceder a las facilidades de exportación de la soya, entre otros productos, que son anhelados principalmente por la China y otros países.

Así siendo, muchos años atrás se habló con cierto énfasis de la necesidad de proyectar un diseño ferrocarrilero que uniera nuestros puertos de Matarani en Mollendo, y/o Ilo en Moquegua, con un punto de la frontera con Brasil, a través de Iberia, pasando por Iñapari, hasta unirse con Assis, en el Brasil, para luego continuar por territorio brasileño con destino final en el puerto de Santos, en el Atlántico. Sin embargo, este proyecto parece haber perdido fuerza ya que, tan pronto se dejara en suspenso el de Santos- Bayovar (declaraciones de Kuczyinsky, setiembre del 2016), Bolivia reavivó la alternativa del llamado Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC), planteamiento presentado en la Reunión de Gabinete Ministerial Perú-Bolivia, de Junio del 2015 y recogido en la Declaración Presidencial, propósito que fue reafirmado el 2017 en el III Gabinete Ministerial.

El trayecto total del Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC), según notas de prensa, sería de 3 755 kilómetros (a los que también se integrarían Uruguay y Paraguay, siendo que estos tramos no están aun definidos). De los 3 755 km, 1,521 le corresponderían a Bolivia, 1 894 a Brasil y 340 a Perú (dependiendo del puerto final de destino, ya que si el mismo se decide que sea Matarani, el tramo a construirse tendría 577 km.), afirmándose que de este trayecto gran parte ya está construido, pero se requerirá reparaciones de fondo, cambios en los materiales y reacondicionarlos a todos con el fin de lograr la igualdad de las dimensiones en el ancho de las vías. Los tramos no construidos son los que unen Santa Cruz y Cochabamba, así como todo el trayecto a lo largo de territorio peruano.

El primer proyecto, sin ingresar a Bolivia, debería cubrir una distancia de 726 km. que separan Matarani de Iñapari, distante a menos de 4 km. de Assis, ya en territorio brasileño, teniendo en consideración que desde este último punto hasta Santos ya está cubierto por la carretera BR-374, que tiene una extensión de 515 kilómetros.

Una somera visión comparativa de ambos proyectos arroja los siguientes hechos de orden objetivo:

- El proyecto ferrocarrilero, surcando territorio boliviano, para llegar al Atlántico, bien puede ser obstruido, paralizado, bloqueado u afectado por causas sobre las que el Perú carecerá de la más mínima opción





de manejo, riesgos que no se presentan en un proyecto ferrocarrilero que conecta directamente el Perú con Brasil, sin pasar por territorio boliviano. Ya largo plazo el probable y aunque reducido mayor costo de este último proyecto, bien vale la pena asumirlo en pro de eliminar estos justos y objetivos como también potenciales temores. Después de todo es posible pensar que, si China estaba dispuesta a financiar el proyecto Santos- Bayovar ¿por qué no lo estaría en financiar el proyecto Mollendo o Ilo-Assis-Santos, que es de mucho menor costo y cubre sus mismos objetivos?

- El proyecto CFBC, de ser materializado, deberá insertarse dentro del ámbito de los objetivos de política exterior regional de los involucrados, siendo el caso percatarse que tales objetivos entre Bolivia y Perú no son los mismos, si bien tal disimilitud no signifique un antagonismo. Pero no es menos cierto advertir que "es una constante histórica el empeño boliviano en calibrar su relación con el Perú en función de sus predicamentos con Chile" (Embajador Eduardo Ponce, El Montonero, 4 Abril 2019), realidad geopolítica de la que no es distante el fracaso boliviano frente a Chile en la Corte de La Haya, y los afanes de reelección indefinida de Evo Morales, pese a una contundente denegatoria decretada por un referéndum.

- Y en relación a la comercialización del gas boliviano en el Perú, entendemos se debe considerar el hecho de que ambos países son competidores en la extracción de este producto; que el mismo está inmerso en las prácticas internacionales de libre comercio, aun a pesar de ser concebido como un producto estratégico, pero su manejo en la

comercialización de modo alguno debe conducirnos a una dependencia en el sur del país respecto al gas boliviano.

- Lo anterior en nada implica que el Perú no pueda negociar con Bolivia la compra de su gas en boca de algún punto fronterizo y que, inclusive, desde allí, el Perú pueda conectarlo al ducto de Camisea para su comercialización de acuerdo a los intereses nacionales; o simplemente negociar, repito, negociar, para que Bolivia pueda llevar su propio gasoducto hacia algún puerto peruano para fines de exportación. Tampoco puede descartarse, para fines de comercialización entre los dos países, que nuestras líneas férreas puedan interconectarse a futuro con las de Bolivia.

En estas circunstancias, el gas no deja de ser un elemento altamente delicado si acaso es utilizado en desmedro a los intereses nacionales y bajo una suerte de apoyo ventajoso gratuito a favor de terceros, bajo fórmulas de cooperación o solidaridad que, a la postre, también podrían jugar en el entorpecimiento de las variables estratégicas y diplomáticas en aquella macro región, la cual es privilegiada por su potencial de yacimientos mineros que tienen cada vez más valor en el contexto mundial. Por ello, se hace imperativo preservar el bilateralismo positivo de nuestra diplomacia, a la luz de rigurosas evaluaciones de nuestras relaciones con Bolivia y Chile, y evitar que seamos inducidos a situaciones de orden triangular que difícilmente podrán ser favorables a nuestro país.

Por las notas anteriores, por tanto, sería altamente deseable que nuestra Cancillería profesional, en conjunto con las Fuerzas Armadas y sus órganos especializados, pudieran analizar y estudiar a profundidad toda esta problemática en su conjunto, y así poder recomendar y proponer el encausamiento de esta situación a quien, conforme a la Constitución, está llamado a dirigir la política exterior del Estado.

Mientras tanto, el autor del artículo no puede dejar de expresar su preferencia en atender de modo privilegiado el proyecto bioceánico que nos conecte directamente con el Brasil, sin tener que pasar por Bolivia, y así evitar que el proyecto ferrocarrilero CFBC se nos imponga para alcanzar el Atlántico, en tanto que el mismo implica tener que someternos a un tránsito obligado y dependiente, proyecto que además engendra las concomitantes señaladas.

Más allá de la esperanza: 50 años del primer trasplante renal exitoso en el Perú



Contralmirante SN (MC) Raúl ROMERO Torres con sus pacientes trasplantados

Más allá de la esperanza: 50 años del primer trasplante renal exitoso en el Perú



Doctor Miguel Rojas Armas
Médico cirujano, graduado en la Facultad de Medicina de San Fernando de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos en 1982, con posgrado en Cirugía General en 1987 por la misma casa de estudios, en la sede del Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara (CMST). Ejerce la actividad quirúrgica desde aquella época como médico asistente del Servicio de Cirugía General del Centro Médico Naval CMST, donde estuvo al frente de la Unidad de Trasplantes de 1997 a 2002. Es docente de la Universidad de San Martín de Porres y la Universidad Científica del Sur, y docente invitado de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

RESUMEN
Se revisa, a manera de crónica, el primer trasplante renal en el Perú, que tuvo el honor de realizarse en el Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara (CMST), por el Contralmirante SN (MC) Raúl Romero Torres, en aquel entonces Capitán de Corbeta SN (MC), que lideraba un notable grupo humano de médicos, técnicos y licenciadas de enfermería. La paciente que revolucionó la cirugía y dio inicio a los trasplantes en nuestro país fue María Francisca Paliza Mendoza. Con ella el Centro Médico Naval CMST fue el centro de la medicina y referente para los trasplantes renales.

PALABRAS CLAVE
Trasplante renal, inmunosupresión, esperanza, futuro de trasplantes.

ABSTRACT
We review, in a chronicled way, the first kidney transplant in Peru, that honorably took place in the Naval Health Care Center (CMST, as per its Spanish acronym), by Rear Admiral SN (MC) Raúl Romero Torres, by then Lieutenant Commander SN (MC), leading a notable human group of doctors, technicians and nurses. The patient that revolutionized the surgery and started out the transplants in our country was María Francisca Paliza Mendoza. With her, the Naval Health Care Center CMST became the center of medicine and reference for Kidney transplants.

KEYWORDS
Kidney transplant, immunosuppression, hope, future of transplants.

"El pasado, en su totalidad, permanece siempre vivo y actuante en el presente, aunque hoy por hoy no lo recordemos".

Arnold Toynbee

Sábado 9 de agosto de 1969, día de invierno del siempre gris limeño, un año muy lejano grabado en mi memoria. Yo, un colegial cercano a culminar la secundaria, mientras que, en otro escenario, el Centro Médico Naval CMST se gestaba la proeza de un grupo de médicos cirujanos, técnicos y personal de enfermería.

En el hospital todos muy atentos, pues se aproximaba un acontecimiento que marcaría un antes y un después en el Centro Médico Naval CMST y que también remecería al Perú en cuanto al ámbito médico y académico. Los cirujanos navales se estaban preparando meses, muchas horas de jornada, para realizar cirugía de



alto nivel técnico, en una unidad en cirugía experimental creada para tal fin, por Raúl Romero Torres, joven médico cirujano, Capitán de Corbeta SN, quien ya desde interno tuvo la vocación quirúrgica, y por la Sanidad Naval.

Romero Torres ingresó en 1954 y fue interno de medicina como Alférez de Fragata. El doctor Romero inició la ruta de la cirugía desde sus tiempos de estudiante, en la sala del profesor Amador Merino Reyna, notable cirujano del Hospital Arzobispo Loayza, a quien nunca dejó de reconocer y recordar como su mentor, pilar de su formación quirúrgica. Por razones que aún se desconocen se alejó de la institución en 1956, pero se reincorporó en 1960 con el grado de Teniente Segundo. Años más tarde, fue becado a Inglaterra y Estados Unidos para un entrenamiento en cirugía. En Cambridge (Inglaterra) conoció al profesor Roy Yorke Calne, y en Denver, Colorado (Estados Unidos) hizo lo propio con el pionero de los trasplantes hepáticos, Thomas Starzl, a quien le unió una larga amistad. Tiempo después, Starzl visitó nuestro centro médico durante varios meses, con personal de salud para entrenar a médicos y enfermeras.

María Francisca Paliza Mendoza, cusqueña de nacimiento y alumna de Pedagogía de la Universidad San Antonio de Abad del Cusco,

Paciente Francisca Paliza despues de trasplante, 14 agosto 1969

fue diagnosticada de insuficiencia renal terminal a los 20 años. Después de diversos exámenes en su tierra natal y al no presentar mejoría, viajó a Lima y fue hospitalizada en el Hospital Loayza.

Los principales síntomas que presentó Paliza Mendoza en las primeras evaluaciones médicas que le realizaron en julio de 1968 fueron dolor intenso, náuseas, vómitos, cefalea, astenia e hipertensión.

Ya internada, su enfermedad fue controlada con el uso de hipotensores y vitaminas, con lo que mejoró parcialmente. En estas condiciones, el 4 de agosto fue trasladada al Centro Médico Naval CMST.

Solo un trasplante renal solucionaría su situación crítica. Paliza Mendoza fue elegida entre varios pacientes candidatos para un trasplante renal. En los primeros días de agosto se le colocó una cánula de Scribner en el antebrazo izquierdo, lo que permitió realizarle la primera hemodiálisis.

Su hermana mayor era su potencial donante. Fue evaluada minuciosamente, siguiendo pasos similares al protocolo de Denver, pero adaptados y orientados a nuestra institución. Los estudios de histocompatibilidad se realizaron en la Universidad de California por el profesor Paul Terasaki.

El domingo 10 de agosto de 1969 fue un día inolvidable, pues finalizaban los preparativos para la intervención médica a realizar, y porque el Perú jugaba un partido de fútbol rumbo a las eliminatorias del mundial México 70.

El doctor Romero era consciente de la responsabilidad que asumía al decidir realizar el primer trasplante renal exitoso en el Perú. En 1965, el doctor Hernández intentó la operación en Ica, y en 1971 el doctor Lengua hizo lo propio en el Hospital de Policía. El doctor Romero se entrenó para desarrollar la tensa y larga proeza médica, y llamó a concentración a todo el equipo quirúrgico.

Al día siguiente todo el equipo médico-quirúrgico y de enfermeras estaba listo para este gran suceso: el primer trasplante renal exitoso en el Perú y el segundo en Sudamérica. Con ello el Centro Médico Naval CMST ingresaría a la historia de la Cirugía en el Perú y al mundo de los trasplantes, con un equipo médico multidisciplinario bajo el mando de un gran líder.

Son las 6:45 horas. Es el momento del trasladado a sala de operaciones a las pacientes Francisca Paliza y a su hermana, María Concepción, de 22 años, donante del riñón que le prolongó la vida 11 años más y le permitió recuperar su calidad de vida.

Ambas fueron hospitalizadas en la sala 4-2. Previamente recibieron la hidratación y la inmunosupresión de aquella época (corticoides a altas dosis, azatioprina a alta dosis y radiación local posoperatorio). Esos fármacos se usaban para evitar el rechazo, lo más temido ayer y hoy por los trasplantólogos.

La histórica intervención se inició a las 9:30 horas y culminó a las 15:00 horas, luego de un sincronizado trabajo del equipo presidido por el Capitán de Corbeta SN (MC) Raúl Romero Torres.

El primer equipo multidisciplinario de trasplantes estuvo integrado por los cirujanos: Teniente Primero SN (MC) Rolando Uribe Vega, Teniente Primero SN (MC) Jorge Meza Segura, Teniente Primero SN (MC) Herbert del Álamo Gibaja, Teniente Primero



Un trabajo de riñones

NICOMEDES SANTA CRUZ

(Al Equipo del Dr. Romero en el Quinto Aniversario del Primer Trasplante)

En cirugía renal
trasplantes de todo tipo,
cinco años cuenta el Equipo
de nuestro Centro Naval.

I

Al peligro de una uremia
por la retención de orina,
el plantel de la Marina
comprende que el tiempo apremia.
Si es raro policitemia
por proceso tumoral,
bien puede ser que la causal,
devenga de hipernefroma,
y aquí es donde el genio asoma
en cirugía renal.

II

Antes de hacer un trasplante
visto biológicamente
bueno es que sea un pariente
quien se ofrezca de donante.
Desde ese preciso instante
entra en función el Equipo:
Radiólogos de anticipo,
luego el Laboratorista,
llegando al Anestesista
trasplante de todo tipo.

III

Con pulso firme y seguro,
nuestros cholos cirujanos
han puesto el saber peruano
en promisorio futuro.
Y ya en trasplantes maduro,
este Centro prototipo
da ejemplos de todo tipo
que vuelan al extranjero;
y asombrando al mundo entero
cinco años cuenta el Equipo.

IV

Sin biológico rechazo,
de alta paciente y donante,
sigue este Equipo triunfante
victorioso a cada paso.
Mientras haya para el caso
un "Riñón Artificial",
el peruano en general
tiene aquí la experta mano
del Médico-Cirujano
de nuestro Centro Naval.

Nicomedes Santa Cruz escribe decima por el 5° Aniversario del Primer Trasplante Renal Exitoso, 1974



Doctor Rojas saludando a su maestro y mentor Contralmirante SN (MC) Raúl Romero, 1993.

SN (MC) Orlando Gianotti Ramírez, Teniente Primero SN (MC) Antonio Elías Maltese y Teniente Primero SN (MC) Pío Aguilar Fajardo; los urólogos Capitán de Fragata SN (MC) Ricardo Angulo Ramírez y Capitán de Fragata SN (MC) Luis Caballero Reyes; el nefrólogo jefe de la Unidad Renal del Hospital Loayza, doctor Carlos Marchena Basurco; el inmunólogo Teniente Primero SN (MC) Alfonso Zavaleta Cruzado; el cardiólogo doctor Salvador Sialer Chaparro; el patólogo Teniente Primero SN (MC) Herver Kruger Párraga; los anestesiólogos Teniente Primero SN (MC) Manuel Severo Torres y Teniente Primero SN (MC) Romeo Meléndez Rodríguez; y los internos de medicina Tobías Zúñiga y Luis Campos Talavera. También debemos destacar la asistencia invalorable del Técnico Enfermero Naval Julio Mendoza Ramírez y las Licenciadas en Enfermería Rosa Landaburo Ludeña, Yolanda Nakasona, Teresa Terán y Manuela León.

Debido a la complejidad del caso y al estado en que se encontraba la medicina crítica de la época, el postoperatorio de la paciente fue difícil, por la disminución de la diuresis e hipertensión. Por suerte, con el pasar de los días el problema se fue controlando.

Días después se presentaron situaciones conocidas en otros centros de trasplante, que se manejaron adecuadamente por el equipo del Servicio de Cirugía altamente calificado. Este personal había sido capacitado durante un año a fin de



Contralmirante SN (MC) Antonio ELIAS Maltese junto al Doctor Miguel Rojas realizando trasplante renal

resolver las diversas fases del postoperatorio presentadas durante los dos meses que duró la hospitalización de la paciente.

El primer trasplante renal es parte de la historia de la cirugía del hospital naval y de la sanidad del país. Este hecho tan trascendental fue publicado en el segundo número de la *Revista de la Sanidad Naval* de 1969 y mereció el Premio Roussel Perú de 1970. Este galardón permitió la adquisición de libros y revistas médicas sobre trasplante de órganos y tejidos de otros países, que sirvieron para incrementar los conocimientos de los miembros del equipo de trasplantes.

Luego del éxito obtenido, el 18 de setiembre de 1969 se realizó el segundo trasplante renal al Oficial de Mar tercero Antonio Paredes Salazar, integrante de la Fuerza Fluvial del Amazonas, quien recuperó su estado de salud y se reintegró a sus actividades navales.

Estas primeras experiencias en nuestro país, mediante un tratamiento moderno para los casos diagnosticados con insuficiencia

renal crónica, abrieron una brecha de esperanza para miles de personas, pues se les brindó la posibilidad de recuperar no solo su salud física y de reintegrarse a la sociedad, sino también de recobrar la salud del alma, porque en muchos casos, durante el proceso de diagnóstico, tratamiento y la intensa búsqueda o espera de un donante de órganos, presenta indicios de depresión y otras enfermedades de salud mental.

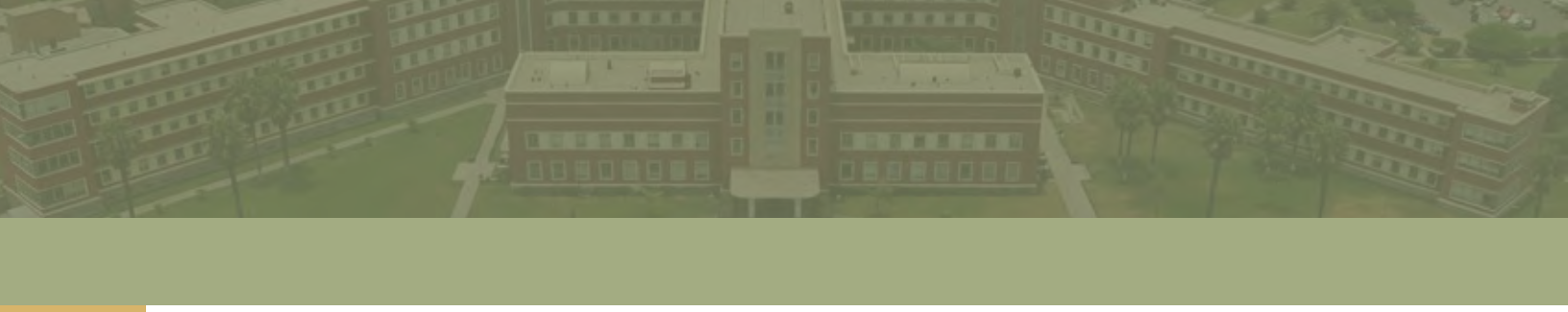
En la década de 1980 el Centro Médico Naval CMST, siempre a la vanguardia en los tratamientos médicos, disminuyó la dosis recomendada por los países anglosajones de la azatioprina (medicamento utilizado para prevenir el rechazo del trasplante).

El doctor Raúl Romero Torres presentó los primeros pacientes con dosis reducida a casi la mitad en el Congreso de Uruguay con excelentes resultados. Posteriormente la sustancia fue remplazada por tracrolimus desarrollado en Japón de un microorganismo del suelo, con menores efectos colaterales, pero con similar mecanismo. Paralelamente fueron mejorando otros inmunosupresores: anticuerpos policlonales por monoclonales.

En la década de 1990 se empezó a sustituir la azatioprina por otro fármaco del mismo grupo, desarrollado por otros laboratorios europeos, el micofenolato de mofetilo. Nuevamente el hospital naval fue pionero en iniciar su aplicación a los pacientes trasplantados. Actualmente se desarrollan



Equipo médico de la Unidad de Trasplante Renal del Departamento de Cirugía del Centro Médico Naval CMST.



técnicas de identificación de antígenos y anticuerpos por métodos cada vez más exactos, como los de biología molecular.

Cabe mencionar que este rubro de intervenciones ha significado y significa para el Centro Médico Naval CMST un notable prestigio en el mundo. Así lo certifican los 347 procedimientos de trasplante realizados desde 1969.

Hoy, 50 años después, se ha demostrado que el trasplante de órganos es la mejor terapéutica del estadio final de enfermedades hepáticas, cardiacas, renales y otras. Es el único tratamiento como terapia de remplazo posible.

El futuro está en la ingeniería genética aplicada al xenotrasplante, pues hoy existe una barrera moral y ética que es imprescindible mantener. Para que un programa de trasplantes tenga éxito se requiere de la solidaridad de la sociedad, indispensable para ello, y una cultura de donación, que solo se adquiere con la educación.

No basta una buena norma, es preciso voluntad de todos. He allí nuestro desafío y de las generaciones que nos siguen, desde los que gestionan los recursos y los servicios de salud, hasta los operadores finales: los médicos estamos capacitados y requerimos entrenamiento constante.

Muchos Juan, Hilda, Patricia, Daniel de nuestras lista de espera, es decir, muchas Francisca Paliza Mendoza ven más allá de la esperanza el futuro que los devuelva a la vida cotidiana. Eso hace un trasplante de órgano, eso hacemos desde hace 50 años en el Centro Médico Naval CMST y en el mundo desde hace 65 años.

Bibliografía

- CORNEJO SILVA, Pedro. Crónica del primer trasplante renal.
- DIARIO *EXPRESO*. Jueves 21 de marzo de 1971.
- DIARIO *LA CRÓNICA*. Edición de la mañana. 14 de agosto de 1969.
- ELÍAS MALTESE, Antonio. Hazaña de la Sanidad Naval: primer trasplante de riñón en el Perú. En: ***Revista de Marina***, abril de 2015. Año 108, nro. 1, pp. 21-30.
- ROMERO TORRES, Raúl. ***El trasplante renal***. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos. 1970.
- ROMERO TORRES, Raúl. ***Tratado de cirugía***. Lima: Interamericana. 1983.

MUSEO NAVAL DEL PERÚ
SEDE CALLAO



La Historia Naval es nuestra, ven y conócela

Horarios de Atención

Martes a Domingo
9:00 am. a 4:00 pm.

Av. Jorge Chávez #123 - Callao
Teléfonos: (01) 2099300 / (01) 2078900 anexo 6794
museonavaldelperu@gmail.com
Museos Navales del Perú





Óleo que representa la victoria del blindado peruano Huáscar sobre los buques británicos Shah y Amethyst en el combate ocurrido frente a Pachocha, el 29 de mayo de 1877. Aquí, el artista ha representado de manera alegórica en un primer plano, a ambos contenedores, debajo de una escultura de mármol, a modo de la portada de un templo griego. A la derecha, la Gran Bretaña, representada por Albion, y a la izquierda, sentada, la República Peruana, que sostiene el escudo nacional, y que es coronada por el triunfo. En segundo plano, las naves que combatieron, y sobre el Huáscar, un ser alado, porta una corona triunfal, por su victoria sobre las naves inglesas en aquella jornada.

El combate naval de Pacocha y sus consecuencias en el campo naval



El combate naval de Pacocha y sus consecuencias en el campo naval



Capitán de Navío (r) Mg. John Rodríguez Asti
Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Ingeniería Naval (1989) y especialista en Historia. Bachiller en Humanidades con mención en Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú (2000), magíster en Política Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval (2009), magíster en Historia y Patrimonio Naval por la Universidad de Murcia, España (2014), doctorando en el Programa de Doctorado de Historia, Geografía e Historia del Arte de la Universidad de Murcia, España (2015-actualidad). Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos y Miembro de la Asociación Española de Historia Naval y Marítima. Miembro Asociado del Corbett Centre For Maritime Studies del King´s College, London. Docente en la Escuela Naval del Perú y en la Escuela Superior de Guerra Naval. Profesor visitante en la Universidad de Murcia. Actualmente labora como asesor en temas históricos y de patrimonio cultural en la Dirección de Intereses Marítimos.

RESUMEN
En mayo de 1877, el *Huáscar* y su tripulación se sublevaron a favor de Nicolás de Piérola, que intentaba derrocar al presidente Mariano Ignacio Prado. La rebelión pierolista fracasó, pero dejó en la historia un valeroso enfrentamiento con dos naves de la escuadra británica, por entonces la Armada más poderosa del mundo.

PALABRAS CLAVE
Algernon de Horsey, Nicolás de Piérola, *Huáscar, Shah, Pacocha.*

ABSTRACT
On May 1877, *Huascar* and its crew rose up in favor of Nicolás de Pierola who tried to overthrow President Mariano Ignacio Prado. The Pierolist rebellion failed, but left in history a worthy confrontation with two vessels of the British Navy, by then the most powerful Navy in the world.

KEYWORDS
Algernon de Horsey, Nicolás de Piérola, *Huáscar, Shah, Pacocha.*

"Ese pabellón, que es el pabellón de nuestra patria, solo podrá ser arriado cuando no quede a bordo de esta nave un solo hombre para sostenerlo"[1]. Esta fue la contundente respuesta de Nicolás de Piérola en aguas de Pacocha a bordo del Huáscar, el 29 de mayo de 1877, al contralmirante Algernon de Horsey, jefe de la división naval británica en el Pacífico, quien minutos antes había enviado a un emisario para conminarlo a rendir la nave peruana al pabellón británico, o de lo contrario la echaría a pique. Lo que sobrevino después fue un imprevisto combate de tres horas con 25 minutos de duración, cuyos antecedentes y consecuencias revisaremos brevemente a continuación.

El contexto internacional

Consolidado su imperio económico y colonial, entrado el siglo XIX, Gran Bretaña desarrolló una política exterior destinada a afianzar en su posición hegemónica mediante la presencia de sus buques de guerra en los lugares más remotos del mundo. El objetivo

1. Basadre, Jorge. *Historia de la República del Perú, 1822-1933.* Lima, Ed. Universitaria, 1968. Vol 7. p.240.



principal, a la par de mantener la paz, era brindar protección a sus intereses comerciales en el extranjero. Por tal motivo, en lo que también se ha conocido como "política de las cañoneras", la Royal Navy mantuvo una serie de estaciones navales repartidas en diversas regiones del globo.

En el caso del Pacífico sudamericano, la estación naval británica normalmente se hallaba conformada por una o dos naves, que se desplazaban por costas americanas efectuando recaladas en los principales puertos de las jóvenes repúblicas.

Las naves normalmente destinadas a desempeñar presencia naval eran fragatas y corbetas, buques apropiados para ello, considerando su gran autonomía y velocidad en comparación con navíos y después blindados, que integraban el cuerpo principal de las flotas de combate.

Como es conocido, la segunda mitad del siglo XIX trajo consigo algunos conflictos que, sin ser de magnitud mundial, se constituyeron en laboratorios de prueba para nuevas tecnologías. Guerras como las de Crimea, de Secesión o la ítalo-austriaca vieron el afianzamiento de la propulsión a vapor, las naves con casco de hierro, la aparición de los primeros buques blindados, entre otros adelantos.

En el campo naval, la segunda mitad de siglo XIX, caracterizada por la ausencia de grandes conflictos bélicos —en el contexto de la denominada Pax Britannica—, salvo algunas guerras como la de Crimea (1853-1856) y la de Secesión (1861-1864), trajo consigo una serie de innovaciones tecnológicas, como proyectiles explosivos, buques blindados a vapor y torpedos, que pronto dominaron la guerra naval. Esta tecnología, pese a su sofisticación, pudo estar al alcance no solo de las principales armadas del mundo, sino también de países como el Perú, que con motivo de la Guerra con España adquirió buques blindados en 1865.

Las principales flotas de combate se vieron forzadas entonces a renovar el inventario de naves existentes. Los viejos navíos de madera, aunque propulsados a hélice, quedaron repentinamente obsoletos, y fueron reemplazados en la línea de batalla por la primera generación de buques blindados. Un proceso similar de renovación se dio también en los buques destinados a otras misiones —fragatas y corbetas— empleadas en misiones de presencia naval distante, protección al comercio marítimo propio y ataque a las líneas de comunicaciones marítimas del enemigo.

Hasta la década de 1860, este tipo de naves eran construidas con cascos de madera, pero el perfeccionamiento de los procesos metalúrgicos para la producción de hierro a un nivel industrial pronto se introdujo en el campo naval. La madera fue reemplazada por el hierro, principalmente por la solidez que le daba a los cascos y una mayor duración.

El contexto nacional peruano

La década de 1870 fue un momento en la historia del Perú en el que se conjugaron diversos acontecimientos políticos, económicos y diplomáticos que inevitablemente llevaron al país a la catástrofe de 1879. Revoluciones como la de los hermanos Gutiérrez (1872) y las llevadas a cabo por Nicolás de Piérola (1874-1877) contribuyeron, sin lugar a dudas, a generar una mayor inestabilidad política. Precisamente, sería este último personaje quien ocasionaría el suceso que comentamos en el presente artículo.

Todo se inició la noche del domingo 6 de mayo de 1877, cuando un grupo de partidarios de la causa revolucionaria de Piérola, reunidos previamente en el pontón



escuela Apurímac y en componendas con la guarnición de dicho buque y del oficial retén del Huáscar, abordaron y se apoderaron de ese monitor que se hallaba al ancla en el puerto del Callao. Los sublevados, al mando del capitán de navío Germán Astete —como comandante general de la escuadra regeneradora—, tan pronto tuvieron el control del buque, lo prepararon para zarpar hacia el Sur. El mando del monitor fue asumido por el capitán de corbeta Manuel M. Carrasco. Cabe señalar que parte de la dotación del Huáscar desconocía los planes de los pierolistas. Ante tal afrenta, al día siguiente, el presidente Prado dispuso la conformación de una Escuadra de Operaciones para capturar al buque sublevado[2], al mando del comandante de la *Independencia*, capitán de navío Juan G. More. Además, declaró —mediante decreto— a los alzados en armas como desleales e indicó que: "El Gobierno autoriza la aprehensión del *Huáscar*, i ofrece recompensar debidamente a los que, sin pertenecer a la Escuadra de Operaciones, lo sometan a la autoridad del Gobierno o contribuyan a ello"[3]. Esto último daría carta libre a la intromisión de las naves británicas en una crisis que debió manejarse como un asunto interno del Perú.

Mientras tanto, limitado tanto por ser nave declarada rebelde por el Gobierno, o por tener carbón tan solo para seis días, el *Huáscar* tuvo dificultades para continuar con su marcha hacia el Sur. Debió recalar en las islas Chincha para hacerse de algunas provisiones de un barco que se hallaba cargando guano, y de allí, el 10 hicieron lo propio a la altura de Mollendo con el vapor *Santa Rosa*, para luego dirigirse hacia Islay y Quilca. Luego, los sublevados embarcaron a Piérola en Antofagasta el 19, y lo proclamaron como jefe supremo de la República. Luego, marcharon hacia otros puntos del sur peruano, buscando ganar adeptos a su causa. En su condición de nave rebelde, al *Huáscar* se le presentarían más dificultades para ser reabastecido, por lo que tomó carbón de una barca inglesa, y sustrajo correspondencia oficial del Gobierno que era transportada por el vapor inglés John Elder el día 11. Ante esta actitud, reaccionó el jefe de la estación naval británica, contralmirante Algernon de Horsey, advirtiendo a los sublevados que cualquier acción contra los intereses británicos, "sería justa causa para la captura de ese buque por fuerzas navales de S.M.B. que están bajo mi mando" y entregarlo a la autoridad legal[4]. En respuesta, Piérola rechazó tal intromisión en asuntos internos del Perú y la permisividad de Prado frente a ello. Por otro lado, el decreto de Prado dio lugar a que el contralmirante De Horsey hallase la justificación para intervenir con sus buques a lo que consideraba una afrenta contra el pabellón británico. Con una decisión ya tomada al respecto, la fragata *Shah* y la corbeta *Amethyst* iniciaron la búsqueda de la nave rebelde y lograr su captura.

La fragata británica *Shah*

Siendo la primera potencia mundial durante el siglo XIX, Gran Bretaña requería para la protección de sus intereses y garantizar la libertad de los mares a nivel global mantener buques en estaciones foráneas. Hacia 1870, se prefería emplear naves destinadas a misiones secundarias en aguas extranjeras, como fragatas o corbetas, mientras que los buques de primera línea, como los blindados, eran concentrados en la flota principal, a manera de disuasión contra los franceses ante cualquier idea de invasión y también para

2. Esta escuadra, estuvo conformada por el blindado Independencia, el monitor *Atahualpa*, la corbeta *Unión*, la cañonera *Pilcomayo* y el transporte *Limeña*.
3. García y García, José Antonio. *El Monitor rebelde Huáscar i sus incidentes*. Imprenta del Teatro, Lima, 1877. p. 228.
4. Ídem, p.245-246.



mantener la capacidad de atacar los puertos franceses al otro lado de La Mancha. Las naves destinadas principalmente a conservar la presencia británica en ultramar requerían de ciertas características, como armamento de gran calibre y gran autonomía, que les permitiese operar a gran distancia de sus bases por periodos prolongados sin necesidad de reabastecerse. En este sentido, la mayor parte de las fragatas de hierro de propulsión mixta del periodo (reemplazadas posteriormente por cruceros) eran destinadas a esas misiones.

Hacia 1877, los británicos mantenían una estación naval en el Pacífico sudamericano, que se hallaba conformada por la fragata HMS *Shah* y la corbeta HMS *Amethyst*, buques que serán los protagonistas del enfrentamiento con el blindado peruano Huáscar que recordamos en el presente trabajo.

La fragata *Shah* era el resultado de la evolución de los denominados *cruising ships* británicos de la era del vapor. Naves de este tipo habían cobrado protagonismo durante la Guerra de Secesión, cuando dentro del gran inventario de buques confederados mandados a construir o adquiridos en el extranjero se hallaba una fragata de madera de 1050 toneladas propulsada a vapor, capaz de desarrollar 11 nudos, que había sido construida en los astilleros Laird Brothers de Birkenhead, Inglaterra (los mismos que construirían años más tarde el monitor *Huáscar*). Este buque, con el nombre de *Alabama*, pasaría a la historia por su campaña en contra de las rutas comerciales de la Unión, en las que tuvo en su haber 70 presas con material de guerra y provisiones del ejercito enemigo.

Para enfrentar tal amenaza, los federalistas retomaron la idea de los *cruising ships*. En su renovada versión, vieron su nacimiento las siete fragatas norteamericanas de casco de madera reforzadas con hierro de la clase Wampanoag, construidas en 1863, de 4200 toneladas, propulsión mixta, 11 nudos de



HMS *Shah* (IWM-Q40159).



andar y artilladas con diez cañones de 228 mm. Estos buques estaban destinados a operar durante un largo periodo en aguas distantes en las que no contarían con facilidades para carenar sus cascos[5].

La respuesta no se dejó esperar por parte de las potencias navales, y en 1866 la Royal Navy, como réplica a las fragatas norteamericanas, construyó la fragata de hierro *Inconstant*, de 5786 toneladas y 16,5 nudos de velocidad, armada con 10 cañones de 229 mm y seis de a 178 mm, incluyendo también un lanzatorpedos Whitehead[6].

Una versión mejorada de la anterior fue la fragata *Shah*, que, a diferencia del *Inconstant* —que montaba su artillería dispuesta en batería—, contaba también con dos piezas, una en caza y la otra en retirada.

En cuanto al nombre, la *Shah* originalmente iba a ser bautizada *Blonde*, pero considerando que en la época se buscaba reforzar las relaciones con Persia, en honor a su gobernante, el Naser al-Din Shah Qajar, se le otorgó el nombre final[7]. La *Shah* era una fragata de propulsión mixta, con casco de hierro, y que no contaba con blindaje, pero su armamento principal estaba conformado por dos cañones de 300 libras montados sobre colizas dispuestos en caza y retirada[8], que poseían un gran sector de tiro, y 16 cañones de 150 libras y ocho de 64 libras, en ambas bandas, que le otorgaban un gran poder ofensivo. Adicionalmente, estuvo entre las primeras fragatas británicas en contar con tubos lanzatorpedos Whitehead.

La construcción del *Shah* se inició el 7 de marzo de 1870 en el astillero de Portsmouth. Fue lanzado al agua el 10 de setiembre de 1873 e incorporado el 14 de agosto de 1876. En su primera comisión, fue destinado como buque insignia de la Estación Naval británica en el Pacífico, bajo la insignia del contralmirante Algernon de Horsey. Cabe señalar que, durante la década anterior, los británicos habían destinado buques blindados en América del Sur, pero en 1876, debido a la crisis entre Rusia y Turquía, concentró sus buques capitales en aguas europeas, por lo que, hacia 1877, la mayoría de sus buques en estaciones foráneas eran del tipo fragata, corbetas o cañoneras.

En lo referente al *Amethyst*, se trataba de una corbeta, también de propulsión mixta, construida de 1872 a 1873, buque inicial de la clase del mismo nombre conformada por cinco unidades, destinadas en su mayoría para desempeñar misiones secundarias en aguas extranjeras. Luego de participar en la tercera guerra anglo-ashanti, fue destinada a servir en la estación británica del Atlántico Sur. En 1875, fue reasignada al Pacífico, y con ocasión de enfrentar en Pacocha al Huáscar, sería la única nave de madera británica en enfrentar en combate a un buque blindado. De 1965 toneladas de desplazamiento, su armamento se hallaba conformado por 16 cañones de avancarga de 64 libras, y podía navegar a una velocidad de 13 nudos.

En cuanto al *Huáscar*, se trataba de un blindado tipo torreón (esta era la clasificación otorgada en la época a los "ironclad turret ship"), con capacidad de navegar en altamar, cuya construcción había sido encargada por el Gobierno peruano, en

5. Rodríguez Asti, John. *Cruceros, buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884*. Dirección de Intereses Marítimos. Lima, 2000. p. 20.
6. Ídem
7. Friedman, Norman. *British Cruisers of the Victorian Era*. Seaforth Publishing. Londres, 2012. pp. 84-85.
8. Si bien es cierto que ambos cañones eran del mismo calibre que los del *Huáscar*, eran de fabricación posterior y tenían un mayor poder de penetración que los del monitor peruano.



1865, al astillero Laird Brothers de Birkenhead. El diseño del buque y de su torre correspondía al capitán de navío Cowper Coles, quien en 1856 había concebido la idea de concentrar la artillería de un buque en cañones de mayor calibre y en una torre giratoria. Esta idea fue patentada por él, y llevada a la práctica en los buques blindados británicos *Prince Albert* y *Royal Sovereign.* Aunque en un principio la torre blindada no ganó muchos adeptos dentro del almirantazgo británico, ello no fue impedimento que astilleros como Laird construyesen blindados con torres giratorias a gobiernos extranjeros, tal y como ocurrió con el danés *Rolf Krake* (1863), el italiano *Affondatore* (1863) y el peruano *Huáscar* (1865), construidos con la patente de Coles.

El *Huáscar* era, para el momento de su construcción, un buque con muchos adelantos tecnológicos, principalmente por su artillería dotada de cañones de grueso calibre (2 Armstrong de 300 libras), montados sobre una la torre blindada de Coles. Aparte, su bajo francobordo y maniobrabilidad le otorgaban cierta ventaja en combate frente a buques de menor rango, como una fragata.

El combate

Transcurridos los días y sin el respaldo que esperaban a su movimiento, los rebeldes a bordo del *Huáscar,* al mando del capitán de navío Luis Germán Astete, fueron enfrentados en un primer combate por las naves de la Escuadra de Operaciones el 28 de mayo frente a Punta Pichalo, acción en la que se impuso la superioridad del monitor frente al resto de las naves peruanas, aunque no se logró su rendición.

De manera paralela, como ya mencionamos, el almirante De Horsey había tomado la decisión de enfrentar al monitor peruano. Lo



Corbeta HMS Amethyst.





El Huáscar.

halló en las cercanías de Pacocha, hacia el mediodía del día 29 de mayo. El combate que se inició a continuación fue un duelo artillero entre el Huáscar y los dos buques británicos, acción famosa en su día, puesto que los resultados —más allá de la audacia y pericia de todos combatientes— demostraron las deficiencias de los sistemas de puntería y de la artillería de la época, pese a que las naves británicas contaban con lo último en tecnología naval. Otro aspecto importante fue el lanzamiento, por primera vez en la historia durante un combate, de un torpedo autopropulsado desde el *Shah*, que, para fortuna del Huáscar, presentó fallas luego de ser disparado.

En este punto de nuestro relato, será oportuno conocer parte de lo informado por el propio almirante De Horsey al Parlamento británico, conforme lo ha consignado el capitán de fragata Manuel I. Vegas en su *Historia de la Marina de Guerra del Perú*:

> A la una del día 29 de mayo, divisamos por la proa un vapor que resultó ser el Huáscar, con la bandera peruana al tope y listo para combatir. Le dimos caza, e hicimos señales de levantar presión para todo andar y tocar zafarrancho de combate. El *Huáscar* trató de escapar hacia tierra, pero el *Amethyst*, que lo tenía más cerca, se le cruzó y a las 2:11 p.m., habiéndonos puesto a tiro de cañón, le disparé un cañonazo con pólvora, para ponerlo al habla.
>
> El *Huáscar* paró la máquina y envié al teniente primero Rainier con estas órdenes: "Diga usted al comandante del *Huáscar* que he venido a tomar posesión del buque en nombre de S. M. la Reina de la Gran Bretaña. Que adopto esta medida a consecuencia de que el Huáscar ha cometido ciertos actos ilegales contra súbditos, buques y propiedades británicas. Que yo no procedo en nombre del Gobierno peruano. Que si la bandera del *Huáscar* es arriada inmediatamente y el buque entregado en el acto, serán respetadas la vida, libertad y propiedad personal de todos los de a bordo. Que en tal caso no les entregaré a su Gobierno, sino que los desembarcare en sitio neutral, a una distancia racional,



que su comandante desee; pero que si se opone alguna resistencia, o un solo súbdito de S. M. resultase herido, no le aceptaré condiciones y los oficiales y tripulantes del Huáscar se pondrán en condiciones de ser tratados como piratas. Vista la indudable superioridad de fuerza del *Shah* y su gran velocidad, instará usted al comandante del *Huáscar* para que evite la pérdida de vidas de sus oficiales y tripulación, cuando no la destrucción total que su resistencia puede acarrearles. Si el *Huáscar* no arría la bandera, se disparará un cañonazo con pólvora; cinco minutos después un cañonazo a bala junto al *Huáscar* y cinco minutos más tarde comenzará la acción. Esta intimación no será observada si se notare algún acto agresivo o de preparación para la resistencia".

El teniente Rainier volvió con la siguiente respuesta: que el presidente del Perú estaba a bordo y yo equivocado en lo que el *Huáscar* hubiese cometido actos ilegales y que no arriarían su bandera. Luego, di órdenes que, una vez izado el bote, inmediatamente se dispare un cañonazo con pólvora y luego otro sólido cerca del *Huáscar*, después de cinco minutos conforme a la intimación; viendo que [el *Huáscar*] conservaba al tope la bandera, di la señal de ataque, el cual empezó a las 3:06 p.m.

El fuego del *Shah* fue constante y bien mantenido, pero no tan acertado como yo habría querido, aun cuando debe tenerse presente que el *Huáscar*, con solo tres pies fuera del agua y frecuentemente enfilado de proa o de popa, era un blanco muy difícil de acertar.

También ordené frecuentemente detener el fuego del *Shah* cuando, por la posición del *Huáscar*, el tiro se hallaba en línea con la población de Ilo, y había riesgo de hacer daño a la ciudad. Igualmente se paró el fuego un momento, porque la bandera del *Huáscar* cayó por haber sido cortadas con un tiro las drizas; pero luego fue vuelta a izar.

El fuego de la *Amethyst* fue dirigido con gran precisión, pero su armamento de 60 libras resultaba ineficaz, excepto para llamarle la atención o para apartar del *Shah* los fuegos del *Huáscar* ocasionalmente.

El ataque fue en parte siguiéndose uno a otro y en parte girando, con tentativas de cuando en cuando por parte del *Huáscar* para emplear su espolón, que era preciso precaver cuidadosamente en un buque de tanta eslora y por consiguiente tan lento para virar como es el *Shah*.

El *Huáscar* parecía navegar a razón de 19 millas y estaba bellamente manejado, tratando de mantener sus cañones de las torres sobre nosotros, excepto cuando cargaba. Que los proyectiles del *Huáscar* no tocaran al *Shah*, pues solamente le cortaron un par de drizas, fue peregrino y providencial, pues una bomba de 300 que entrase en barco tan repleto como este habría producido graves resultados.

A las 5:45 p.m., estando ya oscureciendo y el Huáscar pegado a tierra y en línea con la población, mandé cesar los fuegos.

Mis buques tomaron posiciones para vigilar al *Huáscar* y en el *Shah* se organizó y despachó una expedición de torpedos.

A las 3:50 a.m. del 30 de mayo regresó la expedición con la noticia de que el *Huáscar* se había escapado, lo cual fue fácil por la oscuridad de la noche, lo alto de la tierra, y su calado que le permitía pegarse a las rocas.

Suponiendo que el *Huáscar* había seguido al norte para intentar un desembarco en Quilca, apenas se embarcaron los botes de vapor y los torpedos, salí con los dos buques en aquella dirección, destacando al *Amethyst* a Mollendo, para tomar noticias, las cuales trajo a las 7:00 p.m., avisando que el Huáscar estaba en Iquique y que preparaba un desembarco, lo que luego resultó no ser cierto.

Como quiera que el carbón empezaba a



escasear en el *Shah*, punto este de grave consideración y confiando encontrarlo en Pisagua o en Iquique, fuimos a este. A las 5:00 p.m. y a 20 millas de Iquique, el *Shah* paró la máquina y preparó otra expedición de torpedos.

Poco después de anochecer, se presentó el *Amethyst* y le ordené detener un vapor, que venía en la dirección de Iquique, para tomar noticias.

El *Shah* siguió entonces, y a siete millas de Iquique, no pudiendo esperar más al *Amethyst* porque iba a salir la luna, se despachó la expedición de torpedos para destruir al *Huáscar*. Apenas habían salido los botes cuando vimos fogonazos de cañón, cohetes y luces azules en dirección de Mejillones. Recelando que el *Amethyst* se hubiera varado por tratar de interceptar al vapor, el *Shah* puso proa a las luces alistando una lancha con su ancla y cable, pero muy luego se vio al *Amethyst* que hacía la señal de: "el *Huáscar* se rindió hoy a la escuadra peruana". El *Shah* siguió prontamente para Iquique haciendo señales preconcertadas de retirada a los botes con cohetes y luces azules, cuyas señales fueron por fortuna observadas a tiempo y los botes regresaron.

El *Shah* y *Amethyst* permanecieron a la altura de Iquique hasta el amanecer, que siguieron al puerto, anclando el *Shah* en medio de la escuadra peruana, entre la *Independencia* y el *Huáscar*. La primera saludó mi insignia poco después y mandé al *Amethyst* que contestase y al *Shah* que descargara sus cañones.

La escuadra peruana en Iquique se componía de la *Independencia, Unión, Atahualpa, Pilcomayo, Limeña* y el rendido *Huáscar*. Confirmando la entrega de este y habiendo obtenido cuanto carbón fue posible, a las 6:00 p.m. despaché al *Amethyst* al Sur y yo seguí con el *Shah* rumbo Norte para Callao y Panamá.

El comandante Chatfield, del *Amethyst*, dice: "Tengo la honra de informar a usted que el 29 de mayo a las 2:40 p.m. a la señal de combate abrí el fuego contra el *Huáscar* navegando a vapor según se requería en torno suyo o hacia él. A eso de las 3:30 p.m. el *Huáscar* arrumbó hacia los arrecifes de Punta Coles, donde el fondo es muy desigual para seguirle de cerca. Me aguanté sobre la máquina tan cerca como lo permitía mi seguridad y a las 4:00 p.m. el *Huáscar* se dirigió hacia la población de Ilo. Seguí disparándole cuando la ocasión se presentaba, hasta que a las 5:05 p.m., ya cerca de las peñas, el almirante tocó llamada general. El *Huáscar* dejó de hacer fuego estando muy pegado a la población. Por causa de los disparos mal hechos del *Huáscar*, el *Amethyst* no ha recibido averías, aunque algunos pasaron entre mástiles. Nuestros artilleros dispararon con gran continuidad y precisión, pero nuestras bombas no producían efecto en la coraza del *Huáscar*, aunque sí conservaban la cubierta del blindado libre de rifleros... El *Huáscar* fue gobernado muy bien y si sus cañones lo hubieran sido del mismo modo, habría resultado un enemigo formidable[9].

En cuanto al desempeño de la artillería de los buques durante el combate, según el análisis del ingeniero e historiador naval británico D.K. Brown, el *Shah* disparó 237 tiros a distancias entre 1500 y 2500 yardas. Señala que la batería principal del *Shah*, según las referencias de las pruebas obtenidas en polígono de tiro, podría perforar la torreta de 5½ pulgadas del *Huáscar* a 3000 yardas; mientras que a una distancia de 1200 yardas, podría haber perforado un blindaje de hasta 7 pulgadas. Indica asimismo que sus cañones de 64 libras y los del mismo calibre a bordo del *Amethyst* serían ineficaces frente al blindaje del *Huáscar*[10].

9. Vegas, Manuel I. Historia de la Marina de Guerra del Perú. IEHMP, Lima, 2014. pp. 186-189.
10. Brown, D.K. Warrior to Dreadnought. Warship Development, 1860-1905. Chatam Publishing, Londres, 1997. p.21



Los daños en ambos buques

En cuanto al *Huáscar* existe un informe hecho por el oficial de artillería de *Shah*, que en líneas generales indica que la mayor parte del daño en el buque peruano fue superficial. Se señala que un proyectil de la batería principal del *Shah* impactó cerca de la línea de flotación de estribor, a 50 pies de la popa, atravesó una placa de 3½ pulgadas y estalló en el embono de madera, lo que mató a un hombre e hirió a tres. Un tiro de 150 libras disparado a una distancia aproximada de 1700 a 1800 yardas penetró 3 pulgadas en la cara de la torreta de 5½ pulgadas del *Huáscar*.

Un informe mas preciso y detallado es el que elevó el capitán de corbeta Manuel M. Carrasco, comandante del buque al capitán de navío Germán Astete, fechado en la mar el 30 de mayo de 1877, el mismo que reproducimos a continuación.

En el casco

- Un proyectil de 300 libras atravesando el blindaje cerca de la lumbrera del segundo camarote de estribor hizo su explosión, en aquel momento, destrozó el mamparo, averió el tubo de la bomba de la cámara, rompió uno de los peldaños y el forro de la escala de la misma y el forro interior del buque al lado de babor, causando al mismo tiempo la muerte del soldado Ruperto Béjar, hiriendo levemente en la parte inferior de la rodilla izquierda a don Juan Martin Echenique, haciéndole además dos contusiones en la misma pierna; hiriendo en la cara al cabo Manuel Mendoza e hizo una contusión en la pierna al soldado Cayetano Zurita.
- Otro del mismo calibre, chocando primero en el mismo costado y haciendo una hendidura de tres pulgadas en el blindaje, rompió la plataforma de la escala del puente, derribó el ventilador de la máquina, destrozó el telégrafo del puente y algunos pasamanos del mismo.
- Otro de 150 libras en el mismo lado hundió el blindaje cerca de una pulgada, frente al palo trinquete y a 16 pulgadas de la cubierta.
- Otro rasante al castillo de proa sin causar daño manifiesto de consideración.
- Otro de 150 libras hundió el blindaje ½ pulgada, al lado de babor frente a la chimenea de la cocina, a 16 pulgadas de la cubierta.
- Otro de 300 libras al mismo lado, en la coronación de popa y pasando al de estribor, hizo su explosión destrozando los jardines y levantando algunos rumbos de la toldilla; hirió levemente en la cabeza con una astilla al cabo de luces sargento Baltazar Caicho, haciéndole además una contusión en la espalda en el momento que acompañado del grumete Federico Vidal izaba en el asta el pabellón que había caído con el pico.
- Otro que destrozó uno de los molinetes de la cadena e hizo algunos otros daños de poca consideración.

Torre

- Un proyectil de 300 libras hundió el blindaje tres pulgadas a tres pies de la tronera de la izquierda, y hacia el mismo lado, y la distancia de dos pies la base superior.
- Diferentes proyectiles y segmentos de bomba destrozaron los fierros que sirven para colocar los sacos y la base de madera en que aquellos descansaban.

Torreón del comandante

- Una bomba en la segunda arista de proa en el lado de babor, a cuatro pulgadas a la altura del puente que destrozó parte de la madera que lo une a este, parte de este, algunos pasamanos del mismo e hizo saltar la luna del compás y con algunas de las astillas de vidrio y de madera que penetraron en el torreón.
- El comandante Astete fue levemente herido en la mano y antepuño izquierdo y vino uno de los segmentos de la bomba, después de perder su fuerza por algún choque anterior, a caer sobre la paletilla izquierda del que suscribe (el capitán de corbeta Carrasco), sin inferirle daño alguno.

Arboladura

Palo trinquete:

- Un proyectil de pequeño calibre en la medianía de su altura al lado de babor; varios segmentos de bomba en la cabría que lo sostiene y en la verga, y destruida casi toda la maniobra de la verga y jarcia real.

Palo mayor:

- Rota toda la jarcia de estribor, trazado el juanete que se encontraba abarbetado a ella, la cofa completamente destruida, el estay mayor roto, el pico caído sobre la cubierta por haberle sido rota la driza de boca y toda la maniobra de la mayor destruida.

Compás:

- El de demarcación que se encuentra en la toldilla a 20 pies de altura, rota su escala.

Chimenea:

- Cuatro proyectiles de diferentes calibres la han atravesado recibiendo también algunos cascos de bomba.

Embarcaciones

- Dos falúas y dos chalupas completamente destrozadas tanto por los proyectiles de la artillería, como por los de la ametralladora y la fusilería.



A bordo del *Shah*, hubo problemas al mover la coliza de la batería principal de un lado a otro, y cuatro montajes de la batería secundaria de 150 libras rompieron los pernos de sus pivotes. El *Huáscar* no obtuvo ningún impacto, aunque sus proyectiles cortaron algunas jarcias. El *Shah* también disparó un torpedo, pero el mismo fue evadido por el Huáscar, que, pese al mal desempeño de sus artilleros, fue magníficamente gobernado[11].

Conclusiones

El final de esta historia fue hasta cierto punto previsible: Piérola y sus seguidores, carentes de apoyo y habiendo ocasionado un incidente con buques extranjeros, tuvieron que rendirse a la Escuadra de Operaciones, lo que ocurrió el día 30 en Iquique, y su retorno al Callao fue con cierto olor a multitud, al haber desafiado y puesto en jaque a las naves de la Armada más poderosa del mundo.

En lo que al campo naval refiere, el Almirantazgo británico concluyó que en estaciones foráneas en las que existiesen buques blindados de terceros países serían asignados buques similares o de mayor poderío, a fin de evitar riesgos tal y como ocurrió en Pacocha. Asimismo, se vio por conveniente dotar de un mayor andar a sus fragatas, a fin de obtener ventaja frente a sus posibles adversarios.

El combate ocurrido a consecuencia del encuentro de los buques británicos



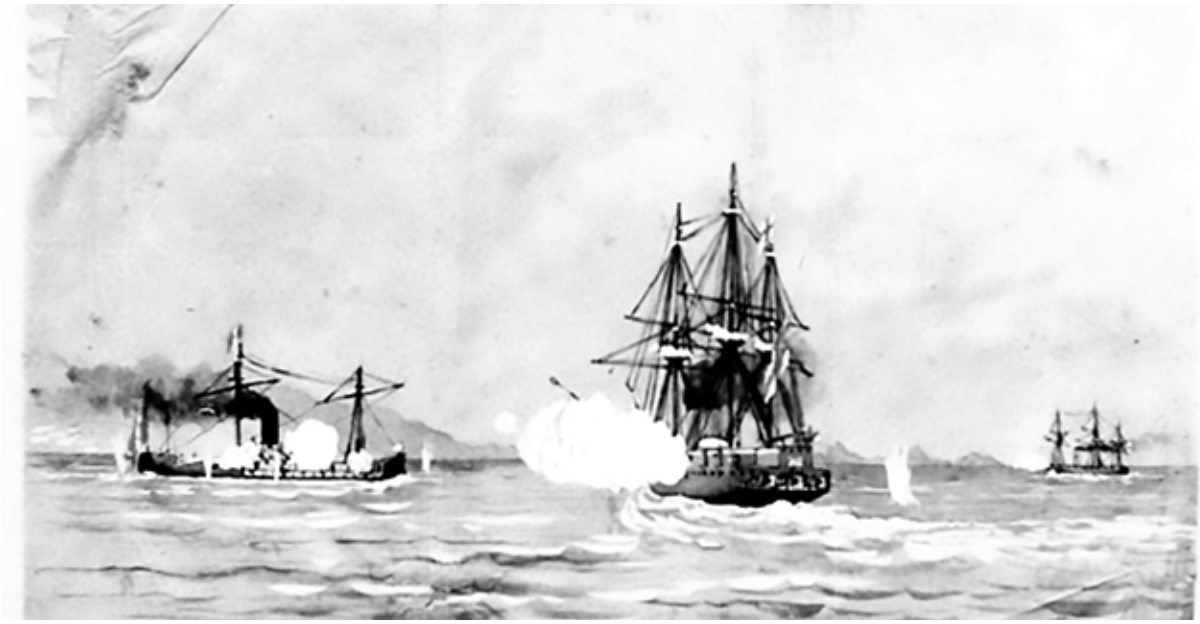
Combate de Pacocha.

11. Ídem.

de la estación naval del Pacífico y el monitor rebelde *Huáscar* tuvo ciertas particularidades. En primer lugar, involucró a dos buques a vapor, diseñados bajo dos conceptos distintos: el *Shah*, buque de hierro sin blindaje con su artillería principal dispuesta en batería (hacia las bandas) y el *Huáscar*, un blindado tipo torreón, de bajo francobordo y con blindaje de hierro. De este enfrentamiento, se pudo obtener varias lecciones: en primer lugar, que un buque con su artillería en las bandas, poco o nada pudo hacer contra un enemigo blindado y de poco francobordo. El combate entre ambos buques fue entablado en una distancia que varió de 1500 a 2500 yardas. El Shah disparó 235 tiros, de los que tan solo uno penetró el casco sin daños significativos[12]. De lo visto en los informes de ambas partes, se aprecia que aunque los tiros efectuados por la artillería principal del *Shah* tuvo mayores impactos, pero no fue lo contundente que se esperaba para un buque entrenado y preparado para combatir en cualquier momento, y no logró averiar o dejar fuera de combate al *Huáscar*, buque que por su menor tamaño y velocidad supo eludir a un enemigo poderosamente armado. Si los artilleros del buque peruano hubiesen estado debidamente entrenados, los resultados hubiesen sido adversos a las naves británicas.

En segundo lugar, los novedosos torpedos automóviles Whitehead fueron puestos a prueba en un combate real, y se demostraron las limitaciones que tenían por su escasa velocidad (siete nudos) y un alcance limitado (unos 300 metros) frente a un blanco que, como el Huáscar, fue maniobrado con habilidad, aprovechando además su mayor velocidad, 11 nudos, para eludir al torpedo.

Finalmente, el Huáscar iniciaría su fama, al haber sido protagonista enfrentando en combate contra dos naves de la primera potencia mundial en aguas del Pacífico.



Acuarela que representa el efrentamiento del *Huáscar* contra la naves británicas en Pacocha (AHM).

12. Quinn, Paul, Eason, Christopher. *Shah* versus *Huascar*: The Diary of Henry Eason. En: *The Mariner's Mirror* Vol. 86 No. 3 (Agosto 2000), p. 285.



El enfrentamiento entre el Shah y el Huáscar: la apreciación de una publicación especializada de la época, The War-Ships and Navies of the World, 1880, de J.W. King[13]

A mediados de la década de 1870, el ingeniero norteamericano James Wilson King, quien en la época se desempeñaba como jefe ingeniero de la Armada de los Estados Unidos, efectuó una serie de visitas oficiales a diversos astilleros y unidades navales de diversas potencias europeas, con la finalidad de recopilar información relacionada con la construcción, maquinaria artillería y otros aspectos relacionados con la guerra naval. Como resultado de ello, en 1877, produjo un informe dirigido al Congreso de los Estados Unidos, titulado *European Ships of War and Their Armament, Naval Administration and Economy, Marine Constructions and Appliances, Dockyards*, etc., en la idea de ilustrar a los representantes del Congreso acerca de los avances en materia de guerra naval en Europa y generar la conciencia necesaria para dotar a la Armada de los Estados Unidos de medios similares y su reequipamiento. Luego, en 1870, publicó una segunda edición y, dos años después, 1880, presentó una tercera revisada y ampliada, bajo el título *The Warships and Navies of the World.* Lo interesante de esta última es que efectúa un análisis de algunos enfrentamientos y combates ocurridos en la década precedente, y dentro de ellos, podremos hallar al combate de Pacocha, cuyas apreciaciones transcribimos a continuación.

Acciones en las que buques blindados se han visto involucrados

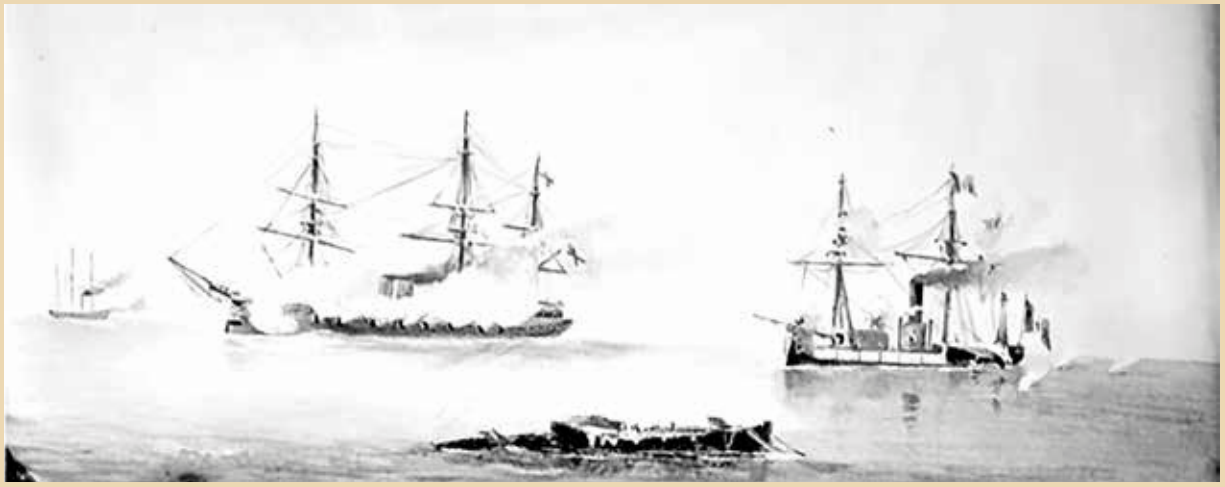
Con una sola excepción, sin tener en cuenta las escaramuzas en la costa de España durante la última guerra civil en ese país, ninguno de los numerosos buques blindados europeos ha estado involucrado en una guerra entre sí. La excepción es el enfrentamiento entre italianos y austriacos durante la batalla de Lissa...

Sin embargo, en fechas más recientes, en aguas sudamericanas han ocurrido enfrentamientos entre buques blindados, que podrían ser determinantes en modificar la práctica futura en la construcción de dichos tipos de buques.

Primero, tenemos el enfrentamiento que ocurrió en el Pacífico, frente a la bahía de Ilo, el 29 de mayo de 1877, entre el buque británico sin blindaje *Shah*, asistido por la corbeta *Amethyst*, y el buque blindado peruano *Huáscar*, que puede mencionarse como evidencia de una acción indecisa de la artillería de naves sin blindaje contra buques blindados dotados de un espesor tan limitado como 4½ pulgadas.

Esta acción, si es digna de ser llamada con ese nombre, fue provocada por procedimientos muy extraños[14] por parte de los oficiales del *Huáscar*. De lo que conocemos, la esencia de los informes es la siguiente: durante una revolución común a los Gobiernos sudamericanos, los partidarios de un líder insurgente, Nicolás de Piérola, persuadieron a los oficiales del *Huáscar* para que se rebelaran contra el Gobierno peruano; y con su consentimiento, varios de estos hombres tomaron la nave en el puerto del Callao, al amparo de la oscuridad, y se hicieron a la mar, navegando hacia el sur. En Cobija, Bolivia, Piérola se embarcó en el *Huáscar*[15], que luego navegó hacia el norte con el fin de lograr un desembarco. Poco después de esto, el *Shah*, con el almirante De Horsey a bordo, llegó al Callao, y al ser informado de los hechos anteriores, también de que el *Huáscar* había cometido acciones contra intereses y súbditos británicos, presentó una queja ante el Gobierno peruano, y al conocer un decreto declarando al *Huáscar* pirata, ofreciendo una recompensa por su captura y repudiando toda responsabilidad por parte del Perú por los actos cometidos por el buque, decidió proceder contra el *Huáscar* con sus buques, el *Shah* y el *Amethyst*. Habiendo zarpado para este propósito, divisó al Huáscar afueras de la ciudad de Ilo en la tarde del 29 de mayo y lo conminó a rendirse. Ante ello, el oficial al mando del buque peruano se negó a acceder; el Shah luego disparó, primero un tiro de salva y luego uno de guerra, pero el

13. King, J.W. *The War-Ships and Navies of the World*, 1880. U.S. Naval Institute Press, 1982.
14. Aquí, el autor se refiere a lo poco común que la oficialidad de un buque de guerra tome partido por una causa revolucionaria, situación desconocida en otras latitudes.
15. Piérola, en realidad se embarcó en Antofagasta.



Litografía británica que representa el combate entre el *Shah* y el , de autor desconocido. (IWM-Q40161).

Huáscar aún se rehusaba a rendirse, por lo que entonces se inició la acción, en la que tanto el *Shah* como el *Amethyst* le dirigieron un fuego constante y bien sostenido.

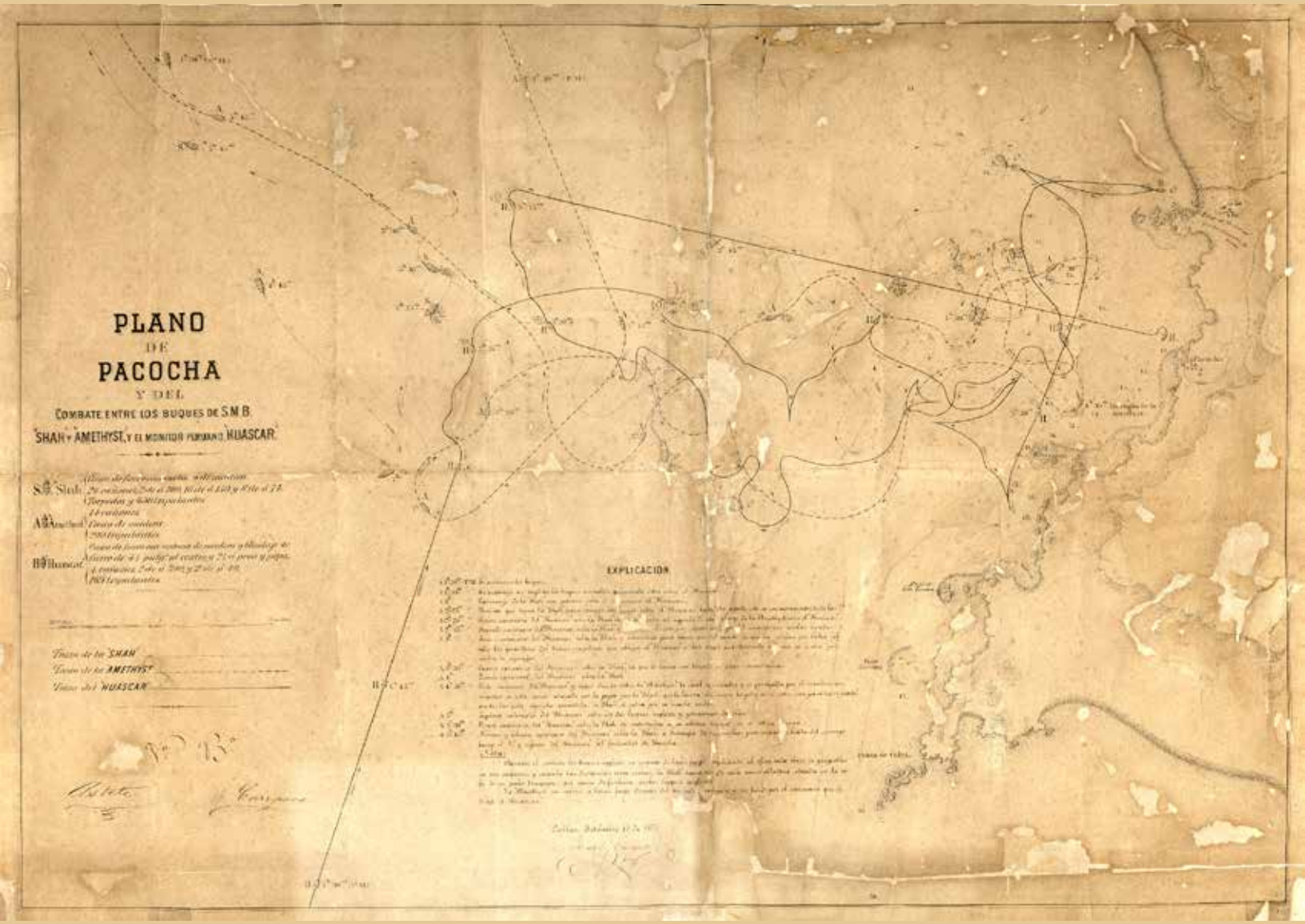
El enfrentamiento fue de una parte una persecución de los buques británicos contra el *Huáscar* y, en otra, maniobrando circularmente, siendo la distancia entre los combatientes durante la mayor parte del tiempo de 1500 a 2500 yardas. El tiempo empleado en el enfrentamiento fue de aproximadamente tres horas, y la lucha terminó cuando la oscuridad se acercaba y el *Huáscar* navegaba cerca de la costa, donde el *Shah* no podía seguirlo, considerando su mayor calado. De los proyectiles disparados desde los buques británicos, se informa que unos 70 u 80 golpearon al *Huáscar*, principalmente sobre la cubierta superior, el puente, los mástiles y los botes salvavidas. Un proyectil del *Shah* atravesó el costado en el cuarto de babor, a dos pies por encima del agua, donde el blindaje tenía 2½ o 3 pulgadas de grosor, e impactando contra el lado opuesto, matando a un hombre e hiriendo a otro; otros dos proyectiles abollaron el blindaje lateral de tres pulgadas. La torre artillera fue alcanzada una vez por un proyectil de los cañones de a 300 del *Shah*; fue un impacto directo, pero solo penetró tres pulgadas. El casco fue impactado por varios proyectiles de 64 libras, dejando solo marcas. Cuando ambos buques estuvieron relativamente cerca, el *Huáscar* intentó espolonear al *Shah* y, en ese momento, el Gatling montado a proa del *Shah* expulsó a los hombres de los cañones de cubierta del *Huáscar*. En una de estas ocasiones, [el *Shah*] se lanzó un torpedo Whitehead contra el blindado, pero, al alterar su rumbo aproximadamente en el mismo instante, el torpedo no logró dar en el blanco.

Exceptuando el daño causado a los botes, a la chimenea y a la superestructura, el *Huáscar* resultó ileso luego de soportar tres horas de un intenso cañoneo del buque sin blindaje más poderoso de la Marina británica.

Los oficiales del barco peruano, como consecuencia de que fuesen "insurgentes de procedencia heterogénea", no supieron emplear con la habilidad necesaria sus cañones de 300 libras, puesto que no impactaron en ninguno de sus antagonistas, a excepción de un proyectil de la batería secundaria del *Huáscar*, que atravesó el aparejo del *Shah*, llevándose parte de la jarcia. El *Huáscar* con frecuencia trató de embestir al Shah, pero sin mayor éxito. Es cierto que el *Shah* tenía como ventaja importante una velocidad mucho mayor que el *Huáscar* y dos poderosos cañones de largo alcance.

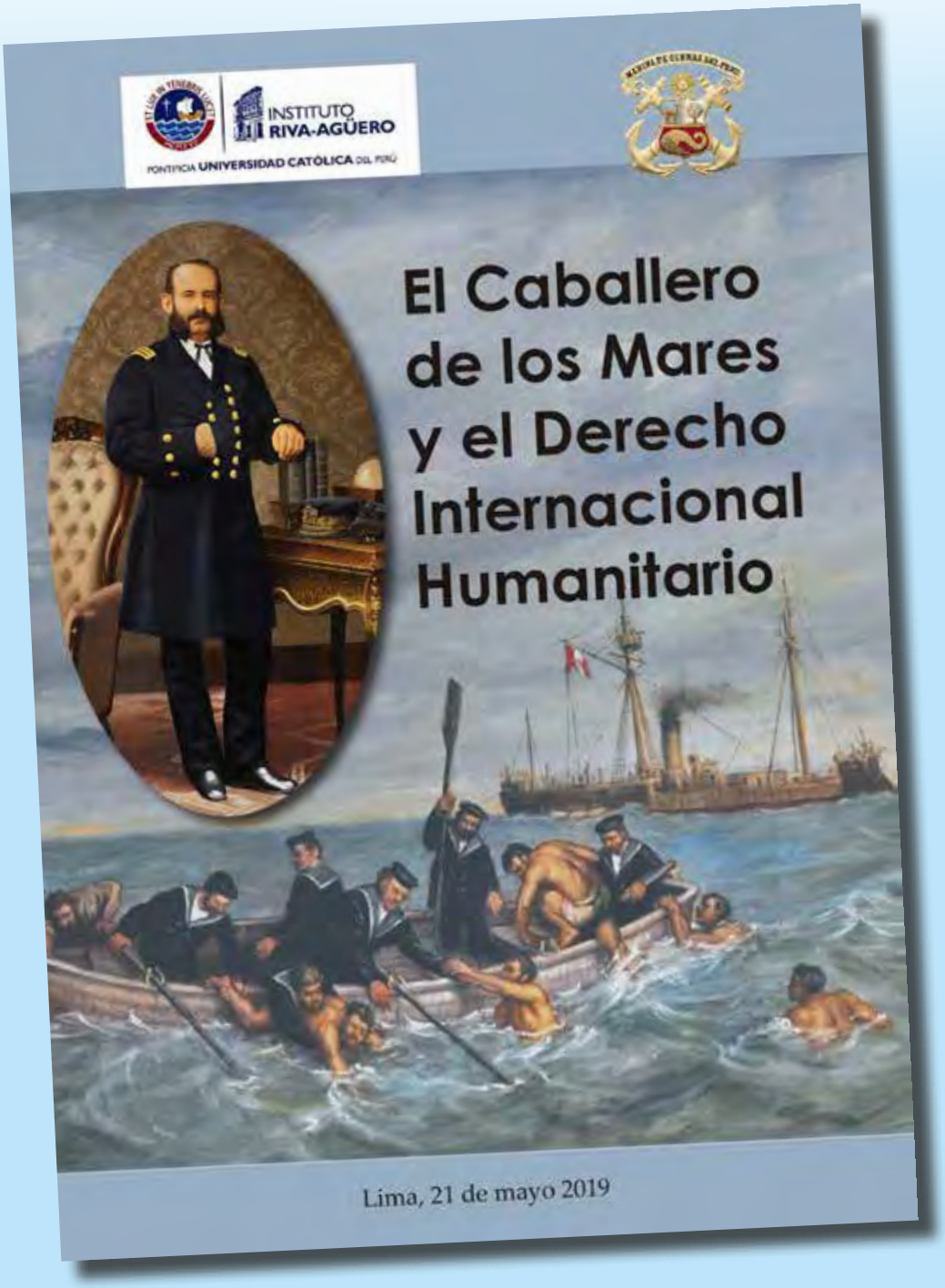
Si el *Huáscar* hubiera sido dotado con una tripulación debidamente entrenada, y todo hubiese andado bien, en distancias de 1500 a 2500 yardas, el resultado debió haber sido el hundimiento de ambos barcos británicos"[16].

16. King, J.W. op.cit. pp 436-438.



Plano que muestra la derrota seguida durante el combate frente a Pacocha entre los buques de S.M.B. *Shah* y *Amethyst*, y el monitor peruano *Huáscar*, ocurrido el 29 de mayo de 1877. El plano fue elaborado por el Capitán de Corbeta Bernabé Carrasco, comandante del blindado peruano en aquella jornada y actualmente se halla en el Archivo Histórico de la Marina.

La muestra temporal



Catálogo virtual de la muestra que puede ser descargado de www.patrimoniodocumentalnaval.mil.pe

La muestra temporal "El Caballero de los Mares y el Derecho Internacional Humanitario de la guerra en el mar"*.



Capitán de Corbeta Michel Laguerre Kleimann
Graduado de la Escuela Naval del Perú y calificado en Electrónica. Magíster en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Es autor de cuatro libros: *Tres héroes navales lambayecanos* (2014, en coautoría con el doctor Héctor López Martínez), *El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana, 1919-1930* (2015), *U.S. Naval War College & Escuela Superior de Guerra Naval del Perú* (2017) y *Guise.- Un marino británico-peruano para todos los tiempos* (2017). Es coeditor junto a los doctores Scarleth O´Phelan y Mauricio Novoa del libro *Miller: Militar, Político y Peruano, 1795-1861*. Es miembro colaborador del Centro de Estudios Estratégico-Marítimos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Associate Member del Corbett Centre for Maritime Policy Studies del King's College London, y miembro asociado del Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

RESUMEN
Las acciones humanitarias llevadas a cabo por el Capitán de Navío Miguel Grau Seminario se adelantaron a la codificación de las mismas por parte del derecho internacional. Si bien no fueron una exclusividad en la historia naval del mundo, sí representan una peculiaridad peruana de hacer la guerra, lo que ubica al Caballero de los Mares en el pedestal del reconocimiento legítimo y legal como uno de los que ejercieron conscientemente parte del derecho internacional Humanitario de la guerra en el mar.
Para difundir este aspecto de la vida del comandante del Huáscar, se llevó a cabo una muestra temporal dentro de las instalaciones del Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

PALABRAS CLAVE
Derecho internacional humanitario, Muestra temporal, Miguel Grau, Combate Naval de Iquique.

ABSTRACT
The humanitarian actions carried out by Captain Miguel Grau Seminario came ahead of time to their codification on the part of International Law. Although they were not an exclusivity in the world's naval history, it does represent a Peruvian characteristic while making war, which positions the Knight of the Seas in the pedestal of legitimate and legal recognition as one of those who applied consciously part of the International Humanitarian Law in War at Sea.
In order to spread this aspect of the life of the Huascar's Commander, a temporary exhibition was set up inside the facilities of Instituto Riva-Agüero of Pontificia Universidad Catolica del Perú.

KEYWORDS
International humanitarian law, Temporary exhibition, Miguel Grau, Naval Combat of Iquique.

"Envió con una carta admirable a doña Carmela Carvajal de Prat las reliquias dejadas por su esposo, contendor suyo; salvó a los chilenos náufragos de la Esmeralda y perdonó al Matías Cousiño, evitó la destrucción de las poblaciones inermes; desdeñó la lucha con barcos inferiores. Sobre la sangre puso luz. Se hizo grandemente temible sin cometer un solo acto ilegal o cruel. Sus victorias resultaron buenas acciones".

Jorge Basadre.

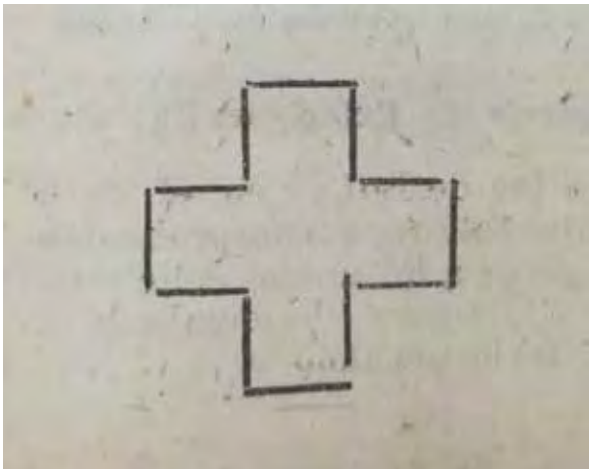
* Un alcance mayor sobre la figura de Grau y el DIH se encuentra en: Laguerre Kleimann, Michel. "Argumentos a favor para nombrar al Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario como Pionero del Derecho Internacional Humanitario de la guerra en el mar". *Revista de Marina*, N° 3, 2017., pp. 96-119.

En el siglo XIX e inicios del XX, la guerra internacional era una actividad y ejercicio de soberanía legítimo y legal de los Estados que afectaba tanto a militares como a civiles. Es por ello que se trató de darle ciertos límites (métodos y medios) utilizando el derecho:

> La guerra, considerada aún como una necesidad, no debía ocasionar más sufrimientos ni más destrucciones que los imprescindibles para el desempeño de su cometido [...] El principio de la guerra lícita, que utilizaría sólo métodos y medios admitidos por el derecho, se había fortalecido en el ámbito de las codificaciones que tuvieron lugar en los años 1899 y 1907 en La Haya con el título de Convenios de la Haya".[1]

La campaña naval que lideró el entonces Capitán de Navío Miguel Grau Seminario durante la guerra del Guano y del Salitre nos permite identificar aspectos que la modernidad se ha encargado de estudiar a través del derecho internacional humanitario.

En el aspecto operativo de la campaña naval, específicamente en las once instrucciones que el ministro de Guerra y Marina entregó a Miguel Grau Seminario, no se mencionan ni se hace referencia a la Convención de Ginebra de 1864 ni a la de 1868. Sin embargo, en el párrafo de despedida sostiene: "En los casos no previstos en estas instrucciones, procederá Ud. como mejor convenga al éxito de su comisión, confiando el Supremo Gobierno en su reconocida experiencia y discreción".[2]



Primera descripción gráfica de la señal de la Cruz Roja publicada en el Perú. Firma el escrito el Monseñor José Antonio Roca y Boloña. *El Peruano*, jueves 8 de mayo de 1879, número 101.

En los informes de ambos bandos (e incluso de un funcionario diplomático extranjero) se destaca la labor de rescate de los náufragos de la Esmeralda por orden del comandante del ***Huáscar***, de la toma y buen trato a los prisioneros, del entierro de los muertos y de las atenciones que se les brindaron.

Esto encaja perfectamente con los artículos VIII y IX de la Convención de La Haya del 29 de julio de 1899, la cual el Perú se adhirió en 1903, veinticuatro años después de los sucesos.

En este acontecimiento puede observarse que Grau no buscó infligir daño al componente humano de la guerra, sino al material que servía a este como arma. Separó con claridad tanto al enemigo capaz de responder al ataque como al enemigo rendido y presto a rendirse, pasando estos a ser prisionero de guerra.

1. Swinarski, Christophe (1984). Introducción al derecho internacional humanitario. San José-Ginebra, editado por la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú en 1994, p. 9. "la guerra está prohibida en la actualidad y se encuentra fuera de lo que es lícito en derecho internacional [...]" Ibídem, p. 11.
2. Instrucciones del ministro de Guerra y Marina al Capitán de Navío Miguel Grau Seminario, 15 de mayo de 1879. Archivo Histórico de Marina.



"visto de la rada, presenta un aspecto galano [...] se destacan entre sus apiñados caseríos hermosos edificios, pulidas torres, alegres campanarios [...] su playa está bordeada de importantes construcciones [...] la fábrica de destilación de agua, la aduana y los dos muelles [...] uno de hierro, para el embarque del salitre, el muelle del morro y el muelle de estación [...]".

Descripción del cirujano de la *Covadonga*, 19 de mayo de 1879.

De hecho, otro suceso comprueba lo sostenido hasta este momento. El 10 de julio de 1879, y de acuerdo a las anotaciones en el diario de Bitácora del *Huáscar*, el Teniente Segundo Enrique Palacios anotaba:

> A las 03 horas 15 minutos de la mañana y estando como a 8 millas del fondeadero, avistamos por la proa un buque y poco después reconocimos al *Matías Cousiño*. Le hicimos un tiro en blanco que lo obligó a detenerse. Luego, dimos al *Matías Cousiño* orden de mandar su gente a proa, pues íbamos a disparar por su popa, y así lo hicimos en efecto con los dos cañones de la torre. Luego del disparo oímos poco después una voz que claramente percibimos decir en inglés *"Por Dios comandante Grau, quiere usted matarnos a todos"*; a lo que respondimos que se había dado la orden de que se salven en los botes o que pasaran a la proa de su buque.

Sobre este tema, vale citar a Kenneth Waltz (2013), quien sostuvo que "Los individuos participan de la guerra porque son miembros de los Estados. Ésta es la posición de Rousseau, quien argumenta que *si la guerra solamente es posible entre tales seres morales* [Estados], *entonces los beligerantes no tienen pleito con los individuos individuales.* Un Estado hace la guerra a otra Estado".[3]

3. Waltz, Kenneth (2013). El Hombre, el Estado y la guerra. Un análisis teórico. CIDE-México D.F., p. 193.

Esta distinción que Grau realiza en pleno combate evidencia una personalidad que mantiene la razón sobre la emoción y el sentimiento (el hombre perfecto según Benedicto Spinoza). De hecho, se observa que controla la situación y ánimos para evitar la pérdida innecesaria de vidas. Logró desarrollar y ejecutar, como comandante de su buque, el "talento y coraje" de los tres elementos morales de la famosa trinidad de Clausewitz.

El Monseñor José Antonio Roca y Boloña, quien en este periodo era el Presidente de la Junta Central de Ambulancias civiles de la Cruz Roja en el Perú, llegó a tantear una explicación en el orden moral del comportamiento de Miguel Grau en combate, momento común en el que la humanidad tiende a expresar las primitivas y bárbaras acciones producto del instinto de supervivencia.

Para Roca y Boloña, la razón fundamental de la ética correcta de Grau se debe a su profunda fe cristiana[4], ergo, a los principios de derecho natural[5].

Con este preámbulo, el pasado 21 de mayo se llevó a cabo la inauguración de la muestra temporal titulada "El Caballero de los Mares y el derecho internacional humanitario de la guerra en el mar", la cual tuvo como argumento las acciones humanitarias que el entonces Capitán de Navío Miguel Grau



Momento del espolonazo. Combate Naval de Iquique. Óleo de Fernando Saldías. Asesoría de José Antonio Bedoya H-T.

4. "Guerrero cristiano. Hombre de fe, toda su confianza se cifraba en Dios. A él atribuía el buen éxito de sus arriesgadas empresas [...] De ahí nacía aquella imperturbable serenidad en medio de los mayores peligros [...] y le dejaba en aptitud de aprovechar todas las ventajas de su pericia, aún en aquellos momentos en lo recio y arriesgado del combate suele desconcertar los espíritus de mejor temple [...] tierno con el herido, con el vencido, generoso consolador de la viuda, remediador del cautivo". Puente Candamo, José A. de la (2003). Miguel Grau. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, pp. 479-480.
5. "conjunto de reglas de conducta promulgado por Dios al linaje humano por medio de la recta razón. Estas reglas no están escritas en un código: el hombre llega a conocerlas estudiando atentamente su naturaleza y su fin". García Calderón, Francisco (1879). Diccionario de la Legislación Peruana. Tomo I, p. 722.

"[...] el buque se abrió en dos partes, levantó excesivamente su popa, y se hundió instantáneamente [...] y solo vimos en las aguas a sus tripulantes asidos a los fragmentos de madera [...] corrimos a popa, soltamos los salvavidas y arriamos las embarcaciones menores [...] todos fueron salvados [...] al llegar los soldados de nuestro costado gritaron: <<¡Bravo, comandante Grau! ¡ Vivan los valientes e hidalgos peruanos!>>.

Julio Octavio Reyes
Corresponsal de la *Opinión Nacional* embarcado en el *Huáscar*, sábado 31 de mayo, navegando de Arica a Pisagua.



Seminario llevó a cabo en plena campaña naval durante la denominada guerra del Guano y del Salitre; las mismas que le granjearon el calificativo de "Caballero de los Mares".

Este acto se llevó a cabo en las instalaciones del Instituto Riva-Agüero, Escuela de Altos Estudios de la Pontificia Universidad Católica del Perú, en el marco de sus 72 años de vida institucional.

Lo interesante de esta muestra que busca difundir, en el ámbito académico el aspecto humanitario de Miguel Grau, es que significó la alianza estratégica proactiva entre dos Instituciones de renombre que guardan ciertos objetivos comunes en beneficio del Perú. Esta simbiosis naval-académica produjo un buen resultado puesto que las visitas a la exposición temporal fueron nutridas y comentadas.

De hecho, en el libro de visitas y comentarios a la muestra, se ha dejado en blanco y negro frases como las siguientes:

"Felicitaciones al Instituto Riva-Agüero y a la Pontificia Universidad Católica del Perú por esta muestra que presenta a nuestro Almirante Miguel Grau como Precursor del derecho humanitario en el mar y como Caballero de los Mares. Gran oportunidad para la ciudadanía para visitar esta muestra muy bien montada. Bravo Zulú para los organizadores". Almirante Fernando Cerdán Ruiz, Comandante General de la Marina.

"Felicitaciones al Instituto por este brillante acto que hermana su aniversario con la conmemoración de los 140 años del combate de Iquique". José de la Puente Brunke.

"Mis más sinceras felicitaciones por el excelente evento que lleva a la memoria de todos nosotros el ejemplo de un héroe como es el Almirante Miguel Grau, que con su valentía y ejemplar conducta nos deja un legado a todas las generaciones venideras. Felicito al Instituto Riva-Agüero y a nuestra Marina de Guerra del Perú y a

todas las personas que tuvieron a su cargo la organización". Jesús Alzamora.

La Dirección de Intereses Marítimos, promotora de la exhibición, curó la muestra perennizándola en un catálogo virtual que puede ser descargado desde el siguiente enlace :
www. patrimoniodocumentalnaval.mil.pe
poniéndola a disposición de los investigadores e interesados.

Dicho esto, y con la finalidad de compartir con nuestros lectores algunos fragmentos de lo que fue aquella jornada de conocimiento sobre un aspecto valioso e importantísimo referido a la vida del Peruano del Milenio, es que agradezco a la Revista de Marina su cordial invitación para hacer esta nota gráfica.

Los dejo con la siguiente reflexión del historiador José Agustín de la Puente Candamo: *"La actitud de Grau con los náufragos de la Esmeralda refleja el estilo del comandante del Huáscar. No es la suya una posición rara o excepcional sino la conducta que mantiene en lo que entiende como una guerra limpia, que no busca el exterminio del vencido sino la defensa de los derechos del propio país, bajo las estrictas reglas de la honestidad"*.



Muestra llevada a cabo en las instalaciones del Instituto Riva-Agüero, Escuela de Altos Estudios de la Pontificia Universidad Católica del Perú, en el marco de sus 72 años de vida institucional.





José Pardo y Barreda
Colección Elejalde.
Archivo Histórico Instituto Riva-Agüero

La Convención para la Adaptación a la Guerra Marítima de los principios de la Convención de Ginebra de 1864 fue firmada el 29 de julio de 1899 en La Haya por gobiernos como los de Alemania, Austria, Gran Bretaña, China, Dinamarca, Rusia, Rumanía, Serbia, etc. Entre sus catorce artículos destacan:

Art. VIII.- Los marinos y militares embarcados heridos o enfermos de cualquier nación que ellos pertenezcan, serán protegidos y cuidados por los captores.

Art. IX.- Son prisioneros de guerra, los náufragos, heridos, o enfermos o beligerante que caen en poder del otro. A este corresponde decidir, según las circunstancias, si es conveniente guardarlos o dirigirlos a un puerto de su nación, o a un puerto neutral o también a un puerto adversario. En este último caso, los prisioneros así devueltos no podrán servir mientras dure la guerra.

Art. XI.- Las reglas contenidas en los artículos que anteceden no son obligatorias más que para las naciones contratantes, en caso de guerra entre dos o varias de ellas.

*Al respecto, el Perú se adhirió por nota de 24 de noviembre de 1903, dirigida por el ministro de Relaciones Exteriores del Perú (José Pardo y Barreda) al de los Países Bajos, de conformidad con la Resolución Legislativa de 25 de octubre de 1903.



"Los propios adversarios, los náufragos de la *Esmeralda* en Iquique, al ser recogidos por Grau y exclamar con la exultante y trágica voz de los coros clásicos ¡Viva el Perú generoso! [...] Grau es nuestro héroe porque en su invicta grandeza no olvidó la cortesía -don de incas y de españoles-, ni la humanidad -sino telúrico nuestro-, y tuvo la suprema elegancia [...] de entrar primero en los corazones y luego en el triunfo cívico".

Raúl Porras Barrenechea, 1954.



Archivo fotográfico de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

"[...] Tú, que tan generoso
con tu adversario fuiste
–tal Cristo en el Calvario–
no permitas que nadie perturbe tu reposo,
si no se muestra digno de tí con su adversario".

José Santos Chocano, 1934.



El santuario amoroso del héroe en la hora de Angamos



El santuario amoroso del héroe en la hora de Angamos



REVISTA MUNDIAL
Revista ilustrada peruana de publicación semanal que apareció en Lima en abril de 1920. Su director fue Andrés Avelino Aramburú Salinas y se imprimió en los talleres de la imprenta de "La Opinión Nacional". Fue una de las publicaciones que marcaron el nacimiento del periodismo moderno en el Perú, tanto por su diseño gráfico como por su contenido. Clausurado en 1931, sus archivos han constituido desde entonces en uno de los registros gráficos más importantes de la década de 1920 en el Perú y el mundo.

RESUMEN
En esta revista Mundial, el autor entrevista a la señora Dolores Cavero, viuda de don Miguel Grau Seminario, y brinda detalles de la personalidad del héroe de Angamos, como su humilde renuencia a vestir el uniforme de almirante o la caballerosidad que tuvo con los náufragos del *Esmeralda*.

PALABRAS CLAVE
Miguel Grau, Dolores Cavero, *Huáscar*, *Esmeralda*, Arturo Prat.

ABSTRAT
In the Review, the author interviews Mrs. Dolores Cavero, widow of don Miguel Grau Seminario, and gives details of the Angamos hero's personality, such as his humble reluctance to wear the Admiral uniform or his chivalry that showed to the shipwreck survivors of *Esmeralda*.

KEYWORDS
Miguel Grau, Dolores Cavero, *Huáscar*, Esmeralda, Arturo Prat.

Si no fuera porque la derrota de la guerra de 1879 lleva en el recuento de sus héroes y en el expurgo de sus hazañas lenitivo eficaz y resignación honrosa, qué tristes, qué desconsoladoramente amargas serían las páginas de aquel lúgubre párrafo de nuestra historia. Si Grau no hubiese perecido sobre la torre de comando del Huáscar, en cuyo centro se erguía audaz y dominador como la propia fama, si Bolognesi no hubiese hallado sepulcro duro y glorioso sobre el morro, si Alfonso Ugarte no hubiese rodado como figura de un mito antiguo al abismo tremante, si Leoncio Prado no hubiese asumido ante el castigo expiatorio de su gloria la actitud fría de un dios griego, hoy leeríamos con temblor cobarde el relato de esa pesadilla guerrera. Ellos son el reverso de la trágica medalla de ese ominoso capítulo de nuestra vida libre. Y así como el agua lustral lava del pecado de origen, el sacrificio de esos héroes y de todos los que cayeron en los desiguales combates y en las nefastas batallas da fulgor epopéyico al fracaso. Su muerte fue lábaro del horror de la mutilación y día vendrá en que sea bandera de la grande, la inmensa, la incontenible redención.



Ayer fue el aniversario de Angamos y al cotejo de la fecha llena de recuerdos de grandeza y de audacia sin horizontes, el espíritu nacional ha vibrado con un solo latido y con un solo corazón. La figura apuesta del viejo almirante de las redondas patillas negras ha surgido del viejo arcón de la historia y ha venido a situarse en el trajín bullicioso del día. Su nombre, el pormenor de sus correrías, sus hazañas de nelsoniano fulgor, sus gestos de espléndida generosidad, todo cuanto a él pudiera referirse ha saltado los muros pétreos del tiempo para estar presentes en la hora que pasa y en el comentario del momento. En estos dos minutos de silencio que la autoridad dispuso y que el país pedía, ha pasado la sombra del viejo marino suprahumano. Él iba por delante como en ese cuadro en que Napoleón sobre las nubes y las sombras van a la cabeza de sus legiones. Detrás venían Elías Aguirre, Manuel Carbajal, Elías Rodríguez, Enrique Palacios, cuantos lo siguieron en la ruta árida pero gallarda del sacrificio.

Angamos duró unas cuantas horas, pero el heroísmo de Grau y la captura del *Huáscar* continuarán miríadas de siglos, dentro de nuestro hogar y fuera de él. De mano de todos los grandes héroes que desde Troya, las guerras púnicas y la odisea napoleónica amontona el correr del tiempo, Grau paseará su continente grato por todas partes y por todas las comarcas como en las palabras de San Mateo, el evangelista.

En el día del patriótico rumor de la jornada de Angamos yo he querido singularizar el recuerdo de la portentosa efemérides. He buscado asilo que fuera nido tibio del recuerdo del héroe y lo he encontrado bajo el techo perfumado de leyenda de la casa en que fina sus días la viuda del almirante. Allí guardados en un relicario familiar están



los trofeos del marino insigne. Está la espada de oro y brillantes que las damas peruanas de Francia le obsequiaron como premio a sus sorprendentes correrías marinas, están las medallas que de innumerables ciudades le remitieron con amorosa devoción admirativa, están los anteojos que alguna vez calaron sus pupilas para avizorar en el mar la huella borrosa y negra de las chimeneas enemigas, están los álbumes en que firmas selectas de la América y corazones enardecidos le enviaban a manera de estimulantes abrazos por encima de las distancias, están sus retratos y están todos sus añorantes artilugios. Y para que la escena evocadora sea

***Grande héroe es el que siendo pobre se hace respetar como rico.*- Lozano y Casela.**



cabal está la viuda, la que compartió el tálamo con él, la que acarició sus cabellos y lo reconfortó en las breves y ligeras horas de tregua.

Doña Dolores Cavero tiene el noble sello distintivo de las augustas damas patricias. El peso de los años no encorva todavía su figura prócer ni descompone la brillantez de su cerebro. Va y viene por la estancia en donde mi visita se desliza, con desenvoltura juvenil. Cita episodios y determina fechas y nombres con sorprendente exactitud. Es amable, le retoza el espíritu, y al observar su indiferente majestad y constatar su bondadoso interior, brota arrulladora la idea de sus amores con el almirante.

«Angamos duró unas cuantas horas pero el heroísmo de Grau y la captura del "Huáscar" continuarán miríadas de siglos, dentro de nuestro hogar y fuera de él.»

¿Era de buen genio el héroe? —se me ocurre preguntarle a guisa de iniciación conversadora.

Un hombre fino como pocos. Dulce, suave, nunca lo vi descomponerse ni poner en la casa la nota grave de su desagrado. Pero, eso sí, en su barco era tremendo. La disciplina había de cumplirse a toda costa.

¿En qué época fue su boda?

El año 1867. El matrimonio se efectuó en Lima en una casa de la calle de Belén.

¿Qué graduación tenía entonces?

Era Capitán de Navío.

¿Y usted recuerda sus conversaciones íntimas a raíz de la guerra?

Él me decía que la causa del Perú no tenía muchas probabilidades de salir triunfante.

Cuando salió del Callao a sus extraordinarias y fabulosas correrías por el Sur, ¿no le daba a entender el temor de la caída?

Él repetía siempre que los pocos buques nuestros no podrían nunca sostener un combate con los blindados chilenos. Del *Huáscar* decía que era un insignificante buquecito.

Y sin embargo con esa nave insignificante asombró al mundo con sus proezas.

Pero murió en Angamos, y se perdió con su muerte y la captura del *Huáscar* la última esperanza puesta en la Marina peruana.

Antes de marchar a su último viaje, ¿no dio el Almirante señal de comprender la gravedad del peligro que corría?

Miguel sabía que la muerte iba tras de su buque. Me acuerdo que antes de su postrera salida del Callao se confesó, arregló todos sus asuntos y me entregó una carta cerrada, tomándome la promesa de abrirla solo en el caso de que dejara de existir.

¿Y esa carta?

Como él lo quiso, solo fue abierta al confirmarse la noticia de su caída en el combate.

¿Podría mostrarme ese precioso documento?

En ella solo había disposiciones de carácter familiar y poco interesantes, por lo mismo, para los extraños.

¿Cómo y cuándo supo usted la muerte del Almirante?

La primera noticia la recibí en mi casa de la

***Basta un solo héroe entre esclavos, para hacerlos hombres libres.*- Anónimo**



calle Lescano por intermedio de Carlos Elías. Al principio solo se me dijo que estaba herido, y poco después un ayudante del general La Puerta me informó oficialmente en nombre del Gobierno de la desaparición de mi esposo.

El día de la triste noticia, ¿quiénes estaban a su lado?

Mis hijos, mi madre y una hermana de Miguel.

¿Recibiría usted expresiones de condolencia de muchas partes?

Fueron tantas que no podría recordarlas. Venían las tarjetas de pésame de la República y del extranjero. Recibí álbumes, medallas, diversas demostraciones de adhesión a mi duelo.

Y de reverencia a la gloria del héroe.

Es cierto, porque todos me hablaban de él y de su heroísmo.

Cuando lo nombraron Almirante de nuestra pequeña flota, ¿se envaneció el bravo marino?

Él era muy modesto y más discreto. Jamás quiso poner al tope de su nave la insignia de almirante, ni aceptó usar el uniforme que le correspondía. Mi madre le obsequió una gorra cuya ornamentación respondía a su rango y él la dejó en Lima. Alguien le habló de la conveniencia de enarbolar en el *Huáscar* su insignia, pero él rechazó la idea porque juzgaba sin importancia ese detalle y porque le parecía infamante que llegado el caso de hallarse el monitor frente a la escuadra de los blindados chilenos, no pudiese empeñar, por su inferioridad, combate, igual y victorioso.

¿No le contaba el Almirante cuando regresaba de sus correrías algunos detalles de ellas?

Sí, con minuciosidad.

¿Le relató el combate con la *Esmeralda*?

Me refirió todo el episodio de esa refriega desde que ambas naves se pusieron a la vista hasta que, espoloneada, se hundió en el abismo la *Esmeralda*.

¿Qué le dijo de Prat?

Que al verlo caer sobre la cubierta del *Huáscar* descendió presuroso de la torre de comando, pero que en el entrevero de la lucha no pudo llegar a él con la presteza deseada y solo tarde, cuando uno de los tripulantes del barco acababa de victimarlo. Grau tomó la espada y algunas prendas de Prat y poco después, junto con una carta, las hizo poner en las manos de su viuda.

¿Conserva usted copia de esa carta?

De la de Grau y de la contestación de aquella dama, señora Carmela Carbajal de Prat.

¿Pero pudo el Almirante quedarse a guisa de trofeo con la espada del vencido?

También pudo dejar sucumbir en el mar a los náufragos de la Esmeralda, y si tal cosa no hizo y si devolvió aquella espada que le pertenecía, fue porque a su noble corazón le repugnaba el mal y le atraía la generosa esplendidez.

¡Qué hombre aquel, señora!

Admírese usted más. No solo salvó a los náufragos y cubrió sus cuerpos desnudos. También los recomendó a su amigo Aza, que fue quien recibió a los vencidos cuando se les internó en la sierra.

¿Quisiera usted permitir a Mundial publicar aquellas cartas?

¡Oh! Sí. Con el mayor placer.

Sus manos delgadas y breves envuelven ambos documentos y los ponen en las mías. De pie me despido y al franquear la puerta del dorado salón reparo en uno de sus ángulos en un soberbio retrato del Almirante que ocupa casi todo el alto de la pared. Al verlo, pregunto:



El santuario amoroso del héroe en la hora de Angamos

¿Es bueno por el parecido, ya que no por la calidad que se proclama sola, este retrato?

Es Miguel tal como era.

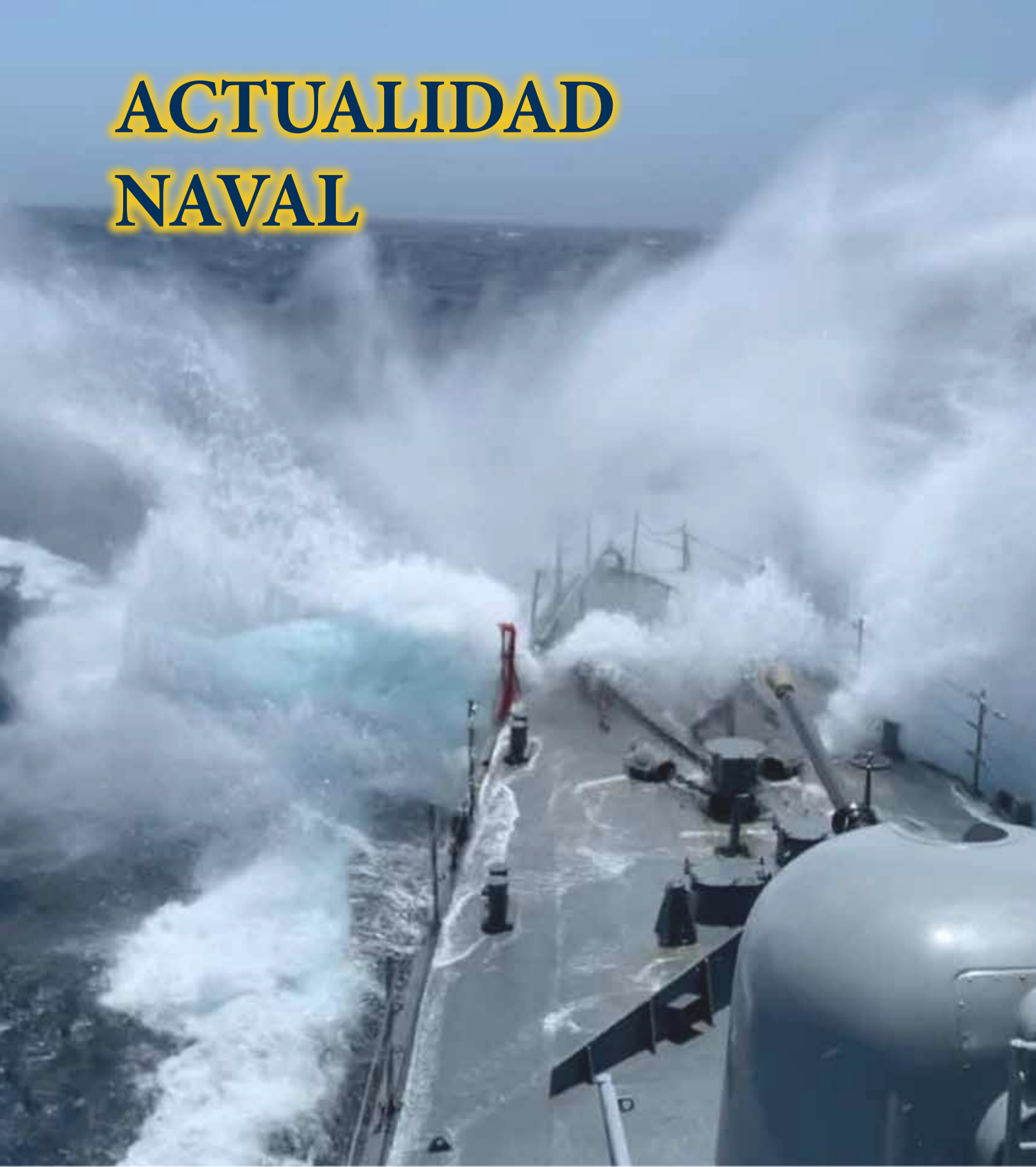
Pero este retrato lo muestra con las insignias de Almirante?

Fueron cosas del pintor, porque Grau no se vistió así nunca.

En el umbral la despedida se consuma. En la casa queda la ilustre dama rodeada de la amorosa memoria del héroe. Yo en la calle olvido el pasado y miro inquieto al presente y al ir camino de mi buhardilla periodística pienso con dolor, con angustia, con ira mal reprimida en que aún espera el héroe de Angamos el monumento que de fe de la gratitud de su pueblo, el monumento que tenga la grandeza correlativa a sus hazañas, el monumento que perennizando la memoria del estupendo marino exalte a la raza en cuyos senos bebió la vida.



ACTUALIDAD NAVAL



B.A.P. Ferré navegando en el ejercicio multinacional Unitas Atlántico 2019.

Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

VII Salón Internacional de Tecnología para la Defensa y Prevención de Desastres SITDEF 2019



Con la participación de 135 empresas de 28 países, la asistencia de 20 delegaciones extranjeras y 33 conferencistas nacionales e internacionales, se llevó a cabo la séptima versión del Salón Internacional de Tecnología para la Defensa y Prevención de Desastres SITDEF 2019, del 16 al 19 de mayo, en la Plaza Cáceres del Cuartel General del Ejército.

El SITDEF, evento que se realiza bianualmente en nuestro país, fue inaugurado por el Presidente de la República Martín Vizcarra, quien, durante su discurso de apertura enfatizó la necesidad de contar con Fuerzas Armadas preparadas y adecuadas en la prevención de las nuevas amenazas del siglo XXI.

En esta edición, se habilitaron tres auditorios en simultáneo: Auditorio Principal, Auditorio Wari y Auditorio Ciberseguridad, donde se llevaron a cabo encuentros, reuniones de prensa y conferencias a nivel táctico, estratégico y de Desarrollo Nacional.

Cabe destacar que en esta oportunidad, en el SITDEF 2019 se presentó por tercera vez consecutiva la "III Expo Cyber Seguridad", que busca mostrar soluciones innovadoras y únicas en los campos de la ciberdefensa y ciber-seguridad, frente a las amenazas que aparecen constantemente y nos permite conocer y actualizar las herramientas (hardware, software y servicios) que se requieren para contrarrestar los ciberataques.

Asimismo, el 18 y 19 de mayo, el Salón Internacional de Tecnología abrió sus puertas al público en general, quienes disfrutaron de las demostraciones de las distintas Fuerzas Armadas, exhibiciones estáticas de vehículos, armamentos, entre otros.

Por su parte, la Marina de Guerra se hizo presente con múltiples stands, donde dio a conocer sus aportes, trabajos y proyectos, así como la exhibición de material de última tecnología, en la que se advierte la investigación, el desarrollo y la innovación de sistemas para la defensa.

En el área de exhibición de los proyectos del Servicio de Armas y Electrónica a cargo de la Dirección de Alistamiento Naval de la Dirección General del Material de la Marina, se mostraron once proyectos, entre ellos el Sistema de Gestión de Combate de Superficie denominado "Varayoc" y Khuska", y el Sistema de Gestión de Combate de Submarinos "Kallpa".

Estuvo también el proyecto de Sistema de Simulación "Simuninav", que permite realizar maniobras de entrenamiento y capacitación en navegación. La consola del proyecto "Qhawax" Sistema de apoyo de Guerra Electrónica que actualmente está instalada en el BAP Bolognesi y BAP Ferré. Se mostró de igual modo, el Sistema de Detección de Ruidos



Acústicos “Ascolta”, y la automatización del sistema Sepa de estas unidades navales con el Sistema de Control de Propulsión Digital llamado “Huayna Sepa”, que permite controlar de forma automática el funcionamiento de las turbinas, los motores, los sistemas, y toda la parte de ingeniería.

El proyecto “Tiburón”, Sistema de Lanzamiento de misil a través de un montaje sobre una unidad tipo man y el vehículo aéreo no tripulado denominado “Icarus Vtol”, diseñado para formar parte de uno de los módulos de reconocimiento de terreno con una excelente resolución y el potabilizador, que da una fuente de agua.

Asimismo, se presentó el modulo del chatbot Navalito MGP, cuyo algoritmo ha sido desarrollado a través de inteligencia artificial, para interactuar con el usuario de la red social Facebook. De otro lado, los cadetes navales se hicieron presentes con el diseño de drones submarinos y terrestres, mientras que los alumnos del CITEN participaron con el simulador “Timonel”, cuyo sistema ayuda a los señaleros a familiarizarse o adaptarse con las caídas que tienen los buques al momento de las órdenes de cambio de rumbo.

En el pabellón Huari, la Dirección de Hidrografía y Navegación mostró la Boya Oceanográfica, equipo flotante autosostenible y automatizado, así como el Autonomous Underwater Vehicle “AUV”, robot submarino programable que puede desplazarse de forma independiente por el fondo marino y el Wave Glider, equipo que obtiene información in situ de áreas costeras y oceánicas.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas mostró el Sistema de Información y Monitoreo de Tráfico Acuático, el Sistema del Centro de Control de Misiones, y el Cospas Sarsat, que es la constelación de satélites que brinda ayuda a las personas en el mar.

La Fuerza de Infantería de Marina realizó una exhibición de las acciones que ejecuta como primera respuesta ante desastres naturales a través de la Compañía de Intervención Rápida para Desastres CIRD y Vehículos Blindados Anfibios – LAV, que según las necesidades pueden ser acondicionados como ambulancia, vehículos Jeep y una Base Modular.



Por su parte, los Servicios Industriales de la Marina SIMA PERÚ, dieron a conocer la moderna construcción y uso de tecnología naval en el Buque Multipropósito BAP Pisco, en las patrulleras marítimas y en las Plataformas Itinerantes de Acción Social.

Marina de Guerra presente en Exhibición Internacional de Defensa Marítima (IMDEX – ASIA) 2019 en Singapur



Para conocer las últimas tecnologías en el ámbito naval, una delegación de la Marina de Guerra participó en la Exhibición Internacional de Defensa Marítima 2019 (IMDEX – ASIA), evento que se realiza en la Republica de Singapur y que es considerado el más importante del sudeste asiático, ya que congrega a líderes de diversas Armadas de América, Asia, Europa y Oceanía.

La delegación peruana estuvo encabezada por el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Manuel Vascones Morey e integrada por los Capitanes de Navío José Arce Corzo y Américo Amico Fortunic, acompañados por el Agregado de Defensa y Naval en la Mancomunidad de Australia, concurrente en Singapur, Capitán de Navío Ezio Piana Arenas y el Agregado Adjunto en Singapur y Oficial Enlace en el Centro de Fusión de Información, Capitán de Fragata Amílcar Velásquez Vargas.

IMDEX ASIA 2019 contó con la presencia de las empresas de defensa más importantes a nivel mundial, por lo que los oficiales peruanos se reunieron con empresas líderes en diseño, construcción y equipamiento de unidades navales, sistemas de armas, sistemas electrónicos y plantas de propulsión.

Asimismo, la delegación peruana participó en reuniones bilaterales con Australia, Francia, Italia, Holanda, Corea del Sur, entre otras. Además de conocer in situ las nuevas tecnologías instaladas a bordo de unidades de combate de las Marinas de la República Popular de China y de la República de Singapur.



Se realizó además la 6va Conferencia Internacional de Seguridad Marítima (IMSC), la Conmemoración del 10º Aniversario del Centro de Fusión de Información (IFC), el 9° Ejercicio de Intercambio de Información Marítima (MARISX) y una revista naval internacional con la participación de 22 unidades navales de Marinas de la región Asia – Pacifico, eventos coorganizados por la Marina de la República de Singapur (RSN), la Escuela de Estudios Internacionales R. Rajaratnam (RSIS) y el Centro de Fusión de Información (IFC).

Armada de la República de Corea y Marina de Guerra sostuvieron reunión de Estados Mayores



Para fortalecer las buenas relaciones de cooperación y reciprocidad en diferentes campos, así como las permanente relaciones bilaterales entre ambas armadas, se llevó a cabo la IV Reunión de Estados Mayores entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada de la República de Corea.

Tras el arribo de la delegación de Oficiales de la Armada de la República de Corea, encabezada por el Subjefe de Operaciones Navales para Logística, Contralmirante Chun, Jung – Soo, presentaron su saludo protocolar al Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz, estuvo presente también el Sub Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Contralmirante César Colunge Pinto. Seguidamente, se trasladaron a la sala de conferencias del Puesto de Comando Institucional - PCI ubicado en el Estado Mayor General de la Marina, para iniciar las actividades profesionales.

Tras la inauguración del evento, se realizó una amplia exposición de ambas instituciones armadas, para posteriormente trasladarse a la Escuela Naval del Perú, donde los oficiales coreanos conocieron las instalaciones del Alma Mater de la oficialidad naval peruana.

Al día siguiente, se continuó con las reuniones, durante las cuales se revisaron y se fijaron los puntos en común, para redactar el acta de acuerdos, que luego fueron verificados en su totalidad. A continuación visitaron los Servicios Industriales de la Marina – SIMA Callao, y apreciaron los compartimientos del Buque Multipropósito BAP *Pisco* y del Buque Oceanográfico BAP *Carrasco*. En la la Base Naval del Callao, visitaron una Fragata Misilera, una unidad Submarina, y el Centro de Información Marítima en la Comandancia de Operaciones Guardacostas, para luego retornar al puesto de comando institucional y efectuar la firma del acta final del evento.

Exitosa “Operación Hermandad” en favor de pobladores más necesitados



Gracias al convenio de cooperación institucional existente entre Perú y Estados Unidos, se realizó exitosamente la “Operación Hermandad”, donde más de cinco mil de nuestros compatriotas, recibieron atenciones médicas gratuitas en diferentes especialidades.

A bordo del Buque Hospital USNS Comfort

(T-AH 20) de la Marina de los Estados Unidos, en trabajo conjunto con el Buque de Reaprovisionamiento Logístico BAP *Tacna* de la Marina de Guerra, se realizaron operaciones y cirugías menores a más de cien personas, quienes previamente fueron seleccionados por el Ministerio de Salud -de los hospitales Cayetano Heredia, Sergio Bernales de Collique, María Auxiliadora de San Juan de Lurigancho, y Carlos Lanfranco de Puente Piedra- y la Dirección Regional de Salud del Callao.



En esta oportunidad, "Operación Hermandad" contó con personal médico de la Marina de Guerra del Perú, de los Estados Unidos, Argentina, Brasil, Canadá, Costa Rica, y México. Así como profesionales de primer nivel del Ministerio de Salud y de la Dirección Regional de Salud del Callao. En el desarrollo del evento, que duró una semana, la Dirección de Salud de la Marina brindó charlas preventivas y de promoción del bienestar. En adición, personal naval entregó bolsas de agua potabilizada, las cuales se producen a bordo del Buque Logístico BAP Tacna, unidad que posee dos sistemas de osmosis inversa con capacidad para generar 120 toneladas de agua potable cada una por día. Además del servicio de corte de cabello para niños y adultos.

La ceremonia de clausura de la 'Operación Hermandad' se llevó a cabo el 15 de julio en el Club Náutico de La Punta, estuvieron presente el Ministro de Defensa, Vicealmirante Jorge Moscoso Flores; la Ministra de Salud, Zulema Tomás Gonzáles; el Embajador de Estados Unidos, Krisna Urs; el Presidente de la Comisión de Defensa Nacional del Congreso, Jorge del Castillo; el Embajador de Venezuela, Carlos Scull; el Alcalde de Lima, Jorge Muñoz Wells; el Viceministro de Recursos para la Defensa, Gonzalo Ríos Polastri; el Jefe del Instituto Nacional de Defensa Civil, Jorge Chávez Cresta; y el Comandante General de la Marina Accidental, Vicealmirante Santiago Vascones Morey.



Cabe destacar que este es el cuarto despliegue del Buque Hospital USNS Comfort al Perú, cuyo objetivo es realizar este tipo de acciones solidarias en beneficio de la población, como parte del apoyo que se brinda a los países socios de la región.

BAP Ferré presente en el Ejercicio Multinacional UNITAS Atlántico 2019



La República Federal de Brasil, es escenario de uno de los operativos marítimos más antiguo del continente americano, el Ejercicio Multinacional UNITAS Atlántico 2019, en el que participa la unidad peruana, BAP *Ferré*.

El operativo UNITAS, que significa "unidad" en latín, es organizado anualmente por el Comando Sur de los Estados Unidos y orientado a mejorar la interoperabilidad y establecer vínculos de confianza entre las naciones participantes, con el objetivo de contribuir a la estabilidad regional y a establecer relaciones recíprocas y de cooperación. En esta oportunidad, el objetivo es conformar una organización multinacional para realizar ejercicios orientados a unificar procedimientos en tareas de protección y asistencia humanitaria ante situaciones de desastres naturales.

La corbeta BAP *Ferré*, participó con éxito, el año pasado en el Ejercicio Multinacional RIMPAC 2018, fortaleciendo y contribuyendo de esta forma a cumplir con los objetivos institucionales.



El Operativo UNITAS Atlántico 2019, cuenta con la participación de unidades navales, aeronaves y aéreas de Brasil y, de la Armada y Cuerpo Infantería de Marina de Estados Unidos, además de las delegaciones de Argentina, Colombia, Chile, Ecuador, Panamá, Paraguay, México, y Gran Betaña.

Para la realización de este evento, en el transcurso del año se llevaron a cabo la Conferencia de Desarrollo de Concepto y la Conferencia de Planificación Inicial, para elaborar el concepto operacional y establecer los objetivos específicos. Preparándose un memorándum de entendimiento, en el que los representantes de los países participantes se comprometieron con los temas abordados, tales como: entrenamiento, intercambio y unidades participantes, entre otros.

Magister en Historia Víctor Manuel Torres Laca

ALEMANIA

Entra en servicio la primera fragata de la clase F125



La fragata *Baden-Württemberg* en la base naval de Wilhelmshaven, antes de ser admitida al servicio, setiembre de 2017. Crédito: Ein Dahmer.

En una ceremonia realizada el 17 de junio en la base naval de Wilhelmshaven fue admitida al servicio con la Deutsche Marine la fragata Baden-Württemberg (F222), la primera del tipo F125. En el evento, la ministra de Defensa, Ursula von der Leyden, aludió a los sucesivos retrasos en la construcción de esta unidad, señalando que estos habían sido causa de canas entre el personal naval pero que finalmente estaba lista para entrar en servicio y que "las canas pueden teñirse". Para el diseño y construcción de esta clase de fragatas ThyssenKrupp Marine Systems and Friedrich Lürssen Werft formaron el consorcio ARGE Fregatte 125, que inició los trabajos con la Baden-Württemberg en el 2011, con una fecha estimada de entrega el 2014. Tras tres años de retraso, el buque fue entregado el 2017 pero el gobierno rehusó aceptarla por presentar diversos defectos[1].

De acuerdo con la agencia de noticias Reuters, citando un informe confidencial, las pruebas de mar realizadas en septiembre de 2016 revelaron que el buque tenía un exceso de peso y un escoramiento de 1.3 grados hacia estribor. Como consecuencia, se encontraba cerca de los límites del diseño lo que elevará los costos de mantenimiento en €20 millones. La respuesta del Ministerio de Defensa fue que un cierto grado de escoramiento podía ocurrir al construir buques nuevos y que se habían acordado las contramedidas necesarias con los fabricantes[2]. Tras las modificaciones respectivas, la Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw), agencia encargada de las adquisiciones de las Fuerzas Armadas alemanas aceptó el buque el 30 de abril del presente año[3]. Ahora se espera que las tres fragatas restantes, Nordrhein-Westfalen (F223), Sachsen-Anhalt (F224) y Rheinland-Pfalz (F225) estén en servicio para inicios del 2021.[4]



Las cuatro fragatas de la clase F125 reemplazarán a las ocho fragatas de la clase F122. En la imagen una de estas últimas, la *Emden* (F210), en ejercicios en el océano Atlántico en julio de 2009. Crédito: U.S. Navy.

1. MOHR, Marcus. "Da ist das Ding": Fregatte "Baden-Württemberg" in Dienst gestellt. 18 de junio de 2019. Bundesministerium der Verteidigung. [Consulta: 18 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.bmvg.de/de/aktuelles/-baden-wuerttemberg-in-dienst-gestellt-59868
2. SIEBOLD, Sabine. Late and overweight: Germany's new frigates found wanting. 12 de mayo de 2017. Reuters. [Consulta: 18 de mayo de 2019]. Disponible en: https://www.reuters.com/article/us-germany-security-frigates/late-and-overweight-germanys-new-frigates-found-wanting-idUSKBN18827E
3. *NAVAL TODAY.* Germany finally accepts delivery of lead F125 frigate FGS Baden-Württemberg. 30 de abril de 2019. *Naval Today.* [Consulta: 18 de julio de 2019]. Disponible en: https://navaltoday.com/2019/04/30/germany-finally-accepts-delivery-of-lead-f125-frigate-fgs-baden-wurttemberg/
4. MOHR, op. cit.

BELGICA / PAISES BAJOS

Adquisición conjunta de cazaminas



Imagen computarizada de los nuevos cazaminas en operaciones. Crédito: Belgium Naval & Robotics.

El pasado 5 de julio, los ministros de Defensa belga, Didier Reynders, y neerlandés, Barbara Visser, firmaron un contrato para la adquisición de doce buques cazaminas con un consorcio formado por las empresas francesas Naval Group & ECA-Robotics Sasu. Lar Armadas de estas dos naciones han formado una estrecha relación de cooperación tanto para lo operación y mantenimiento de sus actuales unidades como para la adquisición de sus futuros reemplazos. Con respecto a esto último, los Países Bajos se encuentran a cargo de la adquisición de nuevas fragatas, dos para cada país, mientras que Bélgica encabeza el proyecto para la compra de seis cazaminas para cada uno.[5]

La construcción se iniciará a mediados del 2021 y se espera que para el 2024 comiencen a reemplazar a los buques de la clase Tripartite adquiridos en la década de 1980. Mientras que estos últimos tienen una eslora de 51.5 metros y una manga de 89 para un desplazamiento de 615 toneladas, las nuevas unidades tendrán 81 metros de eslora, 17 de manga y 2,730 toneladas de desplazamiento. Los buques operarán a distancia de los campos de minas lo que permite construirlos de acero en vez de aluminio y materiales compuestos con el consiguiente ahorro. Aun así, ante la posibilidad de que alguna mina escape a la detección de los drones, el diseño incorpora medidas para reducir la firma acústica, magnética y eléctrica hasta alcanzar el nivel de una fragata moderna. También se han tomado medidas para asegurar la supervivencia del buque y de su capacidad para operar en caso de una explosión submarina.[6]

Para la lucha contra las minas ECA ha desarrollado el concepto de una "caja de herramientas" compuesta por una diversidad de drones que pueden ser desplegados en barcos, en estaciones costeras o como módulos en contenedores capaces de ser transportados por vía aérea. En el caso de los buques nodriza adquiridos por belgas y holandeses, podrán desplegar dos vehículos no tripulados de superficie Inspector 125 de 12.3 metros de largo y 4.2 de ancho, tiene un casco de material compuesto incapaz de hundirse y es impulsado por dos motores de 420 hp que actúan sobre dos hidrojets para una velocidad máxima de 25 nudos y una autonomía de 30 horas a una distancia de 12 millas náuticas del buque nodriza. Cada buque nodriza llevará dos vehículos aéreos no tripulados de ala rotatoria Skeldar V200 que operarán como enlaces de radio para permitir a los drones operar a mayores distancias.[7]

5. *NAVY RECOGNITION*. Belgium and Netherlands sign contract to purchase twelve mine hunters. 8 de julio de 2019. *Navy Recognition*. [Consulta: 20 de julio de 2019]. Disponible en: http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2019/july/7266-belgium-and-netherlands-sign-contract-to-purchase-twelve-mine-hunters.html
6. GROIZELEAU, Vincent. Next-generation MCM systems for the Belgian and Netherlands Navies. 13 de junio de 2019. *Mer et Marine*. [Consulta: 20 de julio de 2019]. Disponible en: https://en.meretmarine.com/next-generation-mcm-systems-belgian-and-netherlands-navies/211491
7. GROIZELEAU, op. cit.

OTAN

Ejercicios Formidable Shield 2019

Del 7 al 19 de mayo del presente año se llevó a cabo el ejercicio de defensa antiaérea y antimisiles Formidable Shield 2019 en el campo de tiro del Ministerio de Defensa británico en las islas Hébridas. Las unidades participantes incluyeron tres destructores: HMS Defender (D36), USS Carney (DDG-64) y USS Roosevelt (DDG-80) y cinco fragatas: FS Bretagne (D655), ITS Carlo Bergamini (F590), HNLMS De Ruyter (F804), HNoMS Otto Sverdrup (F312) y HMCS St. John's (FFH340).[8]



Disparo de un misil Standard SM2 desde el destructor USS *Carney* (DDG-64) durante el ejercicio Formidable Shield 2019. Crédito: U.S. Navy.

La operación fue dirigida por un estado mayor multinacional bajo la dirección de la capitana de la Armada estadounidense Shanti Sethi desde el buque insignia danés HDMS Absalon (L16). La importancia del ejercicio radica en el uso de fuego real contra diversos blancos lo que permitió varios debuts a las armadas participantes, por ejemplo, el primer derribo de un blanco supersónico con un misil Aster 15 por parte de la Armada francesa o el primer derribo de un blanco supersónico con un misil ESSM por parte de la Armada canadiense. Los destructores estadounidenses demostraron su capacidad de enfrentar objetivos aéreos y balísticos en simultáneo, por ejemplo, el USS Roosevelt (DDG80) realizó un disparo de un misil Standard SM3 contra un misil balístico simulado al mismo tiempo que empleaba misiles Standard SM2 contra blancos aéreos.[9]



Las fragatas HNoMS *Otto Sverdrup* (F312), ITS *Bergamini* (F590) y el destructor USS *Carney* (DDG 64) navegan en formación durante el ejercicio Formidable Shield 2019. Crédito: U.S. Navy.

8. *NAVAL TODAY.* Navies gather in Scotland for live-fire missile defense drill Formidable Shield 19. 6 de mayo de 2019. Naval Today. [Consulta: 20 de julio de 2019]. Disponible en: https://navaltoday.com/2019/05/06/navies-gather-in-scotland-for-live-fire-missile-defense-drill-formidable-shield-19/
9. U.S. 6TH FLEET PUBLIC AFFAIRS OFFICE. U.S., Allies Conclude Formidable Shield 2019. 19 de mayo de 2019. U.S. Naval Forces Europe-Africa / U.S. 6th Fleet. [Consulta: 20 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.c6f.navy.mil/Media/News/Article/1852029/us-allies-conclude-formidable-shield-2019/

Bibliografía

- Groizeleau, V. (13 de Junio de 2019). Next-generation MCM systems for the Belgian and Netherlands Navies. Recuperado el 20 de Julio de 2019, de Mer et Marine: https://en.meretmarine.com/next-generation-mcm-systems-belgian-and-netherlands-navies/211491
- La Nación. (7 de Junio de 2019). Defensa: analizan la posibilidad de que Brasil envíe submarinos a la Armada Argentina. Recuperado el 18 de Julio de 2019, de La Nación: https://www.lanacion.com.ar/politica/defensa-analizan-posibilidad-brasil-envie-submarinos-armada-nid2255861
- Lopes, R. (9 de Junio de 2019). Cessão de submarinos IKL 209 à Argentina é recebida com desconfiança pela oficialidade da MB. Recuperado el 20 de Julio de 2019, de Poder Naval: https://www.naval.com.br/blog/2019/06/09/cessao-de-submarinos-ikl-209-a-argentina-e-recebida-com-desconfianca-pela-oficialidade-da-mb/?fbclid=IwAR3r9RLzdEzXiT7260nS1a4xcAPQkpQWh0q7yOl9Ppau2ZZ__D_W9ZaO_4g
- Mohr, M. (18 de Junio de 2019). "Da ist das Ding": Fregatte "Baden-Württemberg" in Dienst gestellt. Recuperado el 18 de Julio de 2019, de Bundesministerium der Verteidigung: https://www.bmvg.de/de/aktuelles/-baden-wuerttemberg-in-dienst-gestellt-59868
- Naval Today. (30 de Abril de 2019). Germany finally accepts delivery of lead F125 frigate FGS Baden-Württemberg. Recuperado el 18 de Julio de 2019, de Naval Today: https://navaltoday.com/2019/04/30/germany-finally-accepts-delivery-of-lead-f125-frigate-fgs-baden-wurttemberg/
- Naval Today. (6 de Mayo de 2019). Navies gather in Scotland for live-fire missile defense drill Formidable Shield 19. Recuperado el 20 de Julio de 2019, de Naval Today: https://navaltoday.com/2019/05/06/navies-gather-in-scotland-for-live-fire-missile-defense-drill-formidable-shield-19/
- Navy Recognition. (8 de Julio de 2019). Belgium and Netherlands sign contract to purchase twelve mine hunters. Recuperado el 20 de Julio de 2019, de Navy Recognition: http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2019/july/7266-belgium-and-netherlands-sign-contract-to-purchase-twelve-mine-hunters.html
- Siebold, S. (12 de Mayo de 2017). Late and overweight: Germany's new frigates found wanting. Recuperado el 18 de Mayo de 2019, de Reuters: https://www.reuters.com/article/us-germany-security-frigates/late-and-overweight-germanys-new-frigates-found-wanting-idUSKBN18827E
- U.S. 6th Fleet Public Affairs Office. (19 de Mayo de 2019). U.S., Allies Conclude Formidable Shield 2019. Recuperado el 20 de Julio de 2019, de U.S. Naval Forces Europe-Africa / U.S. 6th Fleet: https://www.c6f.navy.mil/Media/News/Article/1852029/us-allies-conclude-formidable-shield-2019/

Esperanza Navarro Pantac

Cecilia Bákula Budge (compiladora)

Textos y testimonios para comprender el Perú en el Bicentenario.

(Colección Bicentenario de la Independencia 1821 - 2021)

Lima, Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2019.
2 v., il.; 24 cm..



Textos y testimonios para comprender el Perú en el Bicentenario, obra compilada por Cecilia Bákula Budge, en la *Colección Bicentenario de la Independencia 1821-2021* que publica el Fondo Editorial del Congreso del Perú, recoge las voces de los hombres de nuestro pasado, desde ese primer encuentro entre la cultura occidental y la cultura incaica -que va a dar lugar a la aparición de una nueva entidad, el concepto del Perú como nación- hasta nuestros días. Los hombres y mujeres cuyos testimonios reúne este libro, son, en palabras de su autora, "los que construyeron la República y pensaron en el ideal de la Nación, los que soñaron con una Patria libre, justa, generosa y democrática": pensadores, militares, presidentes, literatos, educadores, sacerdotes, científicos, políticos. El conjunto conforma un verdadero retrato del Perú a través de poco menos de cinco siglos., de los cuales dos han discurrido desde el inicio de la República en 1821, hasta el cercano año 2021, conmemorando un bicentenario que bien se presta para hacer un alto imaginario y mirarnos como nación: cuánto hemos madurado y la identidad que hemos forjado.

La obra captura los grandes temas que han pesado en la conciencia nacional: problemas recurrentes unos, superados otros: la incorporación del indio, la integración de las grandes regiones, conocer el territorio, comunicarlo con el desarrollo vial, la selva, la descentralización, la extirpación de los gamonales, la despoblación, el analfabetismo, la educación, la industrialización, la incorporación de la mujer, el gobierno de este complejo país, su gente: siempre en pos del país soñado.

La obra de la doctora Bákula resulta profundamente significativa para una reflexión acerca de nosotros mismos como nación; aporta sustantivamente a la bibliografía conmemorativa del Bicentenario de la Independencia del Perú.



Fernando Ayllón Dulanto

El diputado Miguel Grau Seminario

(Colección Bicentenario de la Independencia 1821 - 2021)

Lima, Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2019.
264 p.: retratos; 24 cm.



Cuando pensábamos que todo estaba dicho sobre nuestro héroe máximo, encontramos esta faceta casi desconocida, su vida parlamentaria, el Grau diputado. La exhaustiva y acuciosa investigación del historiador Fernando Ayllón Dulanto, revela detallada y documentalmente su actuación como parlamentario por la provincia de Paita. En dos oportunidades había sido elegido diputado por la provincia de Paita: el 2 de junio de 1868 y el 15 de noviembre de 1875. En la primera ocasión Grau declina asumir por impedírselo el mando del Huáscar. Es en 1876 cuando puede desarrollar su actividad parlamentaria; presentará varios proyectos relacionados con la Marina y la defensa nacional: uno sobre ascensos en la Armada –que pedía que se basasen en la capacidad y la experiencia–, y su propuesta para reorganizar el Ministerio de Guerra y Marina. El autor pone en relieve otro proyecto que, junto con otros diputados presentó sobre la reducción de los emolumentos de los parlamentarios, en consideración de la grave crisis económica del momento. Una real muestra de su integridad y ética ciudadana.

Grau no pudo concluir su periodo porque fue llamado para ejercer la Comandancia General de Marina entre mayo de 1877 y marzo de 1878. Como tal, en enero de este último año –mientras corrían los rumores de que Chile se armaba– presentó su Memoria, en la que expuso las necesidades de la Marina, en especial el estado calamitoso de la Escuadra, y solicita con carácter de urgencia que se la refuerce. Vuelve al Congreso, pero ante la declaración de la guerra el 5 de abril, solicita licencia para asumir el mando de la primera división naval a bordo del *Huáscar*.

Se expone además las tempranas inquietudes políticas de Grau. Por ejemplo, cuando como alférez de fragata, siguió a su amigo, compañero de armas y paisano, Lizardo Montero, en la revolución del general Manuel Ignacio de Vivanco contra la Constitución liberal de 1856 del

presidente Castilla. En la fragata Apurímac rebelde, durante más de un año tomó parte en una serie de incursiones en diversos puertos, incluyendo el ataque al Callao el 22 de abril de 1857.

Otra circunstancia en la que va a actuar en forma enérgica, fiel a sus convicciones, dice el autor, es en la protesta de los oficiales de la Marina por el nombramiento del contralmirante norteamericano John Randolph Tucker como comandante de la Escuadra Aliada peruano-chilena. Los oficiales renunciaron al mando de sus buques, terminando detenidos y enjuiciados.

En 1872, una vez más, relata la obra, saldrá a relucir la posición principista de Grau, cuando el 22 de julio, el ministro de Guerra y Marina, coronel Tomás Gutiérrez destituye al presidente coronel José Balta y se proclama jefe supremo. Miguel Grau, con la oficialidad de la Armada, se negó a reconocer a Gutiérrez y asumió la defensa del orden constitucional y el Estado de derecho, poniendo los buques de la escuadra al servicio de la defensa del Estado democrático. La revolución fracasó y el 2 de agosto de 1872 Pardo asumió la presidencia.

Se revelan además dos eventos poco conocidos que evidencian el celo de Grau por la patria, y su sentido de responsabilidad en la vida política. Lo dice Basadre, su "[...] aptitud para la juvenil rebeldía sirve para explicar la rígida disciplina de su madurez". Señala Ayllón que Grau estuvo implicado en un intento golpista del capitán Enrique Lara contra Castilla el 23 de noviembre de 1860. Luego, la madurez que menciona Basadre se pondrá de manifiesto en 1877, cuando el 4 de junio Aurelio García y García intentó un golpe en el Callao. Dice el autor: "A pesar de su amistad con García y García, Miguel Grau actuó en defensa del orden constitucional manteniendo alejada de esta intentona a la Marina de Guerra".

Una fina y pulcra edición del Fondo Editorial del Congreso del Perú dentro de la *Colección Bicentenario de la Independencia 1821-2021*. La obra, imprescindible en la bibliografía de Grau, la enriquece con la publicación completa de los documentos de los archivos del Congreso referidos a su gestión parlamentaria. Los aspectos biográficos iluminan, remarcan y confirman las virtudes morales del Gran Almirante.

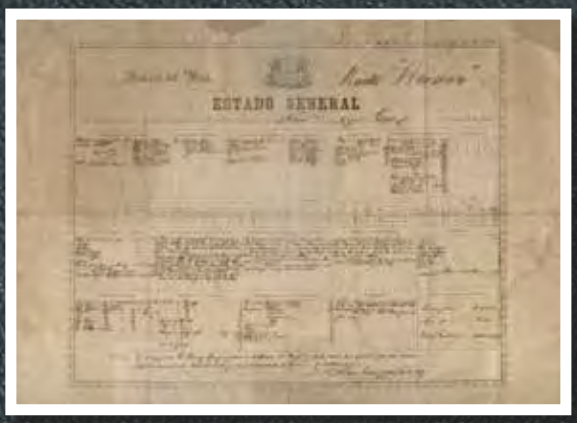


REPOSITORIO DIGITAL

La Marina de Guerra del Perú pone a disposición del público en general su repositorio digital, del fondo documental histórico y la biblioteca central. En la misma podrá encontrar los documentos presentados.

ESTADO GENERAL DEL MONITOR HUÁSCAR

Estado General del Monitor *Huáscar* en el que se aprecia la relación de Oficiales, guardiamarinas, maquinistas; cantidad y tipo de armamento. También se muestra las dimensiones de la nave, características del casco y blindajes, máquinas, aparejos, embarcaciones menores, tipo de anclas, instrumentos de navegación, cantidad de víveres y agua. Este informe está fechado en el Callao, el 30 de abril de 1879 y firmado por el Capitán de Navío Miguel Grau, (este documento se encuentra en el repositorio digital de marina www.patrimoniodocumentalnaval.mil.pe)





DERROTERO DE LA COSTA DEL PERÚ

Este libro fue obra del Capitán de Navío Aurelio García y García, experto navegante, conocido como uno de los "Cuatro Ases de la Marina". Contiene la descripción detallada de los accidentes geográficos, caletas, puertos y bahías de la costa del Perú en aquellos años, desde Tumbes hasta el río Loa. Es interesante su estudio de los temblores en el Perú. Esta obra fue publicada en 1870 y sirvio de gran ayuda para quienes navegaban por las costas peruanas. (Esta publicación se encuentra en el repositorio digital de marina www.patrimoniodocumentalnaval.mil.pe)

INCORPORACION DEL CRUCERO *ALMIRANTE GRAU*

Álbum que contiene fotografías de la ceremonia de incorporación del BAP *Almirante Grau*, el segundo buque peruano con ese nombre. Realizada en la Base Naval de Portsmouth, Inglaterra, el 30 de diciembre de 1959. El buque de fabricación inglesa, llamado inicialmente HMS *Newfounland*, fue adquirido junto a su mellizo el BAP *Coronel Bolognesi* y arribó al Callao el 31 de enero de 1960. (Estas fotografías se encuentran en el repositorio digital de marina www.patrimoniodocumentalnaval.mil.pe)



Repositorio Digital de Marina

www.patrimoniodocumentalnaval.mil.pe



+ DE 2000 DOCUMENTOS HISTORICOS



28 TOMOS DE LA HISTORIA MARÍTIMA



+ DE 1000 FOTO HISTORICAS



+ DE 100 PUBLICACIONES ONLINE



+ DE 30 NÚMEROS DE LA REVISTA "EL MONITOR"

Busca el Código para ingresar.

Preservando nuestra historia... rumbo al Bicentenario

Próximamente disponible en plataformas móviles:

GooglePlay

App Store

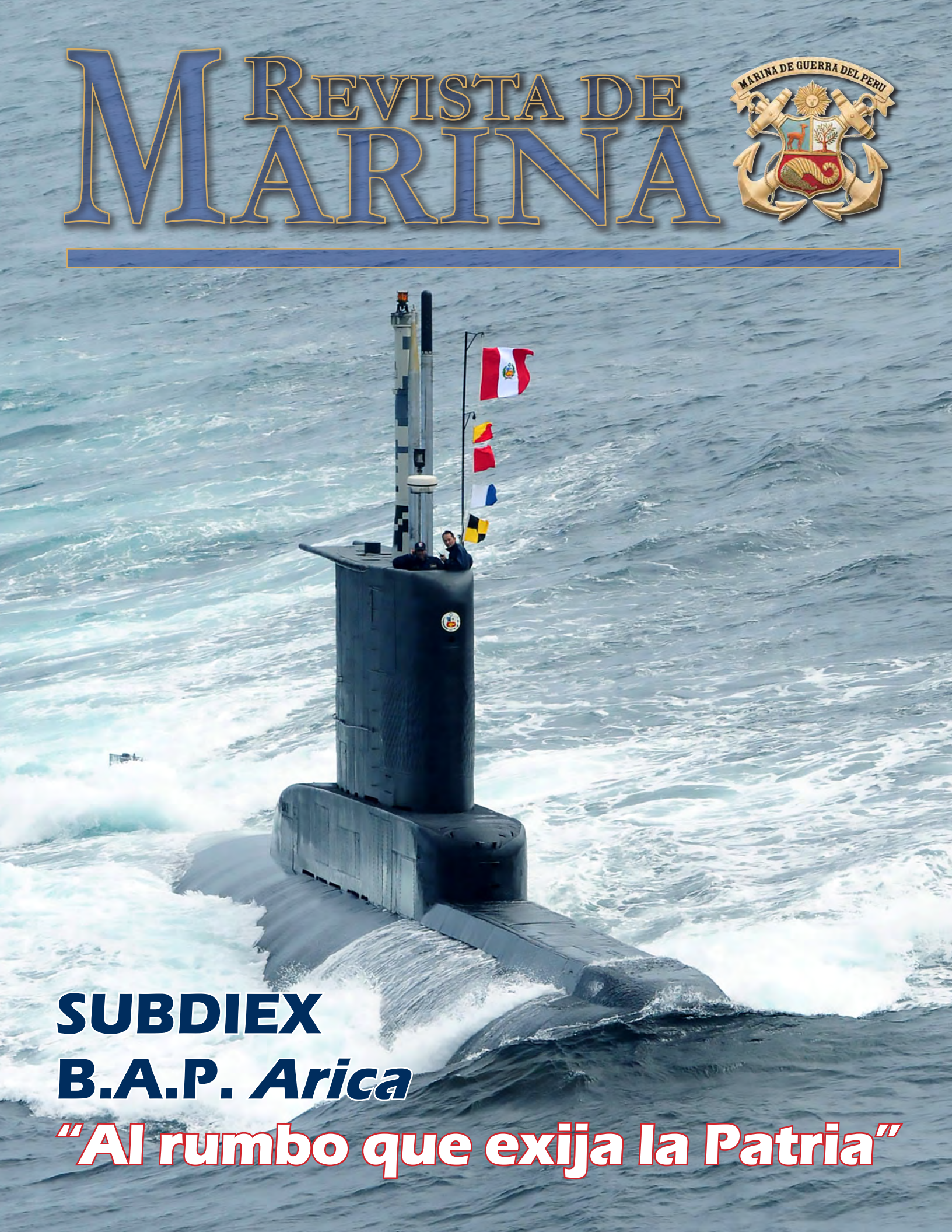
Circunnavegación Bicentenario de la Independencia del Perú

200 años Firme y Feliz por la Unión



Av. Insurgentes s/n (Cdra. 36 Av. La Marina)
La Perla, Callao
Telf.: 207 8900 anexo 2356
www.marina.mil.pe

Revista de Marina



SUBDIEX
B.A.P. *Arica*
"Al rumbo que exija la Patria"



Revista de Marina

APP PARA SUSCRIPTORES DE LA REVISTA DE MARINA

La aplicación permitirá mostrar todas las ediciones de la Revista de Marina desde 1907, en forma digital. Asimismo, podrás acceder a audiorevistas desde el año 2010 hasta la actualidad.



MODO DE USO

PUBLICACIONES

AUDIO REVISTAS

TÍTULOS DE REVISTAS

DESCARGA LA APP

REQUERIMIENTOS

Para IOS.- La aplicación operará de manera correcta en dispositivos que tengan instalado el iOS 8 o superior.
Para ANDROID.- La aplicación operará de manera correcta en dispositivos que tengan instalado el S.O. Android 4.4 o superior.

Descarga la APP ***REVISMAR*** en:

Descarga la última versión para ANDROID
GooglePlay

Descarga la última versión para IOS
App Store

INFORMES:

Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos.
Av. La Marina cdra. 36 (cruce con la Av. Insurgentes s/n) La Perla - Callao, Perú.
Teléfono: 01- 2078900 anexo: 2356.
Email: revismar@marina.pe

REVISTA DE MARINA

AÑO 112 / número 3 - 2019

REVISTA DE MARINA
Año 112 / número 3 - 2019

Director
Calm. Rodolfo Sablich Luna-Victoria

Editor general
C. de N. Jorge Vizcarra Figueroa

Asesoría editorial y coordinación
C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti
Tte. 2º CC. Ana Claudia Vidal Calderón

Comité editorial y científico
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Embajador Hubert Wieland Conroy
Calm. (r) Andrés Alberto Chiarella Caballero, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos
Calm. (r) Francisco José Yabar Acuña, Director del Museo Naval del Perú
C. de N. (r) y Mg. Carlos Lema Osores, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos
C. de N. (r) y Mg. John Rodríguez Asti, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos
C. de C. Michel Laguerre Kleimann, Jefe del Departamento de Asuntos Históricos y Patrimonio Documental de la Dirección de Intereses Marítimos

© 2019, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos
Av. La Marina cdra. 36 (cruce con la Av. Insurgentes s/n), La Perla - Callao, Perú

Telf. 207 8900, anexo 2356
E-mail: revismar@marina.pe
Web: www.marina.mil.pe

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú
Nº 1995-1033.
Tiraje: 3.000 ejemplares

Traducción oficial: Teniente segundo CC Elvis Santiago Ochara Calderón
Cuidado de edición: Juan Carlos Bondy
Diseño y diagramación: Dipublisa
Impresión: Optimos Editores Impresores S.A.C.
ISSN: 1012-8247

Todos los derechos reservados.
Las ideas y opiniones publicadas en los artículos de la revista son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la Revista de Marina se identifican necesariamente con ellas.
El material puede ser citado indicando la fuente. Los artículos no pueden ser utilizados sin el consentimiento por escrito del Fondo de Publicaciones.
Para sugerencias y comentarios escríbanos al e-mail: revismar@marina.pe

Revista de Marina. -
Año 112, n. 3 - 2019. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2019
V.; 21.59 cm. X 27.94 cm.
Cuatrimestral
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.



SUMARIO

EDITORIAL

3. CONTRALMIRANTE RODOLFO SABLICH LUNA VICTORIA

ARTÍCULOS

4. **EL DEVENIR HISTÓRICO DE LAS PRIMERAS ESCUELAS DE AVIACIÓN MILITAR, NAVAL Y CIVIL EN EL PERÚ**
CAPITÁN DE FRAGATA JUAN PATIÑO PONCE

18. **"LA DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS Y SU INFLUENCIA EN LA RESERVA NACIONAL TAMBOPATA"**
CAPITÁN DE CORBETA JONATÁN MENDOZA ALARCÓN

30. **EL DESPLIEGUE OPERACIONAL SUBDIEX 2018 DEL PROGRAMA DESI: EXPERIENCIAS COMO COMANDANTE DEL B.A.P. *ARICA***
CAPITÁN DE FRAGATA ENRIQUE MARCOS VARGAS ACOSTA

42. **CREACIÓN DEL CENTRO DE FUSIÓN DE LA INFORMACIÓN MARÍTIMA – PERÚ PARA LATINOAMÉRICA (IFC – PERÚ)**
CAPITÁN DE NAVÍO JESÚS A. MENACHO PIÉROLA

50. **MASCARÓN DE PROA - MUSEO NAVAL DEL PERÚ**
CONTRALMIRANTE (R) FRANCISCO YÁBAR ACUÑA

58. **B.A.P. *RÍO YAHUAS* PRIMER BUQUE HOSPITAL DE LA AMAZONÍA**
TENIENTE PRIMERO ROBERTO VILLALOBOS GODOY

66. **REFLEXIONES SOBRE GRAU Y EL HEROÍSMO EN LA GUERRA DEL PACÍFICO**
DOCTOR JOSÉ DE LA PUENTE BRUNKE

74. **AQUEL DÍA**
CAPITÁN DE FRAGATA HÉCTOR FRANCISCO LATORRE CARBAJAL

82. **LA NECESIDAD DE PROTEGER A LOS CENTINELAS DEL OCÉANO EN EL PERÚ**
AIMÉE CONSTANZA LESLIE BOGANTES

ACTUALIDAD NAVAL

88. **ACTUALIDAD NACIONAL**
LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN, TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

97. **ACTUALIDAD INTERNACIONAL**
MAGÍSTER EN HISTORIA, VÍCTOR MANUEL TORRES LACA

101. **COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES**
BIBLIOTECARIA ESPERANZA NAVARRO PANTAC

Contralmirante
RODOLFO SABLICH LUNA VICTORIA
Director



Editorial

Esta tercera edición de la Revista de Marina del 2019, evidencia el esfuerzo que desarrollan todos nuestros colaboradores, a fin de continuar con las mejoras editoriales que hoy ofrecemos a nuestros lectores. Cerramos este año, más comprometidos y entusiasmados por consolidarnos como una revista referente en el ámbito marítimo y naval, brindando una opción de lectura ágil, con aportes de interés académico y profesional.

En ese sentido, completando las conmemoraciones por el aniversario de las Dependencias de la Marina, en esta edición celebramos el centenario de creación de la Aviación Naval, cuyas aeronaves fueron las primeras en surcar y custodiar los cielos del Perú, así como el centenario de creación de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Autoridad Marítima Nacional que vela por la seguridad de la vida humana, protección del medio ambiente y que busca reprimir cualquier actividad ilícita en el ámbito acuático de su jurisdicción.

Continuando con el contenido de la presente revista, presentamos el importante desarrollo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en el ámbito regional, al crear el Centro de Fusión de la Información Marítima - Perú para Latinoamérica (IFC-Perú), con el fin de contribuir a contrarrestar cualquier amenaza potencial contra la seguridad del tráfico marítimo, a través del intercambio efectivo y oportuno de información.

De otro lado, es importante rescatar las experiencias vividas por la dotación de uno de nuestros submarinos, durante la preparación y ejecución del Despliegue Operacional SUBDIEX del programa Diesel Electric Submarine Initative (DESI), en las memorias de su propio comandante.

Asimismo, en el marco del misionamiento de contribución al desarrollo económico y social del país, la Marina de Guerra del Perú hace historia con su primer buque hospital, el cual a través de las últimas décadas ha marcado una estela de servicio y apoyo a los poblaciones amazónicas; de esta forma, en las siguientes páginas ofrecemos el testimonio del actual comandante del B.A.P. *Río Yahuas*, el cual, desde su incorporación a la Armada, en los años 70, viene participando en actividades de acción cívica en beneficio de las poblaciones más vulnerables y que, en la actualidad, continúa navegando por los ríos del oriente al servicio de los peruanos.

De esta forma, los invito a disfrutar de la lectura de estos y todos los interesantes artículos que nos trae la presente edición de la Revista de Marina y de su Suplemento Especial.

El Director.

El devenir histórico de las primeras escuelas de Aviación Militar, Naval y Civil en el Perú





El devenir histórico de las primeras escuelas de Aviación Militar, Naval y Civil en el Perú



Capitán de Fragata Juan Patiño Ponce
Magister en Dirección Estratégica y Liderazgo por la Pontificia Universidad Católica del Perú y Diplomado en Tecnología de la Información en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, especializado como Aviador Naval, ha integrado Escuadrones Aeronavales tanto en la costa como en la Amazonía, volando en aeronaves de ruedas y flotadores. Asimismo, ha seguido el Curso de Comando y Estado Mayor Conjunto. Recibió capacitación en la Escuela Interamericana de Fuerzas Aéreas en Texas, EEUU. Fue Segundo Comandante de los Escuadrones Aeronavales Nº 31 y de la Amazonía y Comandante de la Base Naval de San Juan de Marcona, actualmente se desempeña como Segundo Comandante del Servicio de Mantenimiento Aeronaval.

RESUMEN
El 9 de Diciembre del 2019 se cumplirán 100 años desde la creación del Servicio de Hidroaviación de la Marina ocurrida durante el gobierno del presidente Augusto B. Leguía, quien promulgó diversos dispositivos legales que impulsaron el arma aérea en el Perú. El presente artículo tiene por finalidad dar a conocer el recorrido histórico de la Aviacion militar, naval y civil en el país hasta nuestros días, asi como efectuar una remembranza de aquellas canteras de ilustres profesionales del aire, que escribieron capítulos de valor y entrega para la conquista de los cielos del Perú; de aquellos pioneros, civiles entusiastas, oficiales de Marina y del Ejército quienes realizaron hazañas en beneficio del desarrollo nacional. En ese contexto se intenta demostrar la experiencia favorable de la unificación de los medios aéreos militares actuales considerando los principios y la razón de ser del Cuerpo Aeronáutico del Perú (CAP) creado en 1929 y sus enseñanzas.

PALABRAS CLAVE
Escuela, Chávez, pilotos, hidroaviación, Las Palmas, Curtiss, Faucett, Ministerio, Leguía, Bellavista, Aeródromo, Vuelo, Unificación, Burga, Aeroclub, Táctico, Palomar, Francia, Bleriot.

ABSTRACT
On December 9, 2019, 100 years will have elapsed since the creation of the Navy's Hydroaviation Service during the government of President Augusto B. Leguía, who promulgated various legal devices that boosted the air weapon in Peru. This article is intended publicize the historical route of military, naval and civil aviation in the country to the present day, as well as make a remembrance of those quarries of illustrious air professionals, who wrote chapters of value and delivery for the conquest of the skies of Peru; of those pioneers, entuasiastas civilians, Navy and Army officers who performed feats for the benefit of national development. In this context, it is tried to demonstrate the favorable experience of the unification of the current military air means considering the principles and the reason for the existence of the Peruvian Aeronautical Corps (CAP) created in 1929 and its teachings.

KEYWORDS
School, Chavez, pilots, hydroaviation, Las palmas, Curtiss, Faucett, Ministry, Leguia, Bellavista, Aerodrome, Flight, Unification, Burga, Aeroclub, Tactical, Dovecote, France, Bleriot.

"Es el arma de mas rápida construcción y la que debe ser organizada y desarrollada sin pérdida de tiempo; es el arma que debe existir en tiempo de paz, pues en caso de guerra, se necesitaría el tiempo precioso de algunos meses para su organización; además su empleo eficaz exige una gran preparación y experiencia del personal, que no podría adquirirse en menos de un año de entrenamiento. La superioridad de esta arma, puede significar la salvación al comienzo de una guerra o la derrota en caso de no poseerla, para un país de inferioridad en otras armas".

La aviación es la nueva arma de la Marina, Harold B. Grow, Capitán de Navío de la misión naval americana y jefe del Servicio de Hidroaviación de la Marina. 1925.

Introducción

Las primeras dos décadas del pasado siglo significaron, para la mayoría de países de América del Sur, el despertar hacia nuevos horizontes tecnológicos, mientras que en Francia, se vivía el máximo despliegue mundial del ingenio y la pasión por la aeronáutica. Nombres como Blériot, Voisin, Farman, Morane o Latham se hicieron famosos por una constante competencia de obtener la máxima velocidad, altura y distancia en vuelo. Aquellas aventuras se hicieron conocidas en el Perú y generaron en la gente con o sin posibilidades económicas el surgimiento de la pasión por volar.

El vuelo fantástico del peruano Jorge Chávez Dartnell (1887-1910), en un monoplano Blériot XI, que atravesó los Alpes por primera vez en la historia, fue una proeza mundial. Había batido el récord de altura y logrado fama elevándose a la eternidad el viernes 23 de setiembre de 1910 en Domodosola (Italia) con gran impacto mundial.

El año 1911 significó para nuestro país la conquista de dos nuevas fronteras: la subacuática, con la puesta en servicio de los primeros submarinos franceses tipo Labeuf, y la de los cielos, con la realización del primer vuelo de una máquina propulsada con motor, un biplano tipo Voisin Bordeaux en el hipódromo de Santa Beatriz (hoy Campo de Marte). Surgieron a la par agrupaciones y personajes que buscaron impulsar la aviación nacional mediante la dación de leyes y propósitos firmes de la clase política del país, bregando desde la experimentación deportiva y la formación aeronáutica inicial, hasta alcanzar su madurez y desarrollo en el Oncenio del presidente Leguía (1919-1930), época de adelantos significativos.

Este artículo presenta en una línea de tiempo sucesos históricos sobre la gestación de la aeronáutica civil y militar en el Perú durante la primera mitad del siglo pasado. Se resalta el gran mérito de nuestra Marina de Guerra en el papel trascendental que le tocó cumplir al asumir las riendas del Ministerio de Marina y Aviación, cuyo legado merece ser recordado, así como una reflexión sobre las lecciones aprendidas en el marco de la coyuntura actual de los cuerpos de Aviación en las Fuerzas Armadas y Policía de cara al futuro.



Medalla Liga Peruana Pro Aviación.

La Liga Peruana Pro-Aviación

El despegue de las actividades aeronáuticas en nuestro país tuvo su origen el 27 de setiembre de 1910, cuando entusiastas y soñadores peruanos dieron forma a la Liga Peruana Proaviación, inicialmente denominada Liga Pronavegación. Fue liderada por el general de división Pedro Muñiz Sevilla, que estuvo acompañado de un grupo de personalidades civiles y militares, entre ellos el ingeniero Pedro Paulet Mostajo. Uno de sus fines consignados en los estatutos mencionaba fundar aeroclubes en todas las regiones importantes del territorio. Sus esfuerzos se materializaron con la fundación del primer aeroclub que tuvo el Perú, el 2 de octubre de 1910, en la Provincia Constitucional del Callao y que llevó el nombre de Aero Club Callao.

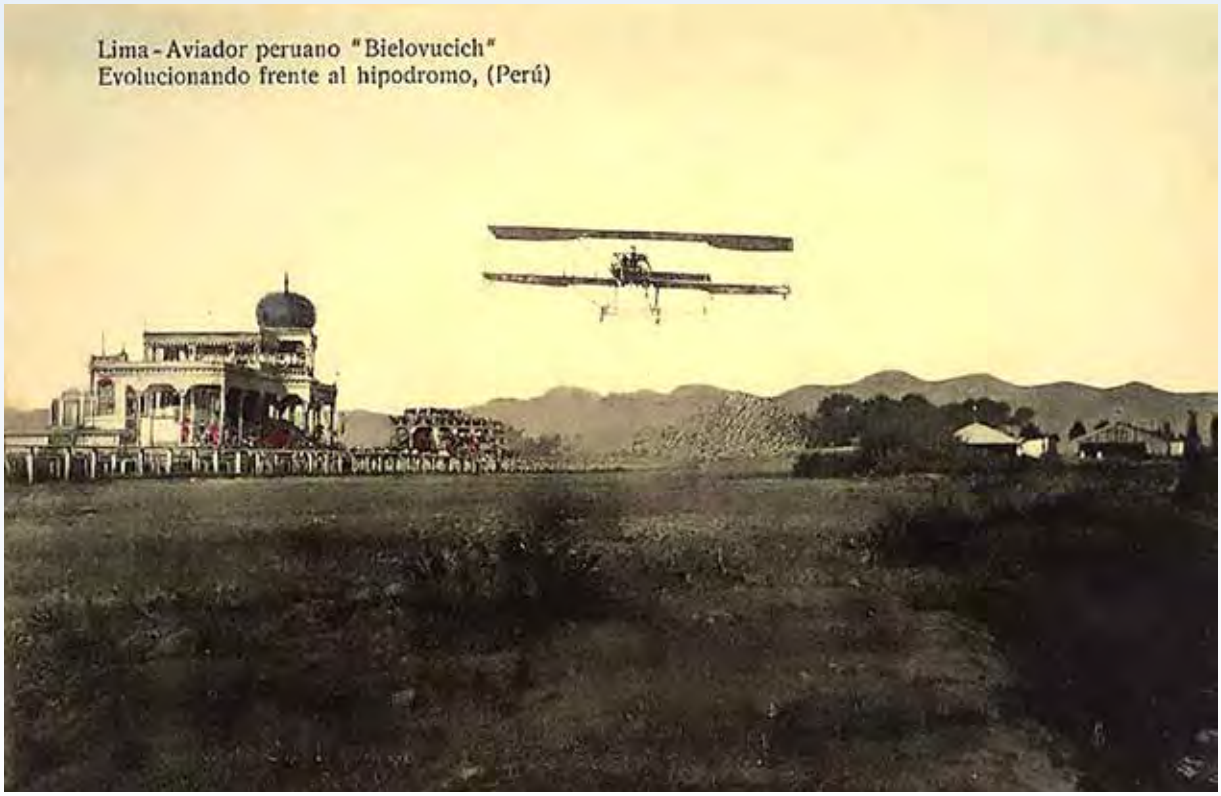
El general Muñiz fue un prestigioso jefe del Ejército, con larga y brillante trayectoria, y la figura más representativa, sin lugar a dudas, en el servicio activo, gracias a la experiencia

obtenida en la guerra con Chile al lado del mariscal Cáceres en la Campaña de la Breña. Fue nombrado ministro de Guerra y Marina de 1903 a 1914. Impulsó la compra de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, para fortalecer nuestra escuadra.

El general Muñiz contrató peruanos con estudios de aeronáutica en el extranjero, como Juan Bielovucic o Carlos Tenaud, y los franceses Henri Chaylley y Pierre Schuck, para difundir la aviación en nuestro país por medio de una colecta nacional. Bielovucic fue el primer piloto en volar un aeroplano en los cielos del Perú, la mañana del 14 de enero de 1911, en el entonces hipódromo de Santa Beatriz. Usó un biplano Voisin Bordeaux ensamblado para la ocasión.



General de División Pedro Muñiz Sevilla - Fotografía Archivo Histórico de Marina.



Primer vuelo realizado en el Perú 1911.

La Escuela Nacional de Aviación

Con la llegada al Perú de Juan Bielovucic, el connotado general Muñiz propuso, durante el primer Gobierno de Leguía, la formación de la Escuela Nacional de Aviación, que fue inaugurada en Santa Beatriz, sede del hipódromo, el 4 de marzo de 1911, con el propósito de ser la primera escuela de pilotaje en Sudamérica. Tuvo como pilotos instructores al mismo Bielovucic y a Henri Chaylley, y a un grupo de jóvenes civiles y militares como sus primeros alumnos. En los primeros días de abril de 1911, se trasladaron a la pampa del Mar Bravo, en Bellavista, acondicionado como campo de vuelos. Desgraciadamente, Bielovucic fue llamado a Europa para formar parte en un concurso internacional de aviación. Partió el 9 de abril y efectuó sus últimos vuelos sobre la capital sin calificar a ningún piloto. Dejó en suspenso los planes de la Liga Peruana Proaviación durante dos años.

Club Aéreo Lima

El 8 de julio de 1912 un grupo de tenaces jóvenes civiles se interesaron por hacer que nuestro país mantuviera la iniciativa en el desarrollo de la aeronáutica en América del Sur. Las actividades de la Liga Proaviación se habían paralizado, lo que conllevó al desaliento en la opinión pública y el poco entusiasmo de la juventud por las actividades aéreas. Pese a ello, fundan una institución de carácter social y deportivo, a la que pusieron el nombre de Club Aéreo Lima. De esa forma, continuaron el patriótico empeño de crear y fomentar el interés por la aviación en nuestra capital.

El monoplano Burga, diseño peruano

En 1912, A.V. Roe and Company, uno de los primeros fabricantes de aeronaves, con sede en Brownsfield Mills (Manchester, Reino Unido), construyó un monoplano (un juego de alas) de un solo asiento con los diseños del Teniente de la Armada Peruana Rómulo



"La Pampa del mar bravo", campo de vuelos de Bellavista.



Plano del Callao, Escuela de Aviación Civil de Bellavista.

Burga, quien deseaba probar algunas ideas muy originales en los controles de las aeronaves. La máquina se construyó al mismo tiempo que el prototipo Avro Tipo E y utilizó la misma cola y tren de aterrizaje, pero el fuselaje era mucho más delgado y el motor de 50 HP Gnôme era rotativo.

La nave fue patentada en 1910 y probada en Shoreham, ciudad costera de ese país, en noviembre de 20 de noviembre de 1912.



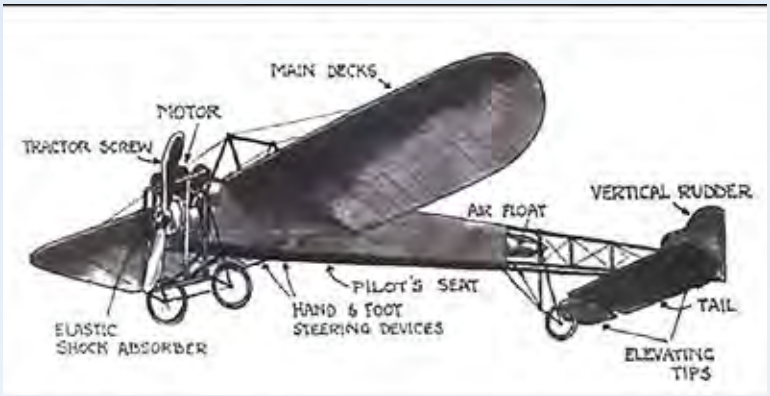
Monoplano Avro-Burga.

El piloto de pruebas, H. S. Powell, informó que ciertamente era rápida y tenía una buena tasa de ascenso. Powell realizó más pruebas de taxeo en el mes siguiente, y en enero de 1913 el monoplano regresó a las instalaciones de Avro, en Manchester, para su modificación.

El avión fue enviado al Perú a fines de 1913 en el vapor Colbert. Se comisionó al piloto Teófilo Durand para armarlo y probarlo. Durand demoró cuatro meses en tenerlo listo para la prueba en el aeródromo de Bellavista, pero la Liga Nacional Proaviación prohibió su vuelo, a la espera de su diseñador, que se hallaba en el Reino Unido. A su regreso, el avión no tuvo mayor protagonismo y siguió un periplo por el Aeroclub del Perú y la Armada.

Un avión que hizo historia.

Retornando a 1912, en diciembre regresó al Perú, procedente de Francia, José Ramón Montero, alumno fundador de la Escuela de Aviación Blériot. Traía el aeroplano Blériot XI con motor Gnôme de 80 HP. Con esa nave realizó el primer vuelo de Lima a Pisco el 12 de febrero de 1913. Posteriormente obsequió el avión al Ejército Peruano. En 1915, el capitán Juan E. O'Connor lo usó para poner a punto otro Blériot empleado en el primer vuelo táctico del país.



Monoplano Bleriot XI - diciembre 1912.

El Blériot XI era un pequeño monoplano presentado en la exposición aeronáutica de París en 1908, por su diseñador Louis Blériot. Utilizaba motores de 25, 50 o 100 HP en la parte delantera. Tenía dos palas, tren de aterrizaje tipo bicicleta con patín de cola, sin frenos y estructura de vigas de madera. No poseía acelerador y se debía alimentar aceite al motor manualmente. En el despegue debía ser sostenido por personas hasta la señal del piloto, y para el aterrizaje debía apagarse el motor y planear en picada. Sus controles eran primigenios. Efectuó su primer vuelo el 18 de enero de 1909 y tuvo el honor de cruzar el canal de la Mancha, al mando de su diseñador. Esa travesía le otorgó fama mundial y recibió diversos pedidos de compra. Fue utilizado por Jorge Chávez y muchos otros aviadores nacionales. En el Perú existen dos réplicas en muy buen estado, en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y en la Base Aérea de Las Palmas.

El Aeroclub del Perú

El 4 de setiembre de 1915 vio la luz un centro de carácter social y deportivo que tuvo el propósito de incentivar la aviación mediante la adquisición de aeronaves con el aporte voluntario de sus miembros. Entonces contaba con dos monoplanos traídos de Europa, un Blériot del aviador Juan Montero y el diseñado por Rómulo Burga, ambos en reparaciones. Por ese motivo, se realizó una intensa actividad de propaganda para proveerse de fondos.

En el diario La Crónica del 15 de setiembre de ese año, se invitaba a la ciudadanía a inscribirse como "socios fundadores". Se unieron a la iniciativa el aviador Juan Ramón Montero, los capitanes del Ejército aviadores A. Duarte Valladares y Juan

O'Connor, el mencionado ingeniero naval y aeronáutico graduado en Inglaterra Rómulo Burga, el ingeniero de aviación Ignacio Ramos, el subteniente mecánico aviador Roberto Martínez Merizalde, y los aviadores civiles René Labousse y José Estremadoyro. Este último lograría gran relevancia como aviador naval años después. Esta institución fue promotora de la promulgación de la ley que incluía en el Presupuesto General de la República una partida de 5 000 libras a partir de 1917 hasta 1920, para crear e impulsar la Escuela de Aviación Civil-Militar.



Comandante de Ejército Juan O'Connor.

Las enseñanzas de la I Guerra Mundial

En el campo militar, culminada la Primera Guerra Mundial (1914-1918), los países del mundo fijaron su atención en la recién estrenada arma, capaz de combatir con el fuego de sus ametralladoras y bombas a los enemigos en tierra, principalmente contra aeronaves adversarias. La aviación, que era escasa en un inicio y no exenta de imperfecciones propias de su temprano empleo en la guerra, tuvo una actuación limitada a un rol auxiliar en apoyo a las fuerzas beligerantes. La contienda nutrió el comienzo de una futura doctrina táctica y constituyó los cimientos del arte militar aéreo. Los ejércitos del mundo no podían prescindir de ella y nuestro país no fue la excepción.

Para crear una casta de aviadores debidamente adiestrados, aviadores extranjeros que participaron en la guerra fueron fuente de enseñanza del arte de volar. Aquellos excedentes y sin empleo en sus propios países ofrecieron sus servicios como instructores de las escuelas militares de nuestro continente.

Primera Estación de Hidroplanos de la Marina

En 1915, el entonces Ministerio de Guerra y Marina, mediante resolución del 1 de noviembre, autorizó el funcionamiento de una Estación de Hidroplanos y una Escuela para la Formación de Pilotos a bordo del pontón *Constitución*, a cargo del ingeniero naval Rómulo F. Burga. Se tenía la idea de convertir su monoplano en hidroavión, pero constantes problemas con el motor y otros logísticos impidieron materializar este proyecto. En el primer grupo de la Escuela se encontraban los guardiamarinas Ismael Montoya Holitzky y Roberto Velazco Velásquez como aprendices. Sería el primer intento de la Armada Nacional de contar con aeronaves para los fines propios de su misión.

El primer vuelo táctico en el Perú.

El capitán del Ejército Juan E. O'Connor, graduado como piloto y brevetado en 1912 en Francia, acondicionó un Blériot XI, que ubicó en el cuartel San Francisco, abandonado por el aviador italiano Miguel Rapini. Utilizó partes del Blériot de José Ramón Montero, mencionado anteriormente, y realizó sus vuelos de prueba en los campos de Maranga y Bellavista, ayudado por el ingeniero Rómulo Burga y Arana.

Con el objeto que el personal militar percibiera las bondades de la observación

aérea, O'Connor, al mando de su avión, realizó desde el aire maniobras militares por las playas de Conchán y el Cascajal, cerca de Monterrico. Diariamente ejecutaba vuelos de observación durante las operaciones. El día central de las maniobras, el 2 de diciembre de 1915, después de realizar un vuelo de observación en el que había alcanzado alturas de 60, 100 y 150 metros y sobrevolar por los alrededores de San Juan y los cerros de Santa Teresa, aterrizó en el campo de maniobras de la Escuela Militar y fue aclamado por la multitud. También recibió la felicitación del presidente de la República, don José Pardo y Barreda. Si bien O'Connor fue muy reconocido en su carrera, el teniente A. Duarte Valladares se graduó como aviador en 1911 en la Escuela Farman de Issy-les-Moulineaux (Francia), por su cuenta y riesgo, y se convirtió en el primer aviador militar peruano, según la revista *Variedades* de ese año.

Oficiales Peruanos en "El Palomar" – Argentina

En junio de 1916, en vista de los frustrados intentos de formar una escuela de aviación, el Ministerio de Guerra y Marina dispuso la capacitación en Argentina de los tenientes del Ejército Enrique Ruiz Eldredge y Guillermo Protzel, en la floreciente Escuela de Aviación Militar El Palomar, en Argentina. Fueron los primeros oficiales en recibir instrucción aeronáutica militar. Ambos se diplomaron como aviadores en junio de 1917 y agosto de 1918 con las más altas calificaciones. Durante el transcurso de las pruebas correspondientes al título de aviador militar, el subteniente Ruiz Eldredge fue víctima de un accidente mortal el 13 de marzo de 1918, con un monoplano Blériot, en la ciudad de Mercedes. Protzel retornó al Perú. Los siguientes becarios fueron los guardiamarinas Ismael Montoya y Roberto Velazco, mencionados en la primera Estación de Hidroplanos, y que alcanzaron sus títulos de aviador militar en julio y setiembre de 1919.



Medalla de Aviador Militar otorgado al Guardiamarina Ismael Montoya en la Escuela de Aviación Militar "El Palomar".

La Escuela Militar de Aviación inició sus actividades a fines de 1912, con un biplano Henri Farman, utilizado para la etapa inicial de la instrucción de vuelo, y un monoplano Blériot XI, para el perfeccionamiento de los alumnos diplomados. Ambos contaban con motor Gnôme "Omega" de 50 HP. La enseñanza en el biplano Farman se realizaba llevando al alumno sentado detrás del piloto, de modo que pasara sus piernas por ambos costados de la cintura de este y el brazo extendido por encima del hombro, mientras apoyaba la mano en la palanca del timón de altura y alerones, y lo seguía en sus movimientos. Cuando el alumno se habituaba a las distintas posiciones de vuelo, conocía cómo se actuaba con los pies sobre la barra de dirección y el modo de emplear el interruptor del magneto. Entonces, profesor y alumno cambiaban de posición y continuaban con las lecciones hasta el vuelo "solo". Como el Blériot era monoplaza, la instrucción consistía en algunos consejos previos en tierra, un par de corridas con golpes de motor para dominar la trayectoria y la salida "solo".



Biplano Caudron G-3.

Creación del Servicio de Aviacion Militar en el Ejército.

El 28 de enero de 1919, a finales de su segundo Gobierno, el presidente José Pardo, mediante decreto supremo, promulgó el primer dispositivo orgánico de la aviación militar en nuestro país, que definió su posición dentro de los órganos de la defensa nacional atendiendo una necesidad impostergable. La norma, que se dio en medio de conflictos sociales y serias limitaciones de medios fiscales de la época, establecía que el Servicio de Aviación Militar estaría a cargo del estudio, la adquisición y la reparación de equipos aeronáuticos, así como de la administración, instrucción y movilización del personal afecto a estos aparatos. Se proyectó tener una sede en cada región militar, bajo dependencia de la Dirección de Aeronáutica. En la creación del Servicio de Aviación Militar tomaron parte los primeros aviadores procedentes de Argentina y sus antecesores formados en Francia.

La Escuela de Aviación Militar de Maranga y Misión de la Aviación Francesa

Llegado 1919, año clave en el desarrollo de nuestra aeronáutica, se firmó el contrato para la Misión Francesa en el ramo de aviación, para establecer la Escuela del Centro de Aviación de Lima, en Bellavista. Su arribo en setiembre vislumbró grandes expectativas. Integraban la misión el teniente coronel Paul de Beaudiez, el sargento mayor



Teniente Coronel Paul Du Beaudiez. Misión Francesa de Aviación.

Louis Coudoret y el teniente Gabriel Chabrier, todos con importante participación en la Primera Guerra Mundial. Los primeros aviones de instrucción fueron los Caudron G-3 y Salmson de origen francés. Tres de ellos fueron donados por la colonia peruana en ese país.

Mediante decreto supremo del 24 de enero de 1920, aprobado por el presidente Augusto B. Leguía, el Estado procedió a la expropiación del fundo Maranga y lo entregó en uso a la misión, bajo el nombre de Centro de Aviación Militar de Maranga. Esta escuela fue la única facilidad aeronáutica que el Estado brindaba hasta ese momento a los futuros pilotos navales, militares y civiles.

La estadía de los franceses en el Perú fue de solo dos años, pues un accidente en enero de 1920, en una aeronave Caudron, les quitó la vida, en el marco de una serie de vuelos de demostración, emulación y competencia.

Apenas se logró completar la instrucción de la primera promoción. En julio de 1922, las actividades aéreas pasaron a Las Palmas, flamante campo inaugurado con el nombre de Jorge Chávez, legado que hoy conserva la Fuerza Aérea y donde funciona la Escuela de Oficiales y diversas dependencias de esa institución.

La Escuela de Hidroaviación de Ancón y el Cuerpo de Aviadores Navales

Mientras los franceses daban comienzo a los trabajos necesarios para establecer la primera Escuela Militar de Aviación Militar, en Ancón una comisión técnica estudiaba las condiciones de la bahía como base de operaciones y Escuela de un Servicio de Hidroaviación de la Marina. La reorganización institucional, promovida por el recientemente creado Ministerio de Marina, gestó el nacimiento de este servicio el 9 de diciembre de 1919, a cargo del hijo del presidente de turno, Juan Leguía Swayne, asimilado con el grado de capitán de corbeta. El 26 de enero de 1920 se creó el Cuerpo de Aviadores Navales y se procedió a armar las primeras máquinas llegadas para la Escuela: botes voladores tipo Norman Thompson, Curtiss Seagull, FBA y George Levy. La primera promoción se graduó rápidamente,

La Misión Aeronaval Americana establecida en el Perú de 1924 a 1930 consolidó la Aviación Naval y profesionalizó sus actividades. Al mando del capitán de navío Harold Grow, se establecieron vuelos regulares de correo y pasajeros en la costa, y se crearon las estaciones aeronavales de San Ramón y de Itaya, que permitieron 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 mediante una línea aérea al oriente peruano. Para 1928, esta arma alcanzó un óptimo nivel y



Instructor Lloy Moore y el Teniente Segundo De la Jara en la Escuela de Hidroaviación de Ancón. Hidroavión Curtiss HS-2L.

trascendencia, clave para que la Marina tomara las riendas de la aeronáutica militar y civil a finales de los años veinte.

Hoy, en el hogar de nuestros pioneros aviadores en Ancón funciona el Club de Verano de la Fuerza Aérea. En el ingreso se luce el busto del alférez de fragata Carlos Huguet, primer aviador naval caído en acto del servicio en 1921. El Grupo Aéreo 42 de la Fuerza Aérea heredó la línea aérea del oriente, y por ello muchos caseríos y avenidas en Loreto, la Base Aérea de San Ramón y el Aeropuerto de Talara inmortalizaron los nombres de Gustavo Cornejo Portugal, Leonardo Alvariño Herr y Víctor Montes Arias, respectivamente. ¡Aviadores navales de alto vuelo!

Escuela de Aviación Civil de Bellavista

En 1920, en el mencionado campo de Bellavista, también conocido como Campo de la Mar Brava, se hacían demostraciones aéreas con pilotos peruanos y extranjeros. También se celebraba la creación de la Escuela de Aviación Civil de Bellavista, financiada por la Casa Curtiss de Estados Unidos, la cual buscaba introducir en el mercado sus propios aviones. La escuela enfocaba sus actividades en una triple misión, con metas muy precisas: formar aviadores

civiles, negociar aviones de la fábrica que representaba, y establecer en el territorio nacional el primer servicio comercial de pasajeros, carga y correspondencia postal.

Respondiendo a su vocación de piloto, ingresaron a la escuela, y por vez primera, dos mujeres que lograron volar solas: Amalia Villa de Tapia, boliviana, quien luego regresó a su país para dar clases de aeronáutica, y la peruana Carmela Combe, que recibió instrucción del piloto norteamericano Lloyd Moore, perteneciente a la Aviación Naval de Estados Unidos y distinguido instructor de vuelo durante la Primera Guerra Mundial. Moore sería también instructor contratado para la Aviación Naval y operó los los botes voladores Curtiss.

Un caso particular fue el de un personaje que llegó a nuestro país como mecánico de la Casa Curtiss, Elmer Faucett, quien deseaba ser piloto y lo consiguió. "Slim", como lo llamaban, realizó su primer vuelo solitario el 5 de mayo de 1921. Obtuvo el primer brevete que entregó la Escuela Civil de Aviación. Faucett se convertiría en pionero del transporte aerocomercial en el Perú, al intentar llegar a Iquitos por primera vez en un Curtiss Oriole en 1922 y crear su conocida línea aérea.

Unificación de los servicios aéreos del país bajo el Ministerio de Marina y Aviación

Soplaron vientos de cambio para las escuelas de formación en el Ejército y la Marina, basados en la corriente doctrinaria del general italiano Giulio Douhet, que fomentaban la unificación de los servicios aéreos bajo un solo cuerpo. Mediante decreto del presidente Leguía, el 20 de mayo de 1929 se creó el Cuerpo de Aviación del Perú (CAP), organización que fusionó la Aviación Militar y Naval con el fin de establecer condiciones uniformes para todo el personal y una mejor administración de los recursos.



Teniente Segundo Carlos Washburn y José Estremadoyro con el instructor de vuelo Moore. Hidroavión Curtiss Seagull.

Las razones, materia de discusión en el Congreso de la República, habida cuenta de la exposición del ministro de Marina, contralmirante Augusto Loayza, fueron las siguientes:

- Economía de medios para la adquisición de aeronaves u otros materiales bajo una sola partida.
- Estandarización del material empleado, de los métodos de enseñanza y administración.
- La organización de la Aviación Naval y Militar bajo comandos distintos trae conflictos, confusiones y falta absoluta de coordinación y efectividad.
- Las escuadrillas de guerra de la hidroaviación y del Ejército debidamente equipadas prestan servicios en el Ejercito y Armada según recomendaciones de sus Estados Mayores.



Aeroplano monomotor Curtis Oriole en Las Palmas.

Finalmente, mediante Ley 6511, se dispuso que el Ministerio de Marina se llamaría en adelante Ministerio de Marina y Aviación. Tendría a su cargo todos los servicios y las actividades aéreas del país, por intermedio de la Inspección General de Aviación. Su tarea sería establecer, en las dos escuelas, sistemas idénticos de organización y entrenamiento. Asimismo, controlar toda la aviación civil y comercial, mediante disposiciones necesarias para reglamentar el otorgamiento de licencias en aviones y pilotos, para la fiel observancia de las leyes y reglamentos nacionales en relación con las leyes internacionales.

Hasta la creación del Ministerio de Aeronáutica en 1941, muchos marinos notables dirigieron los destinos de la aviación nacional, a quienes rendimos homenaje:

- Contralmirante Augusto Loayza (May. 1929 – Ago. 1930)
- Capitán de Navío Carlos Rotalde del Valle (Set. 1930 – Feb. 1931) (Ago. 1933-May. 1935)
- Contralmirante Federico Díaz Dulanto (Mar. 1931 – Nov. 1931) (Ene. 1940-Feb. 1941)
- Capitán de Navío Héctor Mercado Silva (Jul. 1935 – Oct. 1937)



Capitán de Navío Héctor Mercado, Ministro de Marina y Aviacion, Elmer Faucett y esposa. 1940.

- Vicealmirante Roque Saldias Maninat (Nov. 1937 – Dic. 1939)

Conclusiones

La Aviación en el Perú se gestó a prueba de pulso con la situación política y económica del país, pero, sobre todo, por la mirada de entusiastas y soñadores hacia los adelantos de esta nueva arma en Europa y Norteamérica. Las grandes opciones sobre su uso militar y civil no demoraron en convencer a los políticos y militares de la época, que vieron con sorpresa su gran utilidad táctica en la primera conflagración mundial como medio de exploración, así como en operaciones ofensivas y defensivas.

Gran parte del país vivía su propia realidad, ajena al progreso. El año 1919 fue clave para la consolidación de la Aviación Militar. Sin embargo, hasta 1928 y parte de 1929 la organización de la aviación en el país tenía tres ramificaciones inconexas: la Aviación Militar en Las Palmas (a cargo del Ministerio de Guerra), la Aviación Naval en Ancón (bajo la tutela del Ministerio de Marina) y la aviación comercial y civil (naciente aún, bajo el mando relativo de la Dirección General de Aviación Militar).

La conducción de los destinos de la aviación nacional, a cargo del Ministerio de Marina, en 1929, fue un honorable gesto de confianza del Estado. Se debió a dos factores principales: que la primera línea de defensa de la república había sido siempre la Marina, pero que, debido al desarrollo de la aviación, la hacía inseparable de la defensa primaria bajo un solo comando. Lo segundo es el gran desarrollo que había tenido la Aviación Naval en la figura de las líneas aéreas establecidas tanto en la costa como en la Amazonía, donde se crearon las Bases de San Ramón, Masisea e Iquitos, con gran impacto nacional.



Visita del presidente Augusto B. Leguía a Las Palmas 1928, acompañan el Comandante Fernando Melgar y Capitán de Navío Harold B. Grow. Jefes de la Aviación Militar y Naval.

La realidad actual de la aviación nacional parece haber tropezado con la misma piedra, tomando al pie de la letra la expresión "La historia se repite", propuesta por Hegel (1770-1831). En 1963 se creó el Servicio Aeronaval por las mismas razones de la coexistencia de la Armada y la Aviación para la guerra moderna. La aviación militar renace con el Grupo de Aviación Ligera del Ejército (GALE) en 1972. Ambos cuerpos comparten el Cielo de Quiñones con la Fuerza Aérea, junto a la aviación policial y la aeronáutica civil.

Según sus roles constitucionales, cada entidad poseía su propia alma máter y principios partidistas aferrados a las doctrinas y cuerpos de origen. Existía en la Fuerza Aérea un recelo especial sobre el desarrollo de estos cuerpos de aviación, por la similitud de capacidades que poseían y que generaba una interposición de funciones.

La situación llamó a la reflexión sobre la aplicación de la doctrina Douhet de unificación, para la optimización de los medios y la estandarización. Fue el caso de la agrupación de las escuelas de instrucción básica, de los servicios de mantenimiento, de la aviación de transporte y de fuego de apoyo a las fuerzas terrestres bajo un solo mando y con equipamiento homologado, tal como se hizo en 1929, pero esta vez bajo un mando rotativo interinstitucional. Se trataba de un reto para la oficialidad, consciente de que no deberíamos prolongar los errores del pasado puestos en manifiesto en los conflictos bélicos de 1981 y 1995 principalmente, que contrastan con la impecable actuación coordinada de la Aviación Militar en el conflicto del 1941.



Bibliografía

AEROCLUB DEL PERÚ. Historia del Aeroclub del Perú. S. f. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.aeroclubperu.org.pe/qsomos/historia.html

ASOCIACIÓN NUMISMÁTICA DE AREQUIPA. Medalla de la Liga Peruana Pro Aviación. 2018. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://web.facebook.com/permalink.php?story_fbid=1642022419250747&id=639485119504487&substory_index=0&_rdc=1&_rdr

BENEMÉRITA SOCIEDAD FUNDADORES DE LA INDEPENDENCIA. Discurso de orden en homenaje al 72 aniversario de la Fuerza Aérea del Perú. 2014. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://bsfi.pe/wp-content/uploads/2015/03/REVISTA-BSFI-2013.pdf

BIPLANO CAUDRON G-3. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://static.thisdayinaviation.com/wp-content/uploads/tdia//2018/04/d4-caudron-g32.jpg

BLÉRIOT XI. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.flugzeuginfo.net/acdata_php/acdata_bleriotxi_en.php

BUENDÍA, Eduardo. General CAP Juan O'Connor Guevara. S. f. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.scribd.com/doc/76428816/CRONICAS-DEL-AIRE-Juan-O´Connor

CUEVA, Carlos. *Cóndores del mar. Historia de la Aviación Naval Peruana*. Lima: Serral. 2004.

DE LA JARA, Carlos. *Historia de la aviación en el Perú*. Lima. 1935.

DE LA JARA, Carlos. *Historia de la aviación en el Perú*. Lima. 1979.

DE LA PUENTE, Sergio. Blériot XI. 2004. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.geocities.com/kwii62/chavez.htm

DE LA PUENTE, Sergio. Los primeros hidros en el Perú. 2004. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.aeronaves.netai.net/hidro.htm

DE LA PUENTE, Sergio. Monoplano Burga. 2004. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.oocities.org/kwii62/burga.htm

DE PERÚ. Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea. S. f. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.deperu.com/educacion/instituto-policial-militar/escuela-de-oficiales-de-la-fuerza-aerea-del-peru-cap-fap-jose-quinones-gonzales-eofap-2784.

EL COMERCIO. Jorge Chávez: a cien años de la hazaña mundial. 2009. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://elcomercio.pe/blog/huellasdigitales/2010/09/jorge-chavez-a-cien-anos-de-la

FLYINGMACHINES. The Burga Monoplane. S. f. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://flying-machines.ru/Site2/Crafts/Craft28703.htm

GÁLVEZ, Perla. La mujer y la aviación en el Perú. 2009. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://historiasdelaviacion.blogspot.com/2009/03/la-mujer-y-la-aviacion-en-el-peru.html.

GROW, Harold. La aviación es la nueva arma de la Marina. En: *Revista de Marina*, 1925. Año X, nro. 4.

LA OPINIÓN. A 107 años de la creación de la escuela de aviación militar. 2019. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.laopiniondemoron.com.ar/images/6619%20-%2014-8-2019%20-%20b.pdf

LAOS, Cipriano. *Lima, la ciudad de los virreyes* (1928-1929). Lima: Editorial Perú. 1929.

LEGIÓN DE HONOR. Quién fue el general Pedro Muñiz Sevilla. 2013. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://legiondeintendencia.blogspot.com/2013/05/quien-fue-el-gral-pedro-muniz-sevilla.html

LESKI. Juan Bielovucic. 2011. Recuperado de: https://www.leski.com.au/m/lot-details/index/catalog/310/lot/112527/Picture-Postcards-AVIATION-Peru-1911-San-marti-y-Ca-commemorative-aviation-card-Llegada-a-Lima-del-aviador-peruano-JUAN-BIELOVUCIC-ENERO-8-DE-1911-vertical-fold-that-has-caused-minor-splitting-on-the-face-but-it-s-not-easy-to-see-unused-Rare-Despite-all-the-attention-given-to-the-various-flights-in-1911-this-is-the-first-we-have-learned-of-a-flight-in-Peru-All-Google-results-are-in-Spanish-See-also-Lot-1365-under-India.

MARINA DE GUERRA. Fuerza de Aviación Naval. S. f. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://lamarina.staff.digital/en/organos/comoperpac/aviacion-naval/.

MINISTERIO DE DEFENSA. *Libro blanco de la defensa nacional*. Lima: Fuerza Aérea del Perú. 2005.

MINISTERIO DE EDUCACIÓN. Historia militar: FAP, un siglo en el aire. 2019. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.ugelyungay.gob.pe/noticia/direccion/507/historia%20militar:%20%20fap%20un%20siglo%20en%20el%20aire.

MINISTERIO DE MARINA. Exposición al Congreso de la República del ministro de Marina contralmirante Augusto Loayza. 1929.

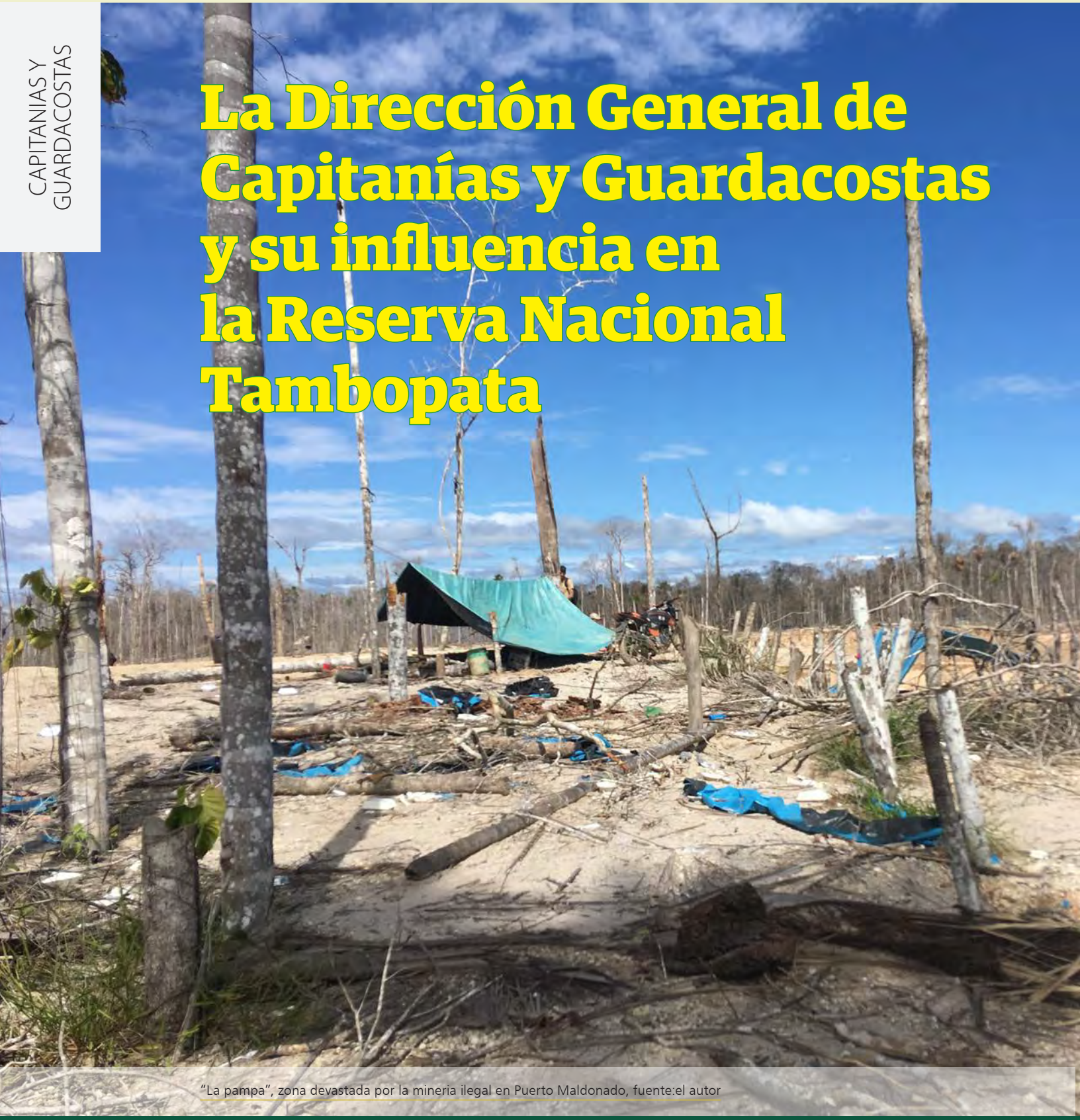
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ. Aeroplano monomotor Curtiss Oriole. 2004. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/36509

SAONA, Jonatan. Pedro Muñiz. 2013. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://gdp1879.blogspot.com/2013/01/pedro-muniz.html#ixzz2VbPxlfD4En Blog de Jonatan Saona.

TAFUR, Carlos. Discurso de orden pronunciado en homenaje al 72 aniversario de la fuerza aérea del Perú. 2014. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://bsfi.pe/wp-content/uploads/2015/03/REVISTA-BSFI-2013.pdf.

TINCOPA, Amaru. La misión francesa de aviación. 2015. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://alasandinas.wordpress.com/2015/01/07/la-mision-francesa-de-aviacion/

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas y su influencia en la Reserva Nacional Tambopata



"La pampa", zona devastada por la mineria ilegal en Puerto Maldonado, fuente:el autor

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas y su influencia en la Reserva Nacional Tambopata



Capitán de Corbeta Jonatan Mendoza Alarcón
Egresando de la Escuela Naval el 1 de enero de 2007 como Alférez de Fragata, calificado en Capitanías y Guardacostas. Ostenta el grado de Magíster en Ecosistemas Marinos y Costeros de la Universidad Politécnica de Valencia. Su primera dependencia fue el B.A.P. *Eten*, participó en el curso de Operaciones Antidrogas en la Escuela de Seguridad Hemisférica en Georgia, Estados Unidos; se desempeñó en el B.A.P. *Río Nepeña*, en la Capitanía de Puerto de Chancay, en el B.A.P. *Río Zaña*, en la primera dotación de la Base de Control Fluvial Ivochote en el VRAEM. En enero del 2015 asume el cargo de Primer Ayudante en la Capitanía de Puerto de Salaverry, gestión por la cuál es condecorado con la medalla de honor de la Municipalidad Provincial de Trujillo, luego fue designado como Segundo Comandante del B.A.P. *Río Zaña*. En el año 2019 asciende al grado de Capitán de Corbeta, actualmente ejerce funciones en la Comandancia de Operaciones Guardacostas.

RESUMEN
Este artículo expone la diversidad biológica y conservación de la Reserva Nacional Tambopata y su actual situación de riesgo frente a la minería ilegal; narra la modalidad de extracción del oro y sus consecuencias devastadoras al medio ambiente y a la salud; el texto describe los esfuerzos que realizan diferentes sectores del Estado para combatir las actividades ilícitas que se desarrollan en esta importante reserva nacional, analiza la normativa vigente y acciones de las autoridades, finalmente concluye con propuestas para vencer a quienes transgreden la ley.

PALABRAS CLAVE
Reserva nacional Tambopata, Madre de Díos, Sernamp, Minam, minería ilegal, guardacostas, Autoridad Marítima, Dicapi.

ABSTRACT
This article exposes biological diversity and conservation state of the Tambopata National Reserve and its current risk situation against illegal mining; narrates the modality of gold mining and its devastating consequences to the environment and health; as well describes the efforts of the Government against the illegal activities in this important National Reserve, in order to analyze regulations and actions of the authorities, finally concludes with proposals to defeat those who break.

KEYWORDS
Tambopata National Reserve, Madre de Díos, Sernamp, Minam, illegal gold mining, coast guard, Maritime Authority, Dicapi.

I. INTRODUCCIÓN

Las áreas naturales protegidas (ANP) son espacios continentales o marinos reconocidos, establecidos y protegidos legalmente por el Estado, que está obligado a promover la conservación de su diversidad biológica[1].

En el Perú se han establecido 76 ANP para la conservación de su diversidad biológica, valor cultural, paisajístico y científico[2], que conforman el Sistema Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (Sinanpe). Se dividen en 10 categorías, según se demuestra en la tabla 1.

1. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Constitución Política del Perú. 1993.
2. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley de Áreas Naturales Protegidas 26834. 30 junio de 1997.

Categoría	Cantidad	Extensión en hectáreas
Parque Nacional	15	10 394 366.70
Santuario Nacional	9	317 366.47
Santuario Histórico	4	41 279.38
Reserva Nacional	15	4 652 851.63
Refugio de vida silvestre	3	20 775.11
Bosque de protección	6	389 986.99
Reserva paisajística	2	711 818.48
Reserva comunal	10	2 166 588.44
Coto de caza	2	124 735.00
Zona reservada	10	636 717.39
Total	**76**	**19 456 485.59**

Tabla 1. Categorías de las ANP en el Perú. Fuente: Portal web del Sernanp

Para los fines del artículo se detallan las características de la Reserva Nacional Tambopata (RNT), que se extiende en una superficie de 274 690 hectáreas y se ubica de manera contigua al Parque Nacional Bahuaja Sonene (PNBS), en la provincia de Tambopata, departamento de Madre de Dios[3]. Su clima corresponde al de bosque subtropical húmedo, con una temperatura media anual de 26 °C, que fluctúa entre los 10 °C y los 38 °C[4]. La precipitación varía durante el año; se presentan meses de lluvias máximas (diciembre a marzo), meses de transición (abril, mayo, octubre y noviembre) y meses de estiaje (junio, julio, agosto y setiembre).

Es oportuno mencionar que el PNBS se estableció en 1996, gracias a esfuerzos de personas e instituciones que se remontan a casi cuatro décadas, en una cruzada por conservar los ecosistemas del Tambopata que empezó a materializarse en 1977, con la creación de la Zona Reservada Tambopata, en el área de confluencia de los ríos Tambopata y La Torre.

3. Mediante el Decreto Supremo 048-2000-AG del 5 de setiembre de 2000 se declara la Reserva Nacional Tambopata y se amplía el Parque Nacional Bahuaja Sonene, ubicados en los departamentos de Madre de Dios y Puno.
4. RESERVA NACIONAL TAMBOTAPA Y PARQUE NACIONAL BAHUANA SONENE. Plan de manejo de *Bertholletia excelsa H. B.K* en la Reserva Nacional Tambopata y el Parque Nacional Bahuaja Sonene 2008-2012. [Consulta: 13 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.tambopata-bahuaja.info/assets/plancastana.pdf



Figura 1.- Ubicación geográfica de la Reserva Nacional Tambopata y el Parque Nacional Bahuaja Sonene, fuente: Servindi.org

II. BIODIVERSIDAD Y CONSERVACIÓN

Este magnífico ecosistema aún conserva gran parte de su estado original, la RNT y el PNBS fueron creados a partir de una misma área protegida, acogen una gran parte de la diversidad biológica peruana, por ejemplo en un área de 5 000 hectáreas desde la desembocadura del río La Torre al río Tambopata han sido registradas 575 especies de aves, más de 1 200 especies de mariposas, 74 especies de fauna, 28 especies de anfibios y 17 especies de reptiles[5].

Una de las especies más impresionantes del Tambopata son los Guacamayos, estas hermosas aves suelen sobrevolar la reserva en pequeños grupos, cientos de ejemplares se congregan cada mañana en las colpas para comer arcilla, las especies más comunes de la reserva son el Macao y Araruna ambas especies tienen un longevidad media de 30 a 50 años y alcanzan una longitud de 86 centímetros.

En la reserva también existen especies en vías de extinción como la nutria (*Lontra longicaudis*) y el lobo de río (*Pteronura brasiliensis*), los cuales pierden habitad a consecuencia de las acciones del ser humano que detallaremos más adelante.

5. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Resolución Presidencial 158-2011, que aprueba el Diagnóstico del Proceso de Elaboración del Plan Maestro de la Reserva Nacional Tambopata. 27 de julio de 2011.



Imagen 1.- Colpa de Guacamayos, fuente: Revistamiled.com.mx

En lo que respecta a la conservación, el Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas (Sernanp) ha establecido criterios generales que permiten definir la forma de gestión de las áreas considerando su zonificación y el monitoreo de los impactos, según se detalla en la tabla N° 2.

Prioridad	Criterios generales
1	Representatividad de la biodiversidad biológica de las ANP.
2	Representatividad de las amenazas hacia estas áreas.
3	Relevancia, es decir que sean sensibles a los efectos de la gestión y por tanto útiles a la toma de decisiones cotidianas para la gestión de las ANP.
4	Mensurables, capaces de ser medidos en forma regular.

Tabla 2. Criterios generales que permiten definir la forma de gestión de las áreas. Fuente: Sernanp

En relación con el criterio general de prioridad 2, se han identificado actividades que causan significativo daño a la biodiversidad, como la minería ilegal, la actividad agropecuaria, la extracción de madera, la expansión urbana y la migración hacia la zona de amortiguamiento, que se constituyen como amenazas potenciales.

En el trayecto de la carretera Interoceánica se han construido numerosos caminos carrozables, que penetran en la selva con la excusa de abrir tierras para la agricultura, pero su verdadero propósito es facilitar la minería ilegal, que es la amenaza que detallaremos a continuación.

Actualmente, gracias a los esfuerzos de las instituciones responsables, se han recuperado de la minería ilegal grandes hectáreas de la RNT de mineros ilegales. La problemática se desarrolla en la zona de amortiguamiento en las formas que se comentan a continuación.

III. MINERIA ILEGAL

El Perú es el sexto productor mundial de oro y el primero en América Latina. La región de Madre de Dios proporciona el 70% del oro nacional[6]. Allí se han creado numerosos centros poblados menores, cuya economía está vinculada directamente a la minería ilegal. Son habitados en muchos casos por migrantes que buscan beneficiarse del incremento del costo del oro en el mercado internacional.

La extracción ilegal de oro en el ámbito terrestre y acuático se realiza removiendo el subsuelo con maquinaria pesada o con motobombas, para luego extraer el preciado metal del sedimento.

En tierra firme, primero se deben talar los árboles. Luego, para remover el suelo se aplica agua a presión que forma barro, el cual es succionado por motobombas, que a través de tuberías lo depositan sobre rampas cubiertas por alfombras. Los mineros las denominan "tolvas" y su función es absorber el metal precioso. Debido a su peso y a la pronunciada pendiente de la rampa, el metal permanece en la alfombra. Al final de la jornada los operarios recogen las alfombras de las tolvas y las trasladan hacia un pozo, donde las sacuden sobre un manto de plástico. El resultado es una arenilla a la que se aplica mercurio, que amalgama las finas gravas de oro y lo convierten en unas pequeñas bolas de oro y mercurio. Finalmente, a la amalgama se le aplica fuego con soplete para quemar el mercurio. El resultado son pedazos de oro.

El mercurio es desechado sin ningún tipo de control y afecta el ecosistema. Los operarios pasan muchas horas en constante contacto con el mercurio. Los estudios indican que superan hasta tres veces el límite permisible de mercurio en la sangre[7]. Además, los inmensos cráteres que resultan de la devastación son peligrosos incluso para los propios ilegales, que pueden quedar sepultados debajo de estos cráteres de hasta 10 metros de profundidad. La ruina de la selva genera 0,35 gramos de oro por una tonelada de tierra removida.



Imagen 2.- Minería ilegal en el ámbito terrestre en "la Pampa" (Madre de Dios). fuente: Servindi.org

6. ZUCCALÀ, Emanuela. Oro y bosques, incompatibles en la Amazonía peruana. El País. 2017. [Consulta: 13 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://elpais.com/elpais/2017/11/22/planeta_futuro/1511358033_282056.html
7. DISCOVERY CHANNEL. Amazonas clandestino. Episodio IV, La maldición del oro. 2016. [Consulta: 13 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.netflix.com/search?q=amazonas&jbv=80160697&jbp=0&jbr=0

En el ámbito acuático, los métodos más comunes son las balsas "carrancheras" y "balsas gringo". sobre las cuales se instalan motobombas que succionan el sedimento. De manera similar al método terrestre, trasladan el lodo por medio de tuberías y lo depositan en las tolvas, tal como se muestra en la imagen 3.



Imagen 3.- Sistema ilegal de extracción de oro en el ámbito fluvial, fuente: Marina de Guerra del Perú.

La succión genera otra modalidad de cráteres en el río. El mercurio es vertido directamente en sus aguas, donde es consumido por organismos bioacumuladores, como los peces, que posiblemente en el corto plazo sirven de alimento para los pobladores. Los altos niveles de metilmercurio (forma sumamente tóxica del mercurio) en la sangre de los niños y bebés en el útero pueden dañar el sistema nervioso en desarrollo, lo que afecta su capacidad para pensar y aprender[8].

Una jornada laboral en las condiciones perniciosas antes mencionadas genera una ganancia de 30 y 70 dólares por operario. Esto atrae otro tipo de negocios, como el abastecimiento logístico a los campamentos de mineros que han penetrado en la selva. También genera prostitución, explotación infantil, tráfico de combustible y corrupción. Los mineros reconocen que su actividad es irreparable para el ecosistema, pero manifiestan que es la forma que han encontrado para sobrevivir.



Imagen 4.- Imagen lograda con el Perú SAT-1, satélite submétrico, fuente: Conida.

En 2016, los mineros ilegales penetraron en la Reserva Nacional Tambopata y destruyeron 275 hectáreas de área protegida. Incontables cráteres de barro reemplazan lo que fue hábitat de especies endémicas de la región. En 2018, la Agencia Espacial del Perú (Conida) monitoreó la desforestación mediante imágenes tomadas por el satélite Perú SAT-1. La

8. AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL DE ESTADOS UNIDOS. Información sobre el mercurio. 2019. [Consulta: 13 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://espanol.epa.gov/espanol/informacion-basica-sobre-el-mercurio#health

magnitud del desastre se puede apreciar en la imagen 4.

IV. ROL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) de la Marina de Guerra del Perú tiene como misión la protección del medio ambiente acuático en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables[9]. Las operaciones de represión de actividades ilícitas en la región de Madre de Dios son comandadas por la Capitanía de Puerto Maldonado.

En febrero del año 2011 se llevó a cabo el operativo Aurum–I, en el marco del Decreto de Urgencia 007-2011, mediante el cual el presidente de la república facultó a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas para que proceda a la destrucción de dragas y artefactos similares en el lugar donde sean intervenidas, sea en los mismos cauces y riberas de los ríos navegables y lagunas donde se encuentren ubicados dentro de la jurisdicción de Madre de Dios[10].

Esta acción que fue uno de los más grandes operativos realizados, movilizó 1 500 miembros de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional, patrullas conformadas por Guardacostas y Operadores Especiales de la Marina de Guerra del Perú, se desplegaron por aire y río con la misión de interdecir las dragas de tipo industrial que operaban de manera ilegal en los ríos Malinowski, Inambari y Madre de Dios, los resultados fueron más que satisfactorios, los ríos quedaron liberados de las dragas de acero, no obstante las fuerzas navales permanecieron por cerca de 45 días en el área de operaciones con el propósito de consolidar la misión.



Imagen 5.- Helicóptero de la Aviación Naval aproximándose a draga industrial durante el operativo Aurum I.

9. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 015-2014-DE, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional, Dirección General de Capitanías y Guardacostas. 26 de noviembre de 2014.
10. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto de Urgencia 007-2011, que modifica el artículo 8 del Decreto de Urgencia 012-2010, ampliado por Decreto de Urgencia 004-2011. 18 de febrero de 2011.

Los mineros migraron en gran parte fuera de la jurisdicción de la Marina para establecerse con mayor fuerza en el interior de la selva, como es el caso de la zona denominada La Pampa, entre los kilómetros 98 y 115 de la carretera Interoceánica, con una extensión de 20 km de largo y 5 km de ancho. La zona está actualmente devastada. Solo se aprecian restos de árboles y cráteres de barro. En este lamentable escenario los delitos son rutinarios: explotación infantil, trata de personas, tráfico de combustible, en plena zona de amortiguamiento de la RNT.

En 2012, se promulgaron diversos decretos legislativos que regularon la interdicción de la minería ilegal en toda la República. Uno de ellos dispuso que la Dicapi, en el ámbito de sus competencias, debe realizar el decomiso de bienes, maquinarias, equipos e insumos prohibidos utilizados en el desarrollo de actividades mineras ilegales, para ser puestos a disposición del gobierno regional. De ser el caso que por las características o la situación del material no resultara viable su decomiso, se autorizó la destrucción o demolición[11]. Otra regulación importante fue la incorporación del delito de minería ilegal al Código Penal, reprimido con pena privativa de la libertad no menor a cuatro años. También se reguló como delito el financiamiento de la minería ilegal y la obstaculización de la fiscalización administrativa[12].

En este contexto, la Dicapi realiza las acciones de control mediante operaciones conjuntas entre la Capitanía de Puerto Maldonado, el Ministerio Público y el Sernanp. Sin embargo, la extensa área fluvial demanda mayores medios para proteger la zona de amortiguamiento y la reserva, motivo por el cual la Comandancia de Operaciones



Imagen 6.- Maquinaria pesada destruida por personal Guardacostas en el rio Malinokski, fuente: el autor.

11. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Legislativo 1100, que regula la interdicción de la minería ilegal en toda la República y establece medidas complementarias. 18 de febrero de 2012.
12. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Legislativo 1102, que incorpora al Código Penal los delitos de minería ilegal. 29 de febrero de 2012.



Imagen 7.- Personal de Sernanp y la Dicapi en el puesto de Vigilancia y Control Otorongo en el rio Malinoski, fuente: el autor.

Guardacostas despliega dos grupos rotativos que se distribuyen en los ríos Inambari y Malinowski, siendo los escenarios para cada uno de ellos distintos.

El grupo que opera en el río Malinowski lo hace de manera conjunta con los guardaparques de Sernanp y la Fiscalía en Materia Ambiental (FEMA), mediante patrullajes en el área fluvial y la zona de amortiguamiento de la reserva. Se ha logrado erradicar a los mineros que huyen a otros puntos del río.

En agosto de 2018 se dio un duro golpe a la minería ilegal. En el que personal naval destruyó dos retroexcavadoras, 32 motores, campamentos logísticos, entre otros materiales. Los guardaparques aseguran que estas actividades son financiadas por mafias instaladas en la comunidad nativa Kotsimba.

Las acciones son constantes. Sin embargo, se mantiene esta actividad en algunos sectores del río. A pesar de ser erradicados por los constantes operativos de la Capitanía de Puerto Maldonado, pueden trasladarse de un lugar a otro en la ribera de los ríos con relativa facilidad.

Por otro lado, el grupo instalado en el río Inambari tiene la misión de interdecir el tráfico ilegal de combustible que proviene de Puno por vía fluvial y terrestre. El cual tiene como destino el interior del bosque amazónico. Pese a los esfuerzos de las autoridades competentes, la minería ilegal

solo se ha contenido. La sed por el oro se ha establecido de forma permanente, como por ejemplo en La Pampa. Por esa razón, en febrero de 2019 el Gobierno decretó el estado de emergencia en la provincia de Tambopata, por un periodo de 60 días[13]. Las operaciones serán principalmente en el ámbito terrestre. Esta decisión se configura como una de las más importantes en los últimos 10 años y tendrá alcance en los distritos de Tambopata, Inambari, Las Piedras y Laberinto.

V. CONCLUSIONES

En una realidad distinta y única en donde los Andes se mezclan con la Amazonía y la vida satura cada rincón, existe un conflicto ecológico, social y cultural que se ha convertido en una situación insostenible. En este escenario el personal naval ejecuta tareas diferentes a la guerra y ejerce el rol de represión de actividades ilícitas bajo el marco normativo de la Dicapi.

En la zona terrestre, la Policía Nacional del Perú se ha visto superada por la conjunción de actividades ocasionadas por la minería ilegal. La declaratoria de estado de emergencia en el departamento de Madre de Dios permitirá a las Fuerzas Armadas apoyar en el control interno a la Policía Nacional, conjugando esfuerzos para combatir la minería ilegal y el tráfico de combustible de manera frontal, así como a los delitos conexos: delincuencia vinculada a la minería ilegal, redes de prostitución, explotación infantil y mafias que soportan esta destructiva actividad.

La Dicapi cuenta con experiencia en las operaciones en cuanto al trabajo en paralelo con otras autoridades. El sostenimiento de las operaciones que realiza aunado a las acciones que conlleva el establecimiento del estado de emergencia acercará a las autoridades a resultados definitivos en la zona de amortiguamiento y, por ende, la RNT permanecerá libre de esta destructiva actividad.



Imagen 8.- Reserva Nacional Tambopata, fuente. wordpress.com_2015

13. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 0028-2019-PCM, que declara estado de emergencia en los distritos de Tambopata, Inambari, Las Piedras y Laberinto, de la provincia de Tambopata, del departamento de Madre de Dios. 18 de febrero de 2019.

Bibliografía

- AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL DE ESTADOS UNIDOS. Información sobre el mercurio. 2019. [Consulta: 13 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://espanol.epa.gov/espanol/informacion-basica-sobre-el-mercurio#health
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Constitución Política del Perú. 1993.
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 048-2000-AG. 5 de setiembre de 2000.
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley de Áreas Naturales Protegidas 26834. 30 junio de 1997.
- DISCOVERY CHANNEL. *Amazonas clandestino*. Episodio IV, *La maldición del oro*. 2016. [Consulta: 13 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.netflix.com/search?q=amazonas&jbv=80160697&jbp=0&jbr=0
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto de Urgencia 007-2011. 18 de febrero de 2011.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Legislativo 1100. 18 de febrero de 2012.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Legislativo 1102. 29 de febrero de 2012.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 0028-2019-PCM. 18 de febrero de 2019.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 015-2014-DE. 26 de noviembre de 2014.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Resolución Presidencial 158-2011. 27 de julio de 2011.
- RESERVA NACIONAL TAMBOTAPA Y PARQUE NACIONAL BAHUANA SONENE. Plan de manejo de *Bertholletia excelsa H. B.K* en la Reserva Nacional Tambopata y el Parque Nacional Bahuaja Sonene 2008-2012. [Consulta: 13 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.tambopata-bahuaja.info/assets/plancastana.pdf
- ZUCCALÀ, Emanuela. Oro y bosques, incompatibles en la Amazonía peruana. *El País*. 2017. [Consulta: 13 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://elpais.com/elpais/2017/11/22/planeta_futuro/1511358033_282056.html



El despliegue operacional Subdiex 2018 del programa DESI: experiencias como comandante del B.A.P. *Arica*

El despliegue operacional Subdiex 2018 del programa DESI: experiencias como comandante del B.A.P. Arica



Capitán de Fragata Enrique Marcos Vargas Acosta
Se graduó como alférez de fragata de la Escuela Naval del Perú en 1997. Es calificado en submarinos e ingeniería de sistemas. Magíster en Administración Estratégica de Negocios (MBA) en CENTRUM Católica, con doble certificación en maestría en Liderazgo Internacional en la EADA Business School de Barcelona (España) y maestría en Seguridad y Defensa en el Colegio Interamericano de Defensa en Washington D.C. (Estados Unidos). Ha sido dotación de varias unidades submarinas. Fue segundo comandante del B.A.P. *Antofagasta* y comandante del B.A.P. *Arica*, en donde participó en la 15ª edición del desplazamiento Subdiex 2018. Actualmente ejerce el cargo de edecán del presidente del Consejo de Ministros.

RESUMEN
Este artículo describe las experiencias como comandante de una unidad submarina durante la preparación y ejecución un desplazamiento operacional Subdiex del programa DESI. Asimismo, se detalla el desarrollo e importancia de este desplazamiento para toda la tripulación de una unidad submarina y nuestra Fuerza de Submarinos.

PALABRAS CLAVE
Comando, liderazgo, recurso humano, programa DESI, Subdiex, entrenamiento, guerra antisubmarina.

ABSTRACT
This article describes the experiences as commander of a submarine during preparation and execution the operational deployment SUBDIEX of the Desi program. It also details the development and importance of this deployment for the whole crew of a submarine and our Submarine Forces.

KEYWORDS
Commander, Leadership, Human Resource, DESI Program, SUBDIEX, Training, Anti-submarine War.

Breve Reseña Histórica

El programa Diesel Electric Submarine Initative (DESI) fue establecido en 2001 con la Marina de Estados Unidos. Consiste en desplazar una unidad submarina hasta ese país, con el propósito de desarrollar diversos ejercicios como parte del entrenamiento y la preparación de una fuerza o grupo de tarea. El primer desplazamiento efectivo se realizó en 2002 y a la fecha se han desarrollado 15 en total. Este desplazamiento promueve el desarrollo de operaciones bilaterales entre ambas naciones. Además, certifica el desempeño de la flota de Estados Unidos y prioriza los ejercicios de nivel avanzado, que en su mayoría son del tipo de guerra antisubmarina.

El objetivo del programa es desarrollar ejercicios de nivel avanzado, que permitan un alto grado de entrenamiento de las unidades de las dos Marinas, con lo que se

logra la interoperabilidad. Por otro lado, el programa DESI es el único que contribuye a la seguridad e interoperabilidad entre las naciones que cuentan con submarinos convencionales.

Experiencia como comandante del B.A.P. *Arica* durante la preparación y ejecución del desplazamiento Subdiex 2018

Aún recuerdo esa noche en mi hogar, junto a mi familia, cuando recibí la noticia de haber sido designado como comandante de una unidad submarina, uno de los objetivos personales y profesionales más esperados de mi carrera naval. Ese momento se tornó aún más gratificante cuando tomé conocimiento que el B.A.P. *Arica*, submarino que tuve el honor de comandar, había sido designado para participar en la decimoquinta edición del desplazamiento operacional Submarine Diesel Exercises Subdiex 2018, del Programa DESI, que se llevaría a cabo en la costa Este de Estados Unidos de julio a noviembre de 2018. Al respecto, quiero mencionar que ser comandante de la unidad submarina designada para un desplazamiento de esa magnitud fue un gran anhelo profesional.

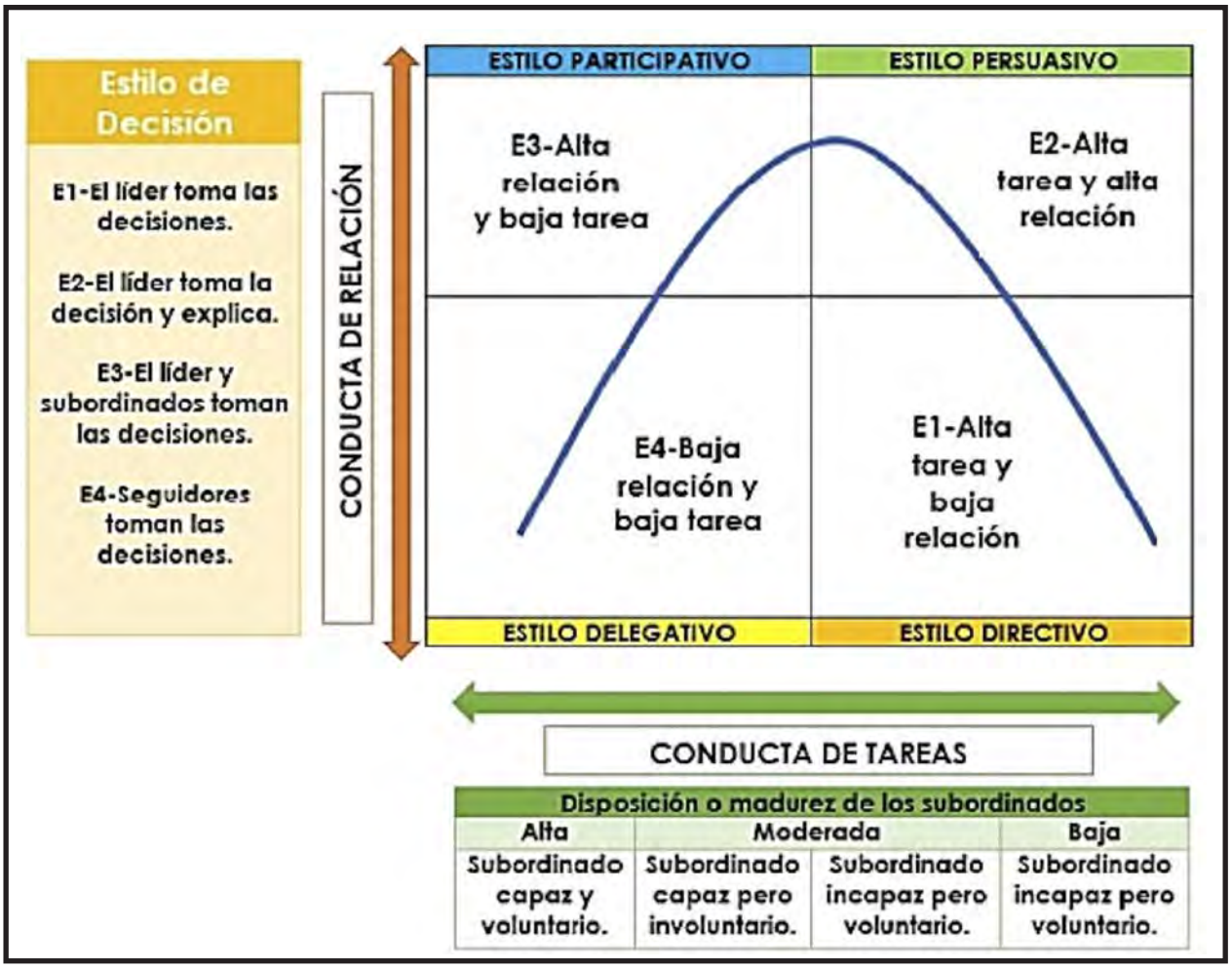
Asumí el comando el 3 julio de 2017 y nuestro primer desafío consistió en preparar la unidad submarina para su participación en el mencionado desplazamiento operacional. Para lograr esto, nos esperaba un año de arduo trabajo para encontrarnos listos en los aspectos de material y personal, con el fin de representar de la mejor manera a nuestra Fuerza de Submarinos, institución y país. Preparar la unidad submarina para estar fuera de la patria durante cinco meses conlleva un planeamiento detallado. La labor no solo incluyó a la dotación de la unidad, sino también a otros actores como comandos superiores, direcciones técnicas, áreas logísticas, áreas administrativas, Agregaduría Naval del Perú en Estados Unidos, los Servicios Industriales de la Marina sede Callao (SIMA-Callao), entre otros. Un aspecto importante fue mantener la relación y coordinación entre todos los actores antes mencionados.

Iniciamos el desafío con los trabajos de mantenimiento en dique flotante. Luego de un tiempo de sacrificio del personal de la unidad y los operarios del SIMA-Callao, regresamos al muelle de submarinos para continuar con las labores. Después de eso, nos quedaban cuatro meses para llegar a un nivel óptimo de alistamiento y operar con una poderosa Marina de excelentes capacidades, un gran reto para nosotros. Al término del periodo de mantenimiento, se efectuó el protocolo de pruebas de la unidad y se inició la relación hombre-máquina. Ya casi se había concluido con la tarea de preparar la unidad para tan importante desplazamiento y así cumplir la misión encomendada.

Durante los primeros meses de mi comando, fue importante ir conociendo a cada uno de los oficiales y del personal de la dotación bajo mi mando, con la finalidad de mejorar su rendimiento a bordo. Contar con personal de distintas generaciones y diversos perfiles me hizo tomar la decisión de aplicar, en principio, un estilo de liderazgo diferente en cada uno de ellos. Un modelo guía que me ayudó mucho en este aspecto fue el liderazgo situacional de Paul Hersey y Ken Blanchard[1]. Este modelo analiza una situación determinada y tiene en cuenta el nivel de desarrollo de los miembros del equipo, para así adoptar un estilo de liderazgo particular.

Así llegó el tan esperado día para zarpar, el 6 de julio del 2018, una fecha inolvidable para mí y este gran equipo de trabajo que me tocó liderar en el B.A.P. *Arica*, unidad con más de 40 años de servicio al país. Ese día, al largar la última espía del muelle para dirigirnos a nuestro destino, observé algunos

1. Paul Hersey y Ken Blanchard diseñaron el modelo de liderazgo situacional, que define 4 estilos de liderazgo que se deben aplicar según la situación de los miembros del equipo.



Liderazgo situacional del Paul Hersey y Ken Blanchard, gráfica de cuatro cuadrantes, en el que se puede ver los estilos de liderazgo.

rostros de mi dotación que expresaban un sentimiento de orgullo por alistar la unidad para el desplazamiento, pero a la vez tristeza por dejar a sus familias por un tiempo.

Al concluir la maniobra del zarpe y comenzar la preparación del submarino para la inmersión, iniciamos el segundo desafío, nuestra travesía hacia Estados Unidos. El puerto de destino fue la Estación Naval de Mayport, en el Estado de Florida. Este largo tránsito en inmersión permitió entrenar a la tripulación con la ejecución de diversos ejercicios y situaciones simuladas, con el fin de lograr la integración del binomio hombre-máquina, y así obtener la mejor versión de cada tripulante. Además, durante los periodos en profundidad de periscopio, se aprovechó en el entrenamiento de los oficiales en procedimientos de maniobras de seguridad, utilizando ploteos cinemáticos y cálculos mentales ante la presencia de contactos que podrían poner en riesgo la unidad. Este entrenamiento fue llevado a cabo en mayor magnitud en el paso Windward o paso de los Vientos, una zona muy estrecha en el Caribe que separa a Cuba y Haití. El tránsito por esta área demandó una máxima atención y conocimiento de los conceptos antes

mencionados por parte de los oficiales. Otro aspecto importante fue el adaptarse al completo cambio de las condiciones de mar al cruzar al océano Atlántico, como densidad, corriente, salinidad, temperatura, entre otras, que ocasionaron, por ejemplo, un cambio en la acústica del submarino.

Asimismo, era necesario mantener un alto grado de camaradería a bordo y aminorar el estrés físico y mental, como consecuencia de estar varios días en inmersión, en un espacio reducido, durante los tránsitos y los ejercicios en la mar. Por esta razón, se celebraron todos los cumpleaños de los miembros de la dotación. El tripulante agasajado escogía el menú de ese día, se le cantaba "Feliz cumpleaños" y posteriormente era invitado a compartir el almuerzo en la cámara de oficiales. Durante el almuerzo, al tripulante se le proyectaba un video sorpresa con el saludo de sus familiares cercanos, que había sido grabado previamente a zarpar. Por otro lado, se leían diariamente los planes del día, algunas veces con un toque de humor. También se hacían competencias con juegos recreativos de salón. Finalmente, se mantenía una comunicación entre todo el personal, lo que suponía relatar nuestras anécdotas, vivencias y experiencias personales y profesionales.

Luego de varios días, arribamos a la Estación Naval de Mayport, hogar de la Cuarta Flota de la Marina de Estados Unidos. Durante el tránsito por el canal de ingreso, teníamos mucha expectativa y ansiedad de empezar los ejercicios operacionales. Tras entrar a la rada interior, vimos muchas unidades de superficie de última tecnología, así como aeronaves de exploración y ataque sobrevolando la zona, con las cuales íbamos a operar los siguientes meses.



B.A.P. *Arica* durante cruce del canal de Panamá



B.A.P. *Arica* saliendo del canal de Panamá al Océano Atlántico

La mayoría de ejercicios durante el desplazamiento se realizaron con aeronaves de ala fija Poseidón P-8 y aeronaves de ala rotatoria del escuadrón HSM-40, conformado por helicópteros antisubmarinos MH-60R Seahawk.

El B.A.P. *Arica* tuvo la oportunidad de hacer frente a esas aeronaves con capacidad antisubmarina de última tecnología. Los ejercicios se desarrollaron en un área de operaciones de poca profundidad, gran intensidad de corriente, y coincidió con la presencia de algunas tormentas tropicales y aguas que superaban los 28 grados centígrados. En esas condiciones, el B.A.P. *Arica* operó con éxito al explotar y optimizar el uso del arma submarina convencional. También se realizó un ejercicio de transferencia de carga ligera en la mar con una aeronave MH-60R Seahawk.

Cabe resaltar que los ejercicios de guerra antisubmarina se desarrollaron por periodos mayores a 12 horas diarias. Existía hostigamiento constante por medio de una gran cantidad de sonoboyas activas y pasivas lanzadas de manera asimétrica en distancia, así como por la presencia de sonares de profundidad variable de los helicópteros MH-60R Seahawk. De esta manera, el B.A.P. *Arica*, aprovechando las condiciones geográficas adversas y la intensidad de la corriente, y empleando procedimientos de evasión, operó de manera eficiente ante la amenaza antisubmarina aérea y complicó su detección.



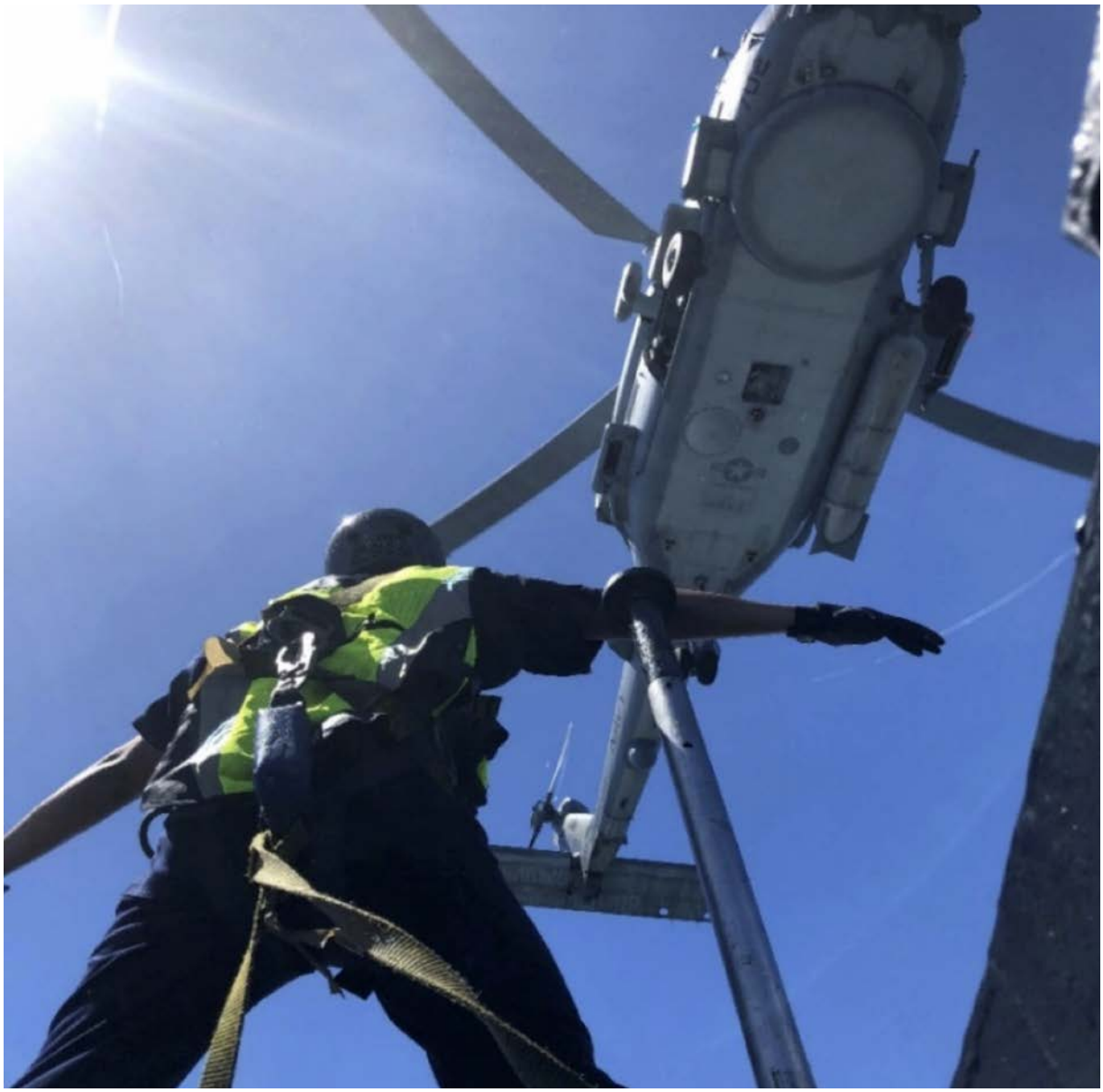
Dotación del B.A.P. *Arica* amarrado en la Estación Naval de Mayport



Visita protocolar de bienvenida al contraalmirante Sean S. Buck comandante de la 4ta flota de los EEUU.

En la última fase de operaciones, se efectuaron ejercicios con la flota conformada por un grupo de ataque de unidades de superficie y aeronaves de ala fija y rotatoria. Los ejercicios fueron de guerra antisubmarina y guerra antisuperficie, e incluyeron un juego de guerra. Esa última fase puso a prueba a la unidad submarina en escenarios reales y complejos, con amenazas de superficie y aéreas.

Durante todos los ejercicios de desplazamiento tuvimos a un oficial de enlace de la Marina de los Estados Unidos a bordo de B.A.P. *Arica*, que siempre resaltaba el profesionalismo, el entusiasmo y la íntegra compresión de nuestro submarino. Un aspecto relevante que lo impresionaba era la destreza de la tripulación para mantener un estado de absoluto silencio a bordo durante todos los ejercicios.



B.A.P. *Arica* durante ejercicio de transferencia de carga ligera con un helicóptero SEAHAWK



Foto por periscopio en alto poder del helicóptero MH-60R SEAHAWK.



Foto por periscopio en alto poder de la aeronave POSEIDON P-8

Por otro lado, las actividades en puerto tuvieron un rol aparte importante. Uno de los entrenamientos en simuladores consistió en el control de averías y lucha contra incendios en el centro de entrenamiento en la Base Naval de Kings Bay de Estados Unidos en Georgia. Durante estos entrenamientos, se recibió una rigurosa instrucción de las diferentes formas en que se puede enfrentar una avería, como una vía de agua, y algún tipo de incendio a bordo.

Las actividades sociales en el puerto sirvieron para incrementar y fortalecer las relaciones de amistad con las dotaciones de las diversas unidades de la Marina de Estados Unidos, y dar a conocer un poco más de nuestra cultura. Al respecto, se pudo interactuar mucho con los pilotos y operadores tácticos de las aeronaves Poseidón P8-A y con oficiales del escuadrón de submarinos con sede en Kings Bay, con quienes intercambiamos diversas experiencias operativas adquiridas durante las operaciones, sobre todo en cuanto a los ejercicios con submarinos convencionales, que fueron muy enriquecedoras. Asimismo, durante las actividades sociales a bordo, el personal de la Marina de Estados Unidos siempre resaltaba el buen estado de la unidad, a pesar de contar con más de 40 años de servicio.

En suma, fueron casi cuatro meses de operar con diversas unidades de la Marina de Estados Unidos. Considero que fue una experiencia extraordinaria para toda la dotación, sobre todo para los más jóvenes, que son el futuro de nuestra Fuerza de



Entrenamiento de lucha contra incendio en el centro de entrenamiento en la base naval de KINGS BAY.

Submarinos. El desplazamiento demandó un gran esfuerzo y dedicación de toda la dotación. Además, puso a prueba, una vez más, el profesionalismo, el compromiso, el conocimiento integral y la experiencia adquirida durante años en el arma submarina, que han sido transmitidos a través de generaciones de submarinistas. Todo esto fue reconocido por la Marina de Estados Unidos en reiteradas ocasiones durante el desplazamiento y a su término, lo que nos hizo sentir orgullosos de nuestra Fuerza de Submarinos, nuestra institución y nuestro país. Esto, sin duda, fue lo más gratificante que me tocó vivir durante mi comando.



Entrenamiento de control de averías en el centro de entrenamiento en la base naval de KINGS BAY.

Durante el retorno a nuestra patria, tuvimos un último reto: un operativo trilateral frente a Cartagena entre Perú, Colombia y Estados Unidos. En este operativo, se efectuaron ejercicios de



Visita a bordo de los pilotos y operadores tácticos de aeronaves de exploración POSEIDON P-8.



Visita a base de naval de submarinos de Kings Bay.

guerra antisubmarina con aeronaves Poseidón P-8 de Estados Unidos y una fragata colombiana. Asimismo, se realizó un ejercicio de enfrentamiento simulado contra una unidad submarina tipo 206 colombiana.

Nos sentíamos muy satisfechos de cumplir la misión encomendada, pero estábamos ansiosos por ver a nuestros familiares, amigos y compañeros de trabajo. Sin embargo, siempre estuvimos concentrados y atentos hasta el último minuto de la navegación. Y así llegó el día de la ceremonia de arribo a puerto, que fue muy emotiva. Durante el acto, la dotación solo reflejaba satisfacción y alegría. Esta imagen quedará imborrable en nuestras memorias.

Conclusiones

En los desplazamientos Subdiex no hay ganadores, ya que ambas Marinas ganan un mayor nivel de entrenamiento y crecimiento profesional. Considero que podemos continuar aprendiendo una de la otra en los próximos desplazamientos.

Existe un gran respeto por parte de ellos de las fortalezas de nuestros submarinos convencionales y las habilidades de los submarinistas peruanos. A su vez, tenemos un gran respeto de las capacidades de la Marina de Estados Unidos. Por esta razón, a través de la cooperación mutua, nuestras Marinas pueden desarrollar tácticas más perspicaces y marineros más conocedores, lo que fortalecerá nuestras capacidades.



B.A.P. *Arica* arribando a la Base Naval del Callao, luego del desplazamiento operacional Subdiex-2018.

Comandar una unidad submarina en un desplazamiento de esta magnitud y trascendencia es una experiencia única. La Marina de Guerra del Perú encarga sus unidades y su dotación a los oficiales que ejercen el comando, y les otorga un alto grado de responsabilidad y confianza. El comando de una unidad es el mayor privilegio que la institución le confiere a un oficial y constituye un gran incentivo en su carrera operativa. El comandante es responsable por la seguridad de la unidad, de la operatividad de los equipos y sistemas, del eficiente uso de los recursos asignados, y del bienestar del recurso humano. Considero que la conocida expresión "la soledad del comando" se siente con mayor intensidad con estos desplazamientos operacionales prolongados fuera de nuestro territorio. Los desplazamientos empiezan con el arduo trabajo de la preparación y concluyen con la ejecución de este, que incluye los tránsitos de ida y retorno hasta el arribo al puerto del Callao.

Finalmente, agradezco a la Marina de Guerra del Perú y a la Fuerza de Submarinos por la confianza depositada en mi persona y por la oportunidad de ser parte de esta gran experiencia profesional. También agradezco a mis oficiales y al personal subalterno, quienes fueron un gran capital humano, una pieza clave para el éxito de la misión, y formaron un gran binomio con la unidad submarina B.A.P. *Arica*: "Al rumbo que exija la patria".

Creación del Centro de Fusión de la Información Marítima - Perú para Latinoamérica (IFC-Perú)



Creación del Centro de Fusión de la Información Marítima-Perú para Latinoamérica (IFC-Perú)



Capitán de Navío Jesús A. Menacho Piérola
Bachiller y licenciado en Ciencias Marítimas y Navales por la Escuela Naval del Perú en 1996. Calificado en Capitanías y Guardacostas, así como en Hidrografía y Navegación. Graduado del programa de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Es magíster en Ingeniería de Puertos y Costas (España, 2002), magíster en Estrategia Marítima (ESUP, 2008), magíster de ciencias en Asuntos Marítimos, especializado en Administración de la Seguridad Marítima y Medio Ambiental (Suecia, 2010), y titulado como especialista en Derecho Marítimo Internacional (España, 2016). Se ha desempeñado como agregado naval adjunto a la Embajada de Perú en Singapur e Indonesia, oficial enlace en el Centro de Fusión de la Información de la Armada de Singapur de 2015 a 2016, y jefe del Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (Simtrac) del Centro de Control de Misiones Perú, Comandancia de Operaciones Guardacostas en 2017. Cursa la maestría en Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN).

RESUMEN
Fortalecer la seguridad y protección marítima en la región marítima de Latinoamérica; incrementar la conciencia situacional del dominio marítimo y coordinar actividades, a través del intercambio de información, la cooperación y el desarrollo de experiencia, en conjunto con otros países y agencias asociadas; son algunas de las tareas de los Centros de Fusión de la Información alrededor del mundo.
Los mares que nos rodean tienen significativa influencia en los asuntos económicos y la prosperidad de la humanidad desde tiempos remotos. Hoy en día, las vías marítimas de todo el mundo están colmadas de naves de diferentes tipos que van desde pequeñas embarcaciones de pesca artesanal, hasta súper tanqueros con una capacidad de más de 500 000 toneladas de crudo como carga. La conciencia situacional del dominio marítimo abarca la identificación, el monitoreo y el seguimiento constante de estas embarcaciones, lo cual es imprescindible para evitar cualquier amenaza potencial en el mar. Estas amenazas afectan la seguridad y protección marítima en aguas jurisdiccionales del los Estados costeros, así como en la altamar. En un mundo interconectado, los problemas de seguridad y protección marítima de un país, tienen el potencial de afectar no solo a sus vecinos sino a la región en general.
La creación del Centro de Fusión de la Información Marítima - Perú para Latinoamérica (IFC-Perú) contribuirá a contrarrestar dichas amenazas por medio del intercambio oportuno de la información.

PALABRAS CLAVE
Seguridad Marítima – Protección Marítima – Conciencia situacional del dominio marítimo – Amenazas maritimas – Centro de Fusión de la Información Marítima (CFI).

ABSTRACT
Strengthen maritime safety and security in the maritime region of Latin America, increase the Maritime Domain Awareness and coordinate activities, through the exchange of information, cooperation and experience development, in conjunction with other countries and partner agencies; are some of the duties of the Information Fusion Centres around the world.

The seas around us have a significant influence on economic issues and the prosperity of humanity since ancient times. Today, the sea lanes around the world are full of ships of different types ranging from small fishing vessels to supertankers with a capacity of more than 500 000 tons of crude oil as cargo. Maritime Domain Awareness includes the identification, monitoring and constant surveillance of these vessels, which is essential to avoid any potential threat at sea. Maritime threats affect maritime safety and security in the jurisdictional waters of the coastal States, as well as on the high seas. In an interconnected world, maritime safety and security problems of one country have the potential to influence not only its neighbours but the region in general.

Establishing of the Maritime Information Fusion Centre - Peru for Latin America (IFC-Peru) will contribute to counteracting these threats through the timely exchange of information.

KEYWORDS
Maritime Safety – Maritime Security – Maritime Domain Awareness – Maritime Threats – Information Fusion Centre (IFC).

Introducción

Los océanos y los mares son cruciales para el transporte, el sustento, los alimentos y otros bienes y servicios. Por lo tanto, preservar y aumentar la seguridad en ellos es vital. Todos los Estados que participan en los beneficios de océanos más seguros también comparten la responsabilidad de enfrentar las amenazas y los problemas importantes que se interponen en el camino de la seguridad marítima.

Hasta hace poco, los regímenes legales de protección y vigilancia en el mar y la seguridad marítima evolucionaban en gran medida independientemente entre sí. Sin embargo, estos regímenes tienen objetivos universales que se refuerzan mutuamente: un espacio marítimo protegido y monitoreado es, sin duda, un espacio más seguro; y un régimen marítimo que da prioridad a la protección y la vigilancia es menos vulnerable a la actividad criminal y otras amenazas de seguridad. Por lo tanto, los intentos de aumentar la protección y la vigilancia en el mar y la seguridad marítima tienen efectos en cascada en la realización y regulación de otras actividades en los océanos. Estos regímenes también tienen en común la necesidad de cooperar en todos los niveles para hacerlos más efectivos y enfrentar nuevos problemas.

La comunidad internacional ha reconocido que las nuevas y emergentes amenazas requieren una nueva visión de la seguridad colectiva en el siglo XXI. Las amenazas en el mundo de hoy no conocen las fronteras nacionales y deben ser enfrentadas en todos los niveles. Van mucho más allá del uso de la fuerza y se extienden a la pobreza, las enfermedades infecciosas y la degradación ambiental, los conflictos internos, la propagación y el posible uso de armas biológicas, químicas o nucleares, el terrorismo y el crimen organizado transnacional. Dado que estas amenazas están interconectadas, la circunstancia de no tratar con una puede agravar el riesgo de otra. Muchas amenazas a la seguridad colectiva pueden socavar la seguridad de los seres humanos.

Entendiendo el problema

La multidimensionalidad de la seguridad en Latinoamérica está vinculada a problemas tan diversos como la pobreza, el terrorismo, el tráfico de drogas, la corrupción y el crimen internacional. Estos problemas pueden debilitar el "tejido social" y actualmente se están convirtiendo en las "nuevas amenazas" principales y más activas para el Estado y la sociedad. El terrorismo, el narcotráfico y el crimen organizado han adquirido un carácter transnacional con modalidades operativas que exceden la capacidad de control de la Nación-Estado. En este contexto, la consolidación del Estado democrático en nuestros países requiere la expansión de su esfera de acción a estos sectores, lo que hace ineludible la cooperación internacional.

Las amenazas y los peligros transnacionales nuevos o existentes también han puesto de relieve la importancia de la cooperación internacional para la protección y vigilancia en el mar, y la necesidad de una acción coordinada. El hecho de que estas amenazas estén interconectadas hace que sea necesario adoptar un enfoque más integrado para abordarlas en todos los niveles. El régimen legal internacional de protección y vigilancia en el mar comprende varios instrumentos internacionales, todos los cuales operan en el marco de la Carta de las Naciones Unidas, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar) y los Convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI).

La región de Latinoamérica no contaba con un centro de información marítima regional, con capacidades para garantizar



la conciencia situacional marítima, el control efectivo del mar en tiempos de paz, el intercambio de información sobre el transporte marítimo blanco y la interoperabilidad con otros centros nacionales y regionales similares.

ROCRAM

La Red Operativa de Cooperación Regional entre Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM) es una organización regional para que las autoridades marítimas interactúen en diferentes niveles de cooperación, mediante comunicaciones fluidas, abiertas y permanentes.

Las autoridades marítimas que forman parte de la ROCRAM son Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. República Dominicana actúa como observador.

Todos los miembros operan como autoridades marítimas en sus respectivos países, lo

que generalmente implica mantener la seguridad de la vida en el mar, la seguridad contra actos deliberados con la intención de dañar, destruir o neutralizar a la tripulación, los buques y las instalaciones marítimas o portuarias, y la preservación del medio ambiente acuático de la contaminación de diversas fuentes, especialmente de los buques.

En el campo jurisdiccional marítimo de los países de la ROCRAM, existen diferentes amenazas a la seguridad marítima. Estas amenazas son el contrabando, el tráfico ilícito de drogas, el tráfico de personas, la migración irregular; la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), los incidentes marítimos, los desastres naturales, la piratería, el pillaje y el robo a mano armada en el mar, el tráfico ilegal de armas, y el terrorismo marítimo. No se ha llevado a cabo, hasta la fecha, un intercambio de información real y efectivo con las principales partes interesadas en el sector marítimo, como organizaciones internacionales, organizaciones encargadas de hacer cumplir la ley, armadas o guardacostas en la región, organizaciones no gubernamentales, entre otras.

IFC Perú: la propuesta

La Marina de Guerra del Perú ha enviado permanentemente a un Oficial Enlace al Centro de Fusión de la Información de la Armada de Singapur desde 2013, que cumple funciones y actúa como agregado naval adjunto en la Embajada del Perú en Singapur.

En enero de 2015, siendo capitán de fragata, el autor fue nombrado por el alto mando naval, para servir durante dos años como agregado naval adjunto en la Embajada del Perú en Singapur e Indonesia, y como oficial enlace en el Centro de Fusión de la Información de la Armada de Singapur.

Después de regresar a Perú en febrero de 2017, se estableció un grupo de trabajo para realizar un estudio de estado mayor para determinar la viabilidad y la conveniencia de establecer un Centro de Fusión de la Información Marítima en Perú para Latinoamérica. El Alto Mando Naval aceptó esta propuesta, y el proceso inició su curso. Fue el momento en que surgió la necesidad de planificar y trabajar en la estrategia nacional de seguridad marítima para el futuro, la cual debe tener una perspectiva interna y externa. Esta estrategia debe apuntar a involucrar a los países vecinos, así como a otros países de la región, para crear una conciencia situacional de la seguridad marítima (MARSEC). En ese contexto, nació la necesidad de la creación de un Centro de Fusión de Información Marítima para Latinoamérica, con sede en el Callao (Perú).

Esta propuesta se presentó de manera informativa en Santiago de Chile durante el taller del Simposio Naval del Pacífico Occidental (WPNS) en 2017 y la Conferencia del WPNS en la República de Corea en 2018.

También se presentó de manera participativa en Londres (Reino Unido), durante la reunión



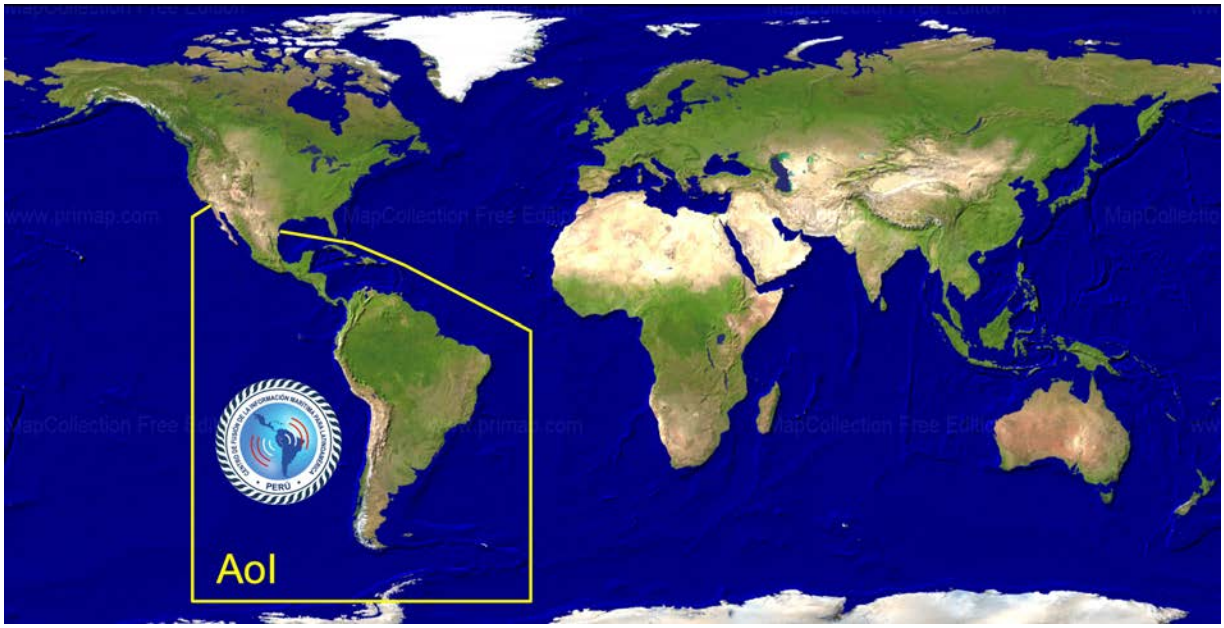


Figura 1: Área de Interés propuesta para el IFC Perú

de la ROCRAM en noviembre de 2017, así como durante la reunión de ROCRAM en Veracruz (México) en diciembre de 2018.

Tomando como referencia el modelo del IFC de la Armada de Singapur, y para contribuir a la seguridad marítima que enfrenta desafíos multifacéticos en la región marítima de Latinoamérica, la concepción del IFC Perú como un hub regional de intercambio de información marítima tiene la intención de alcanzar resultados óptimos contra las diferentes amenazas a través de una adecuada diseminación de la información.

La propuesta para la creación del IFC Perú en el Callao fue conveniente, ya que se encuentra en una posición geoestratégica. Además, la Marina de Guerra del Perú tiene disponible una plataforma actualizada y confiable (SIMTRAC), que permite el conocimiento del entorno marítimo y el análisis situacional en su área de interés (AOI), así como el intercambio de información marítima con otros centros similares a nivel regional, y el fortalecimiento de la participación cooperativa entre los Estados miembros de ROCRAM y WPNS, que son ventajas adicionales.

Tareas del IFC Perú

IFC Perú integrará capacidades que aseguren la conciencia situacional marítima, el control adecuado del mar en tiempo de paz y la interoperabilidad con centros nacionales y regionales similares.

Con el despliegue de oficiales enlace internacionales en el Perú, estos servirán como un canal de comunicación hacia los centros de operaciones de sus respectivos países, lo que facilitará el intercambio de información y el uso de los medios de manera rápida y eficaz. El intercambio de información sobre seguridad marítima se llevará a cabo con diferentes agencias a nivel mundial, no solo en la región. También podrá recibir información de naves de diferentes banderas del mundo, navegando en las aguas de la región a través de un sistema de reporte voluntario (VRS).

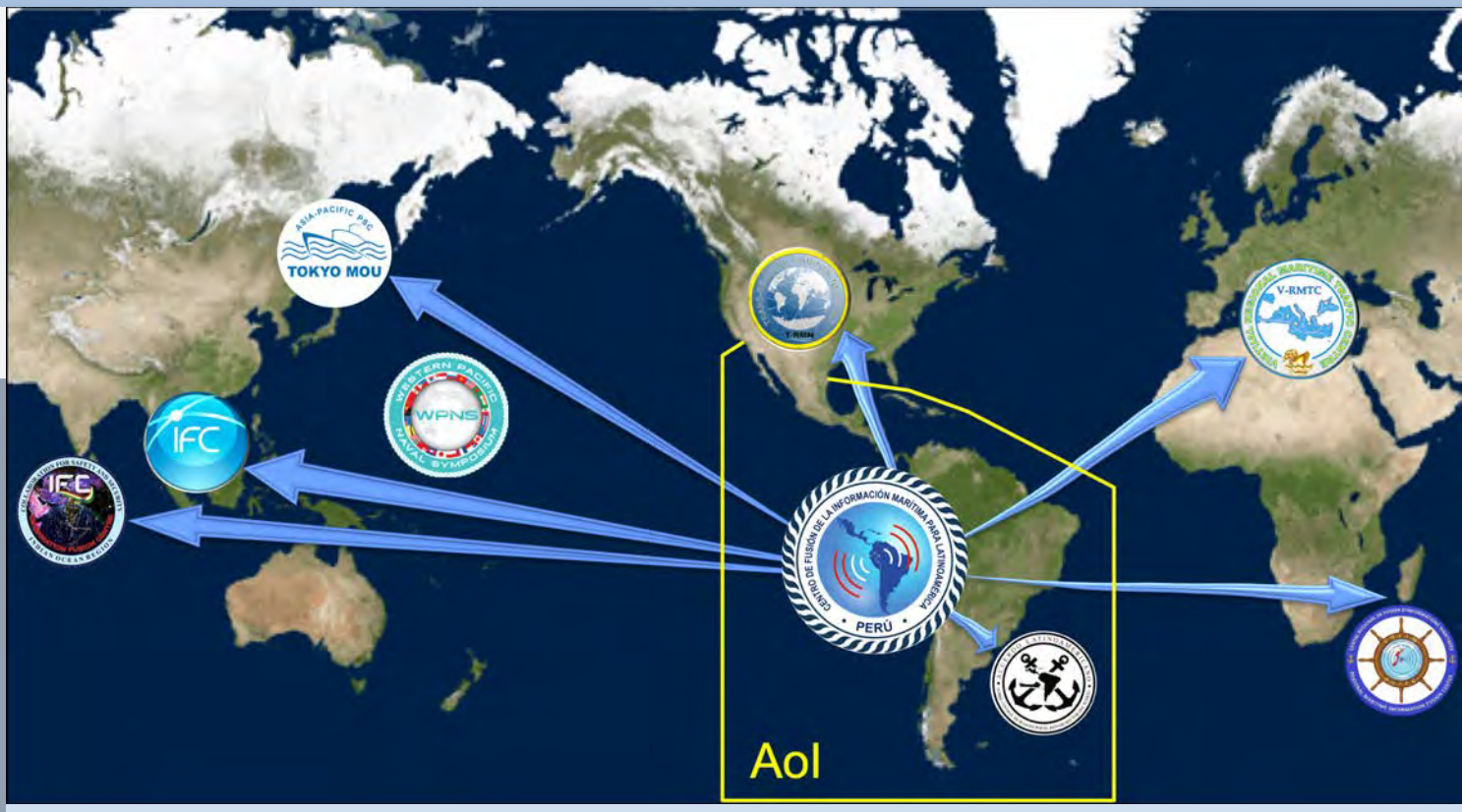


Figura 2: Futuras conexiones del IFC Perú

Las tareas asignadas a IFC Perú consistirán en lo siguiente:

- Recopilación, evaluación, fusión y difusión de información sobre el tráfico de naves mercantes y otras actividades ilícitas en el área de interés (AoI), que se proporciona y comparte con las diferentes agencias nacionales a cargo de la seguridad marítima.
- Realizar un análisis adecuado de la información para obtener una correcta conciencia situacional marítima en el AoI.
- Ofrecer información confiable a agencias y naves que permitan respuestas rápidas, en el menor tiempo posible.

El producto de esta información se difundirá en informes trimestrales, semestrales y anuales. Estos informes considerarán el análisis de la información y sus estadísticas. Además, definirá las tendencias de las actividades ilícitas en el AoI, así como la difusión a otros IFC de otras regiones del mundo. Esta información permitirá, a las naves que arriban y zarpan desde los puertos de la región, tener un panorama seguro de las áreas a través de las cuales transitarán y los puertos a los que arribarán.

La información no confidencial y no clasificada obtenida de las fuentes se difundirá a la comunidad marítima, en los aspectos de seguridad, protección y zonas marítimas en las que deberían aumentar su situación de alerta.

Conclusiones

El IFC Perú integrará, además de las capacidades de intercambio de información que aseguran la conciencia situacional marítima, el control efectivo del

mar en tiempo de paz y su interoperabilidad con otros centros nacionales y regionales similares.

Habrá una comunicación más fluida entre los centros de operaciones de las diferentes armadas de la región, a través de los oficiales enlace de otros centros de operaciones navales o guardacostas, según sea el caso, de la región de Latinoamérica.

El uso de la plataforma Simtrac, los sistemas y las capacidades para la instalación del IFC Perú es una fortaleza considerable, lo que permitirá contar con una descripción completa, actualizada y confiable para maximizar la coordinación y optimizar los procesos de planificación, conducción, y supervisión de operaciones.

Los beneficios de establecer el IFC Perú son:

1. Tener conciencia situacional marítima para la región de Latinoamérica.
2. Fortalecer la cooperación regional y el establecimiento de alianzas estratégicas en la represión de actividades ilícitas, así como en operaciones de búsqueda y rescate (SAR), contaminación marina, incidentes marítimos y desastres naturales.
3. Contar con interoperabilidad con otros centros similares, además de contar con un sistema de oficiales enlace de los países de la región y de otras regiones.
4. Convertirse en un centro especializado en información sobre seguridad y protección marítima en la región.
5. Ser el primer centro de esta naturaleza implementado en Latinoamérica.
6. Implementar el servicio de difusión oportuna de información de interés para la comunidad marítima.

Consideraciones finales

La Resolución Directoral 504-2019-MGP/DGCG, del 1 de agosto de 2019, dispone la creación del Centro de Fusión de la Información Marítima del Perú para Latinoamérica (IFC Perú). Su finalidad será la colección y el análisis de las información sobre actos ilegales y temas relevantes marítimos en la región, con el objeto de producir información precisa, confiable, imparcial y utilizable sobre seguridad y protección marítima, así como establecer un plan piloto para la implementación del IFC Perú, a fin de determinar las capacidades de integración de la información y su capacidad para mostrar el panorama situacional del entorno marítimo regional con la información recibida. Se instaló de manera experimental en la Comandancia de Operaciones Guardacostas.

La intención es que el IFC Perú cuente con la participación de la mayoría de los países latinoamericanos y de otras naciones con interés marítimo en la región. Están abiertos a establecer los canales necesarios y, posteriormente absolver cualquier duda al respecto cuando se considere conveniente.

El IFC Perú fortalecerá los lazos a nivel regional en un clima de confianza y seguridad, con el objetivo de compartir información de interés mutuo en beneficio de la seguridad y la protección marítima. De esta forma, se crea un entorno de estabilidad y confianza, necesario para facilitar el desarrollo de nuestros países.

El IFC Perú desempeñará un papel activo en la consecución de la alerta temprana de amenazas a través de la conciencia y sensibilización colectiva, para proporcionar información actualizada mediante un oportuno intercambio de datos con nuestros socios y para alentar respuestas regionales contra amenazas a la seguridad marítima, así como lograr seguridad y protección en el mar de toda la región.



Mascarón de proa de finales del siglo XVIII del Museo Naval del Perú



Mascarón de proa de finales del siglo XVIII del Museo Naval del Perú



Contralmirante (r) Francisco Yábar Acuña
Director del Museo Naval del Perú. Miembro de Número de la Academia Nacional de la Historia, del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú y del Centro de Estudios Históricos del Ejército. Miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia de España.

RESUMEN
El presente artículo, nos narra el proceso de conservación y puesta en valor del Mascarón de Proa también conocido como "Leon Rampante", quizás el único de este tamaño que sobreviva en el mundo, desde que surcaba los mares en la Proa de buques de guerra españoles, para luego pertenecer al más importante armador de fines del virreinato, don Juan Miguel de Castañeda; sin embargo, al ser derruida la mansión de Castañeda, es trasladada al Museo de la Nación y más tarde exhibido en el Museo de la Cultura Peruana, hasta el 8 de octubre del 2019 en que fue incorporado al Museo Naval del Perú.

PALABRAS CLAVE
Casa Castañeda, "Mascarón Castañeda", fragata Presidente, Museo Nacional de la Cultura Peruana, Museo Naval del Perú.

ABSTRACT
This article talks about the figurehead conservation and put in value process, known as "Leon Rampante", probably the only one in the world, since the Spanish warships bow sailed the seas, to belong to the most important viceroyalty shipowner, Juan Miguel de Castañeda; however, when Castañeda House was demolished, it is transferred to the National Museum and later exhibited in the Peruvian Culture Museum, until October 8, 2019, when it was incorporated into Peruvian Naval Museum.

KEYWORDS
Castañeda House, "Mascarón Castañeda", President frigate, National Museum of Peruvian Culture, Peruvian Naval Museum

Los mascarones de proa con forma de león rampante o engallado fueron de uso oficial en los buques de guerra españoles por Real Orden de 1753 a 1793, año en que se suprimió la obligación de colocarlos.

El mascarón al que nos referiremos, tal vez el único de su tipo que sobrevive en el mundo, estuvo colocado en una casa limeña construida en 1808[1] en la antigua calle Mantas, hoy jirón Callao, y pertenecía al más importante armador de fines del Virreinato, don Juan Miguel de Castañeda. Al ser derruida la mansión de Castañeda en 1905, el mascarón fue trasladado al Museo de la Nación y más tarde exhibido en el Museo Nacional de la Cultura Peruana. En 2019 fue trasladado al Museo Naval del Perú.

El mascarón recibió por mucho tiempo los nombres de "Mascarón Castañeda" y "Mascarón de San Pablo", porque se creía que había pertenecido a la fragata de guerra española San Pablo. La fragata

1. REVISTA DEL ARCHIVO NACIONAL DEL PERÚ. Vol. 23-24. 1959, p. 437.



Mascarón en la Casa Castañeda (fines del siglo XIX). Fuente: ROBINSON WRIGHT, Marie. El antiguo y nuevo Perú. Filadelfia: Jorge Barrie e hijos Editores. 1908. Créditos: José Cerna Sabogal. La imagen se tomó del blog Lima la Única: http://www.limalaunica.pe/2013/07/el-mascaron-de-proa-de-la-casa-castaneda.html

se hundió al sur del Perú y fue adquirida por Castañeda, quien la colocó en una fragata mercante de su propiedad llamada también *San Pablo*. Esta última se perdió en el puerto de Valdivia en 1789, por lo que fue trasladada a Lima para engalanar su casa[2]. Sin embargo, en el siglo XVIII no hubo en la Real Armada una fragata con ese nombre y menos el registro de alguna fragata de guerra hundida en el sur del Perú llamada *San Pablo*[3]. Además, cuando la *San Pablo* de Castañeda se hundió en Valdivia (19 años antes de la construcción de la casa), el gobernador O'Higgins escribió a Madrid desde Chile informando de la siguiente manera el desastre:

> El gobernador de Valdivia me participa que el 12 de octubre llegaron a aquella plaza la lancha y bote del navío San Pablo, que salió del Callao armado en guerra por disposición del virrey al reconocimiento de estos mares e islas con motivo de los encuentros de embarcaciones

2. GUTIÉRREZ DE QUINTANILLA, Emilio. Catálogo de las secciones Colonia y República de la Galería Nacional del Museo de Historia Nacional. Lima: Talleres Tipográficos del Museo de Historia Natural. 1916, pp. 353-355.
3. GARCÍA TORRALBA, Enrique. Listado de las fragatas de la Armada española. En: Las fragatas de vela de la Armada Española 1650-1853. Madrid: s. d. 2011, pp. 471-481.



Estado del mascarón de proa antes de su conservación –2013
Tomado del blog *Lima la Única.*

> inglesas, recientemente habidos en ello, y que condujeron a su comandante don Antonio Casullo, maestro, oficiales, tripulación y tropa, dejando anclado el buque a seis leguas al sur de la punta de Calera por riesgo de naufragio, culpando a la marinería por no haberse querido mantener en él, de que siguió la entera pérdida y destrozo del navío[4].

Aunque no se sabe a ciencia cierta a qué buque perteneció este mascarón, plasma sin duda cómo eran los mascarones del tiempo de la Independencia. Fueron tres las fragatas de la Real Armada que estuvieron en el Perú durante la guerra de la emancipación y que tenían este tipo de mascarón. Estas fueron la fragata *Esmeralda*, que fue capturada por Cochrane y Guise en 1821 y pasó a la Armada de Chile, y las fragatas *Venganza* y *Prueba*, que se rindieron a la Armada peruana en 1822. La *Venganza* (renombrada *Guayas*) se quemó y hundió en el Callao en febrero de 1824, cuando el puerto fue recapturado por los españoles, mientras que la *Prueba* fue renombrada *Protector* y luego *Presidente*.

La *Presidente* tuvo gloriosa participación en la campaña naval de 1828 durante la guerra contra la Gran Colombia. En su cubierta murió heroicamente el vicealmirante Jorge



Estado del mascarón de proa después de su conservación
Fotografía Archivo Museo Naval.

4. BARROS ARANA, Diego. Historia general de Chile. Vol. 7. Santiago de Chile: Universitaria y Centro de Investigaciones Diego Barros Arana. 1999, p. 30. Nota de O' Higgins al ministro de Indias del 8 de noviembre de 1789.

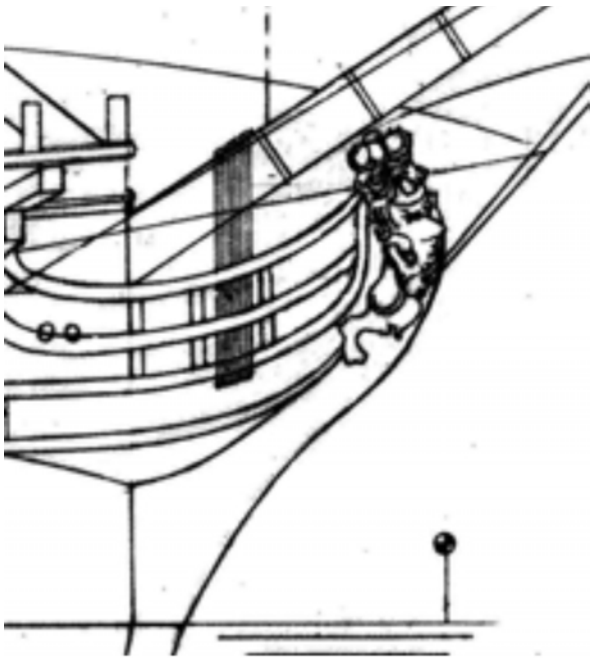
Guise el 24 de noviembre de ese año, cuando intercambiaba disparos contra las defensas de Guayaquil. Al año siguiente participó en la captura de dicho puerto y lamentablemente se incendió estando fondeada. Aunque se trató de reparar, finalmente se desguazó. Queda, por ende, la posibilidad de que el mascarón haya pertenecido a este último buque.

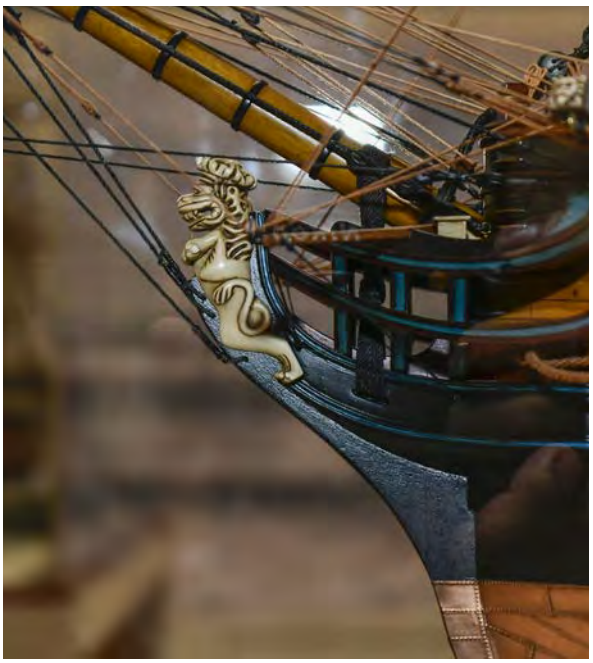
Como se ha mencionado, el mascarón de proa de la Casa Castañeda se encontraba en el Museo Nacional de la Cultura Peruana y en este lugar permaneció por muchos años guardado en el almacén, hasta que durante la gestión de la directora doctora Estela Miranda Castillo se dispuso su conservación y exhibición. La conservación estuvo a cargo del especialista don José Lucano Flores. Por suerte, el mascarón se encontraba en buen estado pese a los años transcurridos. Lucano realizó los trabajos de limpieza necesarios para evitar su deterioro y lo cubrió finalmente con una capa de Paraloid B72 al 5%.



Especialista en restauración José Lucano Flores
Fotografía Archivo Museo Naval.

En el Museo Naval del Perú se estableció un guión museográfico que resalta la historia naval peruana, siguiendo el derrotero de los progresos en el arte de navegar y la guerra naval a través del tiempo. Así, en 2017 se vio la necesidad de contar con una maqueta de la fragata de guerra Presidente, con la finalidad de mostrar a los visitantes cómo fue la primera fragata de guerra peruana con propulsión a vela. Luego de un paciente trabajo del experto José Antonio Bedoya Harth-Terré, la





Diseño del plano y maqueta de la fragata *Presidente* con la ubicación del mascarón. Fotografía Archivo Museo Naval.



Maqueta de la fragata *Presidente* .Fotografía Archivo Museo Naval.

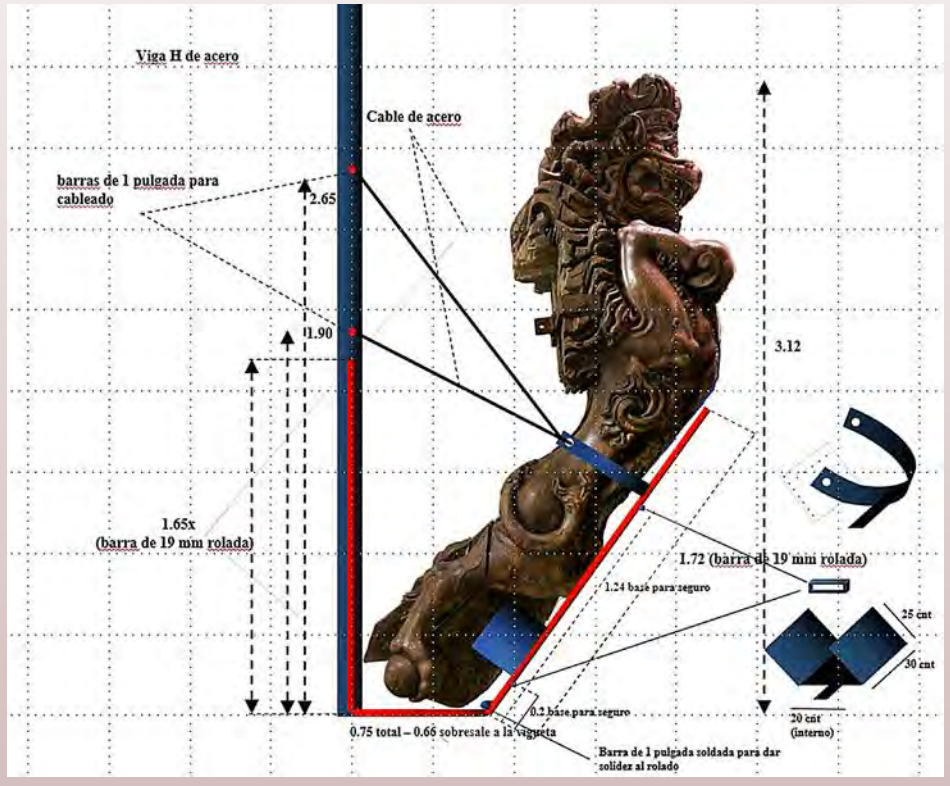
maqueta estuvo lista a mediados de 2019. Es interesante observar que, tras una minuciosa investigación del señor Bedoya, el mascarón de proa instalado en la maqueta es un león rampante de similares características al "Mascarón de Castañeda". Por ello, se vio conveniente exhibir junto a la maqueta el mascarón ubicado en el Museo Nacional de la Cultura Peruana.

Expuesta la necesidad al alto mando naval, el 12 de setiembre de 2019 el ministro de Defensa solicitó a su par de Cultura la reasignación del "Mascarón de Castañeda" del Museo Nacional de la Cultura Peruana al Museo Naval del Perú. Al estar de acuerdo las partes, el comandante general de la Marina suscribió un contrato de comodato con el Ministerio de Cultura, por medio del cual el mascarón pasó al Museo Naval del Perú.

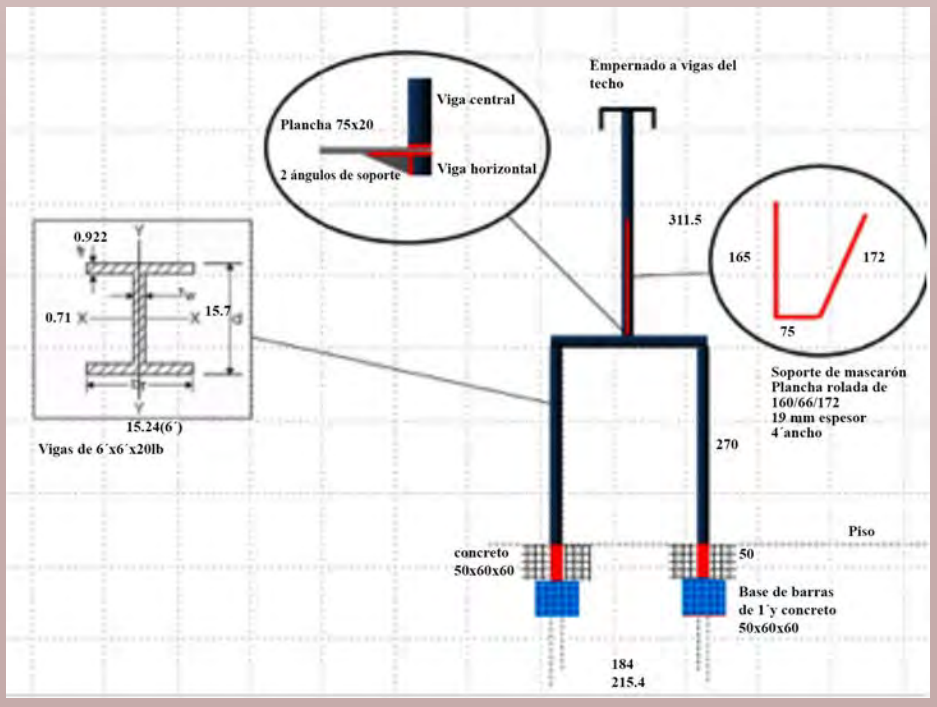
Mientras se realizaban las gestiones antes mencionadas, se trazaron los planos para la instalación del mascarón en el museo, considerando que el mascarón mide 3,10 metros de largo y pesa aproximadamente 850 kilos. Aprobados los planos por la Dirección de Intereses Marítimos, las obras civiles se iniciaron en el Museo Naval del Perú a principios de setiembre. Los siguientes planos indican la manera en que se diseñó la estructura de soporte del mascarón en la sala correspondiente a la Independencia del Perú y las características técnicas del material utilizado.

Finalmente, el 7 de octubre de 2019 se terminaron los trabajos de instalación del mascarón. La obra fue inaugurada, junto a la nueva Sala de Misiles, por el comandante general de la Marina el 8 de octubre de ese año.

De acuerdo con el último estado de fuerza de la fragata Presidente, antes de zarpar a la campaña naval de Guayaquil en 1828, se embarcaron unos proyectiles especiales llamados palanquetas, que eran utilizados para dejar sin propulsión a los buques



Plano de detalle del soporte de acero del mascarón
Fotografía Archivo Museo Naval – octubre 2019.



Plano de de la estructura general de soporte de acero del mascarón.

Fotografía Archivo Museo Naval – octubre 2019.

enemigos al ser disparados contra las jarcias y la arboladura. Lamentablemente, no existía en nuestro inventario de proyectiles históricos uno de estas características. Sin embargo, en setiembre de 2019 se recibió como donación del Museo Naval de México un proyectil de 24 libras, que complementó la muestra museográfica en torno a la fragata *Presidente*.



Palanqueta de 24 libras donada al Museo Naval del Perú por el Museo Naval de México
Fotografía Archivo Museo Naval – octubre 2019



Mascarón de la Casa Castañeda en su actual ubicación en el Museo Naval del Perú.



Mascarón de la Casa Castañeda y maqueta de la fragata *Presidente* en el Museo Naval del Perú..

BIBLIOGRAFÍA

BARROS ARANA, Diego. *Historia general de Chile*. Vol. 7. Santiago de Chile: Universitaria y Centro de Investigaciones Diego Barros Arana. 1999.
GARCÍA TORRALBA, Enrique. *Las fragatas de vela de la Armada Española 1650-1853*. Madrid: s. d. 2011.
GUTIÉRREZ DE QUINTANILLA, Emilio. *Catálogo de las secciones Colonia y República de la Galería Nacional del Museo de Historia Nacional*. Lima: Talleres Tipográficos del Museo de Historia Natural. 1916.
REVISTA DEL ARCHIVO NACIONAL DEL PERÚ. Vol. 23-24. 1959.

B.A.P. "Río Yahuas" Primer buque hospital de la Amazonía





B.A.P. Río Yahuas, primer buque hospital de la Amazonía



Teniente Primero C.G. Roberto Villalobos Godoy
Graduado de la Escuela Naval del Perú como alférez de fragata en diciembre de 2007 y calificado en Guerra de Superficie. Se ha desempeñado en las áreas de operaciones y logística a bordo de las unidades tipo corbeta misilera y fragata misilera. Tambien trabajó como jefe del Área de I+D en el SIMA-Callao, e integró la comisión de recepción del Buque Oceanográfico *Polar* y la primera dotacion del BAP *Carrasco*. Fue parte de la campaña antártica Antar XXV. En la actualidad, es comandante del B.A.P. *Río Yahuas* y cursa un diplomado especializado en Gestión de Operaciones y Logística en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.

RESUMEN
Al hablar de nuestra Amazonía, el mayor denominador de la población lo relaciona con turismo; sin embargo, abarca mucho más; con una gran extensión de territorio, las comunidades a lo largo de la historia han ido aumentado pero se ha mantenido la poca accesibilidad a los servicios que brinda el estado; sin embargo, la Marina de Guerra del Perú, ha escuchado el llamado pasivo de cientos de pobladores, por lo que, hace varias décadas viene acercado las ayudas de necesidades básicas, y que hoy de la mano con el Ministerio de Desarrollo e inclusión social está cumpliendo el sueño de muchos de nuestro compatriotas.

PALABRAS CLAVE
Acción social, Acción cívica, Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, Programa Nacional PAIS, Plataformas itinerantes de acción social, tambos, Estado peruano, referencias, sostenibilidad.

ABSTRACT
When talking about our Amazon, the major denominator when speaking about population in the Amazon is related to tourism. Nonetheless, it covers much more; with a large extension of territory where throughout history communities have continued to grow even though they have limited access to the services provided by the government. However, the Peruvian Navy, has responded to the passive call of hundreds of people and for various decades has been facilitating the reach of the basic necessities as support and today together with the Ministry Development and social inclusion is achieving the dream of many of our compatriots

KEYWORDS
Social Action, Civic Action, Ministry of Development and Social Inclusion, National Country Program, Traveling Social Action Platforms, Drums, Peruvian State, references, sustainability

La presencia de la Marina de Guerra del Perú en la Amazonía es sinónimo de seguridad y desarrollo desde 1864. Desde entonces se ha convertido en un sólido referente de peruanidad en la cuenca amazónica, que tiene más de 670 000 km^2 de territorio y 14 000 km de ríos navegables.

Dentro del misionamiento de la Armada se encuentra el "coadyuvar en el desarrollo económico y social del país y participar en la defensa civil de acuerdo a ley; con el fin de contribuir a garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República y el bienestar general de la población"[1].

Es así que el 13 de abril de 1976 pasó a formar parte de la flotilla el buque hospital B.A.P. *Morona*, hoy rebautizado como B.A.P. *Río Yahuas*, que aún navega por los ríos de la Amazonía, dentro de las unidades pertenecientes al Programa Nacional Plataformas de Acción para la Inclusión Social (PAIS).

1. MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Sobre nosotros. Misión. S. f. [Consulta: 13 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.marina.mil.pe/es/nosotros/acerca-de/



Durante la década de 1970, el Gobierno Peruano decidió priorizar la construcción de unidades fluviales auxiliares, con capacidades médicas que permitieran a la Armada continuar con sus acciones. Gracias a estas acciones, el 13 de abril de 1976 se izó por primera vez el pabellón nacional a bordo del B.A.P. *Morona* -actual R*ío Yahuas*- que fue segundo buque hospital de la Amazonía (el primer buque fue la cañonera B.A.P. *Napo*, construida en 1904 y convertida en 1967 a buque hospital. Fue dada de baja en 1976).

En ese marco, la Armada peruana siempre desempeñó un rol muy importante, a través de actividades que durante décadas fueron denominadas "acciones cívicas". Con la ayuda de sus cañoneras, patrulleras, buque hospital y buques tópicos de seguridad, la Marina llevaba a las poblaciones más alejadas atenciones médicas, servicios de vacunación, atenciones odontológicas básicas, corte de cabello para los más pequeños, donaciones de víveres no perecibles y ropa. Asimismo, brindaba charlas sobre los beneficios del servicio militar, e incentivaba el amor y el respeto por los símbolos patrios mediante ceremonias de izamiento del pabellón nacional y otras actividades cívicas.

Aunque esta contribución se ha realizado en todas las regiones del país, la geografía de la Amazonía siempre tuvo un acceso difícil para llevar los diferentes servicios del Estado, por lo que por muchos años sus poblaciones y comunidades se vieron directamente afectadas. Por ello, la Marina





B.A.P. Río Yahuas, primer buque hospital de la Amazonía





ha realizado durante el tiempo diversas acciones cívicas y sociales por medio de las unidades fluviales con las que ha contado.

Por varias décadas, el B.A.P. *Río Yahuas* fue la principal unidad utilizada para navegar por los ríos y cuencas fluviales amazónicos. Siempre llevaba un equipo de profesionales de la salud, compuesto por médicos, odontólogos y enfermeros, que le permitieron atender a los peruanos situados en los lugares más remotos de la región.

Asimismo, esta unidad ha participado en diversas oportunidades en los operativos binacionales junto a la Armada de Colombia y Brasil, desde el puerto colombiano de Leguízamo, en el río Putumayo, hasta la localidad peruana de Chimbote, en el río Amazonas, y desde colonia Angamos hasta Leoncio Ramírez en el río Yavarí.

Posteriormente, en octubre de 1981 se construyeron en el Servicio Industrial de la Marina de Iquitos el buque tópico *Honorato Jordán* y el buque tópico *Curaray*, ambos a solicitud del Gobierno Regional de Loreto. En julio de 2001 fueron transferidos al Ministerio de Defensa, Marina de Guerra del Perú, con el nombre de B.A.P. *Pastaza* y B.A.P. *Curaray*, con la misión de ejecutar actividades de acción cívica a cargo de la Marina en la Amazonía.

A fin de incrementar las atenciones en las distintas cuencas de la Amazonía, en 2013 se construyó en el Servicio Industrial de la Marina la plataforma itinerante de acción social PIAS *Napo*, hoy rebautizada como B.A.P. *Río Napo*, y en 2015, la PIAS *Morona*. En 2016 se construyeron las PIAS *Río Putumayo* I y PIAS *Río Putumayo II*. Hoy en día todas fueron rebautizadas como B.A.P. En la actualidad se construye la PIAS Yavarí en los Servicios Industriales de la Marina de Iquitos.

En 2017 se aprobó la conformación del programa nacional PAIS a cargo del Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, programa social que busca acercar los servicios del Estado a la población vulnerable de zonas rurales dispersas de condición económica pobre y extremadamente pobre, para contribuir a la reducción de brechas o carencia de servicios públicos en dicho ámbito, a través de la implementación de dos tipos de plataformas móviles y fijas:



- Plataformas Itinerantes de Acción Social (PIAS): embarcaciones fluviales que recorren ríos de la Amazonía peruana para llevar los siguientes servicios del Estado: servicio de documentación y afiliación; Registro Nacional de Identidad y Estado Civil (Reniec), Sistema de Focalización de Hogares (Sisfoh), Sistema Integral de Salud (SIS), programas sociales Juntos y Pensión 65, servicios de pagaduría del Banco de la Nación, servicios externos de Devida, Programa Nacional Contra la Violencia Infantil y Sexual (PNCVFS) y Juguemos. Además, existen representantes del Ministerio de Cultura y del Ministerio de Educación, mientras que en las áreas de salud se cuenta con servicios de medicina, triaje, crecimiento y desarrollo, obstetricia, odontología, laboratorio y farmacia.

  En la actualidad, las unidades del programa navegan en los ríos de la siguiente forma: en el río Yavarí, BAC *Río Yahuas*; en el río Napo, B.A.P. *Río Napo*; en el río Tigre, B.A.P. *Río Pastaza*; en los ríos Marañón y Morona, B.A.P. *Río Morona*; en el bajo río Putumayo, B.A.P. *Río Putumayo I*, y en el alto río Putumayo, B.A.P. *Río Putumayo II*; en la cuenca del río Ucayali, el B.A.P. *Curaray*, mientras que en el lago Titicaca navega la PIAS *Lago Titicaca*.

- Plataformas de Servicios Fijos y Tambos: permiten articular la presencia del Estado en forma permanente en las comunidades de la selva y de la sierra, en el ámbito rural y rural disperso. Cuentan con personal capacitado y equipamiento moderno, que brindan servicios en materias sociales y productivas a la población.

De esta manera, se ha logrado que miles de personas sean beneficiadas por distintas instituciones del sector privado y del Estado, en acciones como afiliarse al SIS a través de la evaluación del Sistema de Focalización, recibir los beneficios de Pensión 65 mediante el Banco de la Nación, y realizar cobros y depósitos de índole personal. Asimismo, con frecuencia se brindan charlas sobre violencia familiar y sexual, evacuaciones médicas aéreas y fluviales, y atenciones médicas en las especialidades de medicina general, obstetricia, ginecología, odontología, farmacia y laboratorio.



B.A.P. Río Yahuas, primer buque hospital de la Amazonía





En 2017, la Marina de Guerra del Perú, a través del programa nacional PAIS, incluyó a los B.A.P. *Río Yahuas, Pastaza* y *Curaray* en las campañas de acción social con sostenibilidad. Las campañas se realizan cinco veces al año y tienen una duración de entre 30 y 45 días, según la capacidad del buque. Estas acciones promueven la articulación social sostenible de las entidades públicas y privadas, con la finalidad de mejorar la calidad de vida e inclusión social de la población pobre y extremadamente pobre asentada en centros poblados rurales o de manera dispersa, en zonas donde la presencia del Estado es débil.

Mi experiencia

Al iniciar el año en este cargo, noté que el programa era de gran ayuda para toda la población, pero también encontré una oportunidad de mejora con la participación de empresas privadas. Con ese propósito, junto con mis compañeros comandantes de las otras unidades tipo PIAS, elaboramos una exposición del programa para dar a conocer las ventajas, el ámbito de acción, y los datos y resultados obtenidos durante 2018. Se tuvo una gran acogida con varias empresas privadas como Petroperú, Shambo, entre otras. Se debe hacer una mención especial al Comité de Administración de los Recursos para la Capacitación (Carec), empresa que desarrolla, capacita y fortalece a personas y miembros de distintas comunidades para volverlas más productivas. Luego de tomar contacto con ellos, quedaron encantados con la idea, y recibimos la donación de 10 000 *kits* escolares, 240 galones de pinturas, 1 500 calaminas, 100 pabellones, además de material para efectuar la reparación y el pintado de los distintos colegios ubicados en las cuencas, en beneficio de alumnos de inicial, primaria y secundaria.







Ya durante la segunda campaña, después de realizar una evaluación y asesorarnos con el Servicio Hidrográfico de la Amazonía sobre el comportamiento del río, decidimos llegar a la comunidad de la colonia Angamos, en la cabecera del río Yavarí, territorio de los mayorunas o matsés, una comunidad indígena en la región del Yaquerana. Nos dimos con la sorpresa de necesitar traductores, ya que había un gran grupo de personas que solo hablaban matsés. Esto nos mostró la diversidad cultural de nuestro país. Durante el segundo día de atención de los cuatros programados, tuvimos un requerimiento de repuestos y medicinas, que fueron gestionados con el apoyo del comandante de la base de la Unidad Militar de Asentamiento Rural (UMAR) del Ejército Peruano. Estos requerimientos logísticos se recibieron de una aeronave Twin Otter de la Fuerza Aérea, lo que demostró que el trabajo en conjunto no solamente se puede llevar a cabo en situaciones de conflicto o emergencia, sino también en apoyo al desarrollo del país.

Otra gran experiencia vivida fueron las referencias o evacuaciones aeromédicas realizadas por este buque, que a la fecha ascienden a 15. Se trata de un logro compartido en coordinación con el área de Telemedicina del Centro Médico Naval y la Dirección Regional de Salud de Loreto.

Pero no solo hemos salvado vidas, sino también trajimos a este mundo a tres hermosos bebés. El primero de ellos nació en setiembre, durante la tercera campaña de acción social con sostenibilidad en el poblado de Beirut, en el río Amazonas. El pequeño Alex nació después de un arduo trabajo de parto de ocho horas con su mamá, la señora Saida Bocanegra (17 años), que nos compartió su alegría de ser madre por primera vez. Lo curioso es que el nacimiento coincidió con el segundo aniversario del programa nacional PAIS.

Asimismo, durante la actual campaña de acción social, la señora Dalila Jambo (26 años), procedente de la comunidad de Flor de Limonero, después de navegar en un deslizador durante casi cinco horas junto con su esposo y padres, dieron el encuentro al buque río abajo. Así nació mi ahijado, el pequeño Neitan Gabriel, con peso de 4 kg.

Todos los bebés reciben a bordo sus primeras vacunas y registro correspondiente del Reniec, atenciones a la madre por parte de la médico y obstetra de a bordo, así como la entrega de un diploma de marino honorario por nacer a bordo de nuestro buque.

Considero que el comandar esta unidad me ha permitido conocer de forma vivencial la realidad de nuestro Perú profundo, ese que se encuentra fuera de Lima y Callao,







aquel difícil de acceder, donde servicios y productos de primera necesidad todavía son muy escasos, y donde una gran parte de nuestros compatriotas viven y luchan día a día. Gracias a esta iniciativa liderada por la Marina de Guerra del Perú y el Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, es posible brindar servicios y mantener, llegar y hacerse fuerte en la Amazonía. De igual manera, nos permite relacionarnos e interactuar coordinadamente con otras entidades y, por ende, con funcionarios de otros sectores, no solo de Estado, sino también con empresas privada, lo que crea vínculos fuertes y nos deja grandes enseñanzas. Por eso es importante reconocer a las dotaciones de estas unidades que pasan la mayor parte fuera de casa, lejos de su familia, perdiendo muchas veces acontecimientos familiares importantes, pero con la satisfacción de cumplir con la misión y brindar ayuda a más hermanos peruanos.

Finalmente, es importante resaltar el compromiso de cada tripulante de a bordo, que bajo el lema de "Llevemos siempre la esperanza" busca en todo momento el cumplimiento de la misión encomendada, y resalta el patriotismo y los valores heredados de nuestro Gran Almirante don Miguel Grau Seminario.



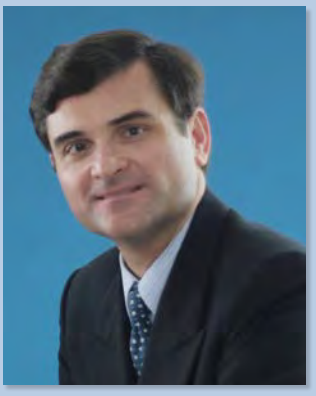




Reflexiones sobre Grau y el heroísmo en la Guerra del Pacífico



Reflexiones sobre Grau y el heroísmo en la Guerra del Pacífico



Doctor José de la Puente Brunke
Doctor en Historia y bachiller en Derecho. Es profesor principal en la Pontificia Universidad Católica del Perú, así como decano de la Facultad de Letras y Ciencias Humanas de la misma universidad. Es miembro de número de la Academia Nacional de la Historia. Ha sido director del Instituto Riva-Agüero. Ha sido director de la revista *Histórica* y es miembro del consejo editorial de varias publicaciones académicas. Ha sido investigador afiliado al David Rockefeller Center of Latin American Studies (Universidad de Harvard), *fellow* de la John Carter Brown Library (Universidad de Brown). Entre sus publicaciones se encuentran *Encomienda y encomenderos en el Perú* (1992); *Los Hombres del mar. La Marina de Guerra en la historia del Perú* (1994); *El Perú desde la intimidad. Epistolario de Manuel Candamo (1873-1904)* (2008) y *El Estado en la sombra. El Perú durante la ocupación chilena* (2016).

RESUMEN
El presente artículo propone una reflexión sobre la figura del Almirante Miguel Grau y del contenido histórico que él vivió, además se refiere a otros grandes héroes de la Guerra del Pacífico y el valioso ejemplo que dejaron como legado a todos los peruanos ,

PALABRAS CLAVE
Miguel Grau, Instituto Riva Agüero, valores, heroísmo,

ABSTRACT
The present article proposes a reflection on the image of Admiral Miguel Grau and the historical content tha he lived, moreover it refers to other great heroes of the Pacific War and worthy examples that left as legacy for all Peruvians.

KEYWORDS
Miguel Grau, Riva Agüero Institute, values, heroism.

La figura de Grau fue siempre ponderada en mi hogar, como ejemplo no solo de heroísmo, sino también de integridad en el comportamiento cotidiano, y de manifestación de valores familiares y cívicos, que se constituye como un ejemplo para todos los peruanos. Recuerdo haber asistido, cuando era aún adolescente, al homenaje a Grau organizado en el Club Nacional, con ocasión del centenario del combate de Angamos, y en el cual escuché los homenajes de distinguidísimos hombres de letras, como José Jiménez Borja y Aurelio Miró Quesada Sosa, entre otros, en un acto promovido por mi padre, quien por entonces se desempeñaba como director-bibliotecario del mencionado Club, del cual Grau fue socio[1].

Años después, y por invitación del almirante Fernando Casaretto, acepté el encargo de escribir un pequeño libro que se tituló *Los hombres del mar. La Marina de Guerra en la historia del Perú*, durante cuya preparación ponderé mejor no solo la crucial importancia de la Marina de Guerra en el devenir de nuestra historia republicana, sino el ejemplo de valores que la conducta de Miguel Grau representó[2] .

1. Club Nacional. *Homenaje a Grau (1879-1979)*. Lima: Andina. 1980.
2. Puente Brunke, José de la (1994). *Los Hombres del Mar. La Marina de Guerra en la historia del Perú*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos.

Por otro lado, las circunstancias me llevaron años atrás a formar parte del Patronato de la Casa Grau, cuando fui director del Instituto Riva-Agüero. Y precisamente José de la Riva-Agüero y Osma, uno de los más importantes intelectuales del siglo XX peruano, ha reflexionado de modo muy original en torno a la figura de Miguel Grau en la historia del Perú. No olvidemos que Riva-Agüero y sus compañeros de generación tuvieron muy presente la desgracia de la guerra con Chile en el desarrollo de su vida intelectual. Por eso quiero citar uno de los textos más brillantes que sobre Grau escribió Riva-Agüero en 1934, cuando se conmemoraba el centenario del nacimiento del héroe de Angamos:

> El alma de la patria, el espíritu que la anima, se nutre de sus mártires y perdura solo por ellos [...] y cuando, como en el caso de Grau, la derrota y la inmolación no empañan, sino muy al contrario realzan, el esplendor de las proezas, poniendo en ellas un fondo de ternura, la virtud débil adquiere inefable y santa sublimidad. No hay en la tierra excelencia moral superior a la muerte afrontada y aceptada para honra, defensa y regeneración de los hermanos[3].

Reflexionemos sobre el concepto de heroísmo a partir de la figura de Grau y del contexto histórico en que vivió. Para ello, también me referiré a otros héroes de la Guerra del Pacífico.

La figura de Grau ha sido ponderada por muchísimos autores e investigadores. Las muestras de su calidad humana y de los valores que representó las tenemos en los elogios, las semblanzas y las efigies escritas por un sinnúmero de autores peruanos, pero



Ponencia del Dr. José de la Puente en el Instituto Riva-Aguero.

también por personajes del extranjero, en particular de Chile. Uno de los testimonios más significativos pertenece al historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna, que tan duro fue en sus juicios sobre el papel del Perú en la Guerra del Pacífico. Sin embargo, ante la personalidad y los valores manifestados por Grau, no dudó en rendirle homenaje. Cito algunas de sus palabras en un artículo que publicó casi inmediatamente después del combate de Angamos, en el que manifestaba que la alegría de los chilenos por haber derrotado al *Huáscar* se empañaba por la muerte de Grau:

> En medio de la intensa alegría que en este día [...] ha dominado el corazón de todos los chilenos, una nota melancólica vino a apagar, en la segunda faz de las nuevas, muchas vibraciones generosas. El comandante del Huáscar y contralmirante del Perú don Miguel Grau, habría perecido junto con sus bravos compañeros en el campo del honor [...]. Ignoramos en los momentos en que escribimos los detalles de su fin. Pero Miguel Grau, el vencedor de Arturo Prat, el que lloró su muerte y recogió con

3. RIVA-AGÜERO Y OSMA, José de la. Miguel Grau. Discurso en el centenario de su nacimiento. Lima: Instituto Riva-Agüero-Pontificia Universidad Católica del Perú, 1996, p. 6.



Miguel Grau. Germán Suárez-Vertiz. Salón de Oficiales, club Náutico.

> piadosa ternura sus prendas de amor, no puede haber sucumbido sino como mueren los bravos: al pie del cañón[4].

En efecto, el heroísmo y los valores cívicos que Grau encarnó fueron ponderados de manera unánime desde los momentos inmediatamente posteriores al combate de Angamos. Desde entonces se erigió en el más importante héroe de nuestro país. El heroísmo de Grau, además, se dio en un contexto en el que era muy consciente de que, tarde o temprano, iba a ser vencido por la Escuadra chilena. Dicho de otro modo, Grau sabía que el triunfo era prácticamente inalcanzable, a pesar de lo cual no ahorró esfuerzos para defender al Perú del modo más eficaz posible. Diversos autores se han referido al hecho de que Grau presintió su fin al momento de zarpar de Arica con el *Huáscar* el 30 de setiembre de 1879. En efecto, en esos días se enteró de los cada vez más meticulosos preparativos que realizaban los jefes navales del país del sur con el fin de lograr la caída del monitor. El *Huáscar* se había convertido en un obstáculo, hasta entonces infranqueable, para el desarrollo de los planes bélicos chilenos.

Debo referirme a otro de nuestros grandes héroes, Francisco Bolognesi. En el caso de la defensa de Arica frente a los chilenos, Bolognesi enfrentó un escenario análogo: la victoria era prácticamente imposible. Quisiera unir las figuras de Grau y Bolognesi, y plantear algunas reflexiones sobre su común heroísmo. Antes de eso, sin embargo, debemos situarlos en la época en que vivieron. Me parece oportuno recordar que en el mundo occidental el siglo XIX ha sido entendido como el siglo del nacionalismo, que fue fortaleciéndose gracias al desarrollo de una serie de movimientos culturales de esa centuria. Uno de ellos fue especialmente trascendente: el romanticismo. El surgimiento de este movimiento cultural ocurrió en las décadas iniciales del siglo XIX, en buena medida como reacción frente a los postulados intelectuales de la Ilustración. Así, frente a la razón ilustrada los románticos, opusieron el sentimiento, la experiencia, la intuición. Para los románticos, el entendimiento del mundo no podía darse exclusivamente a partir de lo racional, sino que debía basarse también en otros fundamentos. Tal como diversos autores han afirmado, los románticos defendieron los "derechos del corazón" frente a los de la razón. Es decir,

4. AHUMADA MORENO, Pascual. *Guerra del Pacífico* (recopilación de documentos oficiales), tomo I, pp. 534-535.

la emotividad, la emoción, los sentimientos, son fuerzas muy importantes para entender la posición del hombre en el mundo.

El historiador Rafael Sánchez-Concha ha afirmado, con acierto, que el espíritu romántico estuvo en el fundamento del arrojo y de la valentía de quienes defendieron la causa peruana en la Guerra del Pacífico, y muy en particular en los casos de Grau y de Bolognesi. A pesar de pertenecer a generaciones distintas —a lo cual aludiremos más adelante—, ambos fueron testigos o tuvieron noticias de muchos de los sucesos más importantes del siglo XIX, centuria en la cual el espíritu romántico tuvo una fuerza singular. El romanticismo exaltaba los méritos de los "grandes hombres" —dignos de imitar— y destacaba precisamente la importancia de la defensa del honor, y de los propios ideales, incluso con la ofrenda de la propia vida. El siglo XIX fue, pues, el siglo del romanticismo, y tanto en los textos históricos como en sus reflejos en la literatura, se difundieron los ideales antes mencionados. Sin duda, tanto Grau como Bolognesi supieron de muchos actos heroicos que diversos personajes del siglo XIX protagonizaron en defensa de su honor y, sobre todo, en defensa de sus naciones. La pasión propia de los románticos sirvió para exaltar la grandeza que se atribuía a las naciones. Por tanto, la figura del héroe es típicamente romántica.

El espíritu romántico une a Grau y a Bolognesi, a pesar de que sus personalidades, y sus trayectorias, como es obvio, presentan una serie de diferencias. Quisiera referirme a una de las diferencias más notorias, que es la generacional. En ese sentido, ya José Agustín de la Puente Candamo ha planteado algunas interesantes ideas sobre las generaciones a las que pertenecieron los hombres que combatieron en la guerra con Chile. Así, ha puesto de relieve cómo en ese conflicto "están presentes [...] ancianos que han nacido en el virreinato, y adolescentes que pertenecen a la década del Dos de Mayo"[5].

Podemos identificar tres generaciones. La primera sería la integrada por los nacidos antes de la Independencia. El más ilustre de todos ellos es Francisco Bolognesi, nacido en 1816. Entre otros importantes miembros de esa generación podemos mencionar, por ejemplo, a José Joaquín Inclán, nacido en 1818, y que precisamente combatió junto a Bolognesi en Arica.

La segunda generación sería la de los nacidos en las décadas de 1820 y de 1830. Su principal representante en la guerra fue, sin duda, Miguel Grau. A esa generación pertenecieron también, entre otros, Andrés Avelino Cáceres, Justo Arias Aragüez y Juan Guillermo More.

Por último, la tercera generación estaría integrada por los nacidos en las décadas de 1840 y de 1850, entre cuyos integrantes aparecen personajes tan ilustres y heroicos como Alfonso Ugarte y Ramón Zavala, nacido este último en 1853, y que fue el más joven de los integrantes de la plana mayor de Bolognesi en Arica[6].

En referencia específica al caso de Bolognesi, pero que podemos perfectamente aplicar al caso de Grau, el ilustre historiador tacneño Gustavo Pons Muzzo ha puesto de relieve la importancia

5. PUENTE CANDAMO, José Agustín de la, "Las generaciones en la guerra con Chile" En: Cayo Córdova, Percy; Puente Candamo, José A; García Bryce, José; et. al, (1983). *En torno a la Guerra del Pacífico*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, p. 29.
6. PUENTE BRUNKE, José de la. "La plana mayor de Francisco Bolognesi en Arica". En: Mauricio Novoa, (Ed.) ***Bolognesi***. Lima: In Pectore/ Interforum, 2015, pp. 110-112.



La respuesta de Bolognesi. Wikimedia.

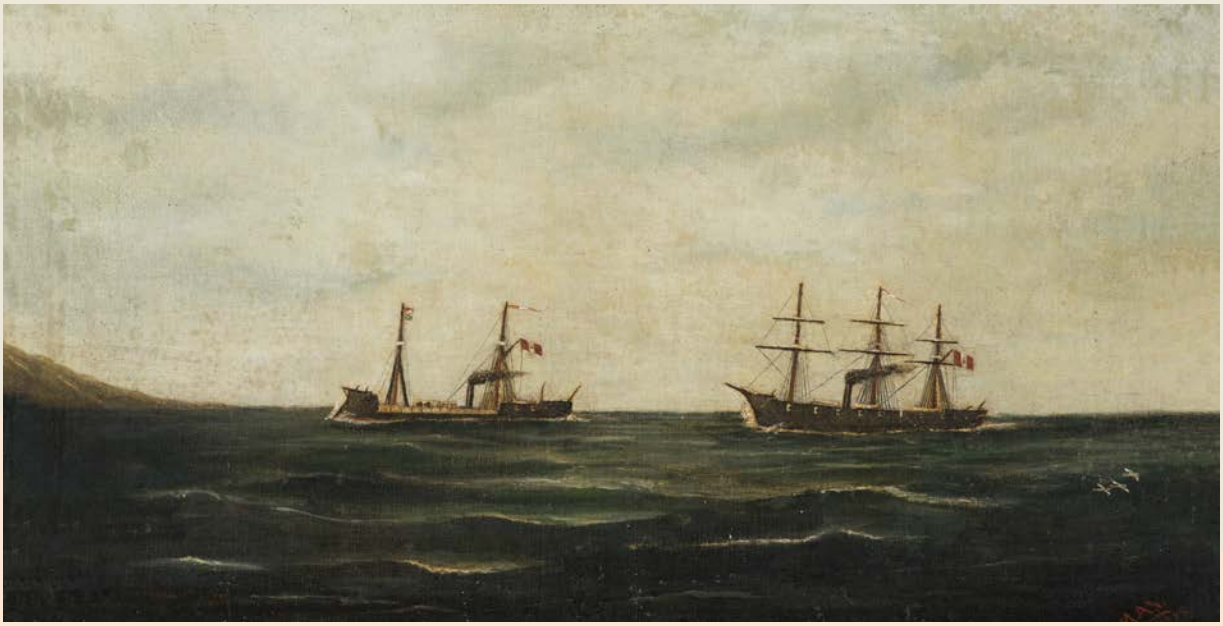
del concepto del honor nacional en su actitud. Fue, en efecto, el honor lo que Bolognesi y sus hombres defendieron, porque lo cierto era que para junio de 1880, tras la batalla del Alto de la Alianza, el sur ya estaba perdido para el Perú. Es decir, el dominio de Arica ya no era relevante para nuestro país, por cuanto dicho puerto tuvo como función primordial la de ser apoyo de las tropas ubicadas en Tacna, y base naval para la Escuadra, que en los hechos ya no existía. En cambio, para Chile era fundamental el dominio de Arica, ya que por su ubicación geográfica era el puerto más idóneo para conectar a sus tropas con la base de operaciones[7].

La idea del honor militar y nacional estuvo muy presente en todos los jefes en Arica, tal como lo indicó Manuel de la Torre en el parte que escribió tras la derrota, en el cual afirmó que los jefes estuvieron:

> resueltos todos a un sacrificio seguro, pero de proficuos resultados, en la convicción de que se seguía un plan bien meditado y de segura salvación para el honor y los intereses de la patria[8].

Alfonso Ugarte —quien perteneció a la generación más joven de quienes combatieron en la guerra— dirigió una carta a su primo Fermín Vernal, residente en Tarapacá, el 1 de junio de 1880, es decir, seis días antes de la batalla de Arica. Esa carta nos revela también los rasgos románticos de su personalidad. Luego de informarle de la derrota de las tropas peruano-bolivianas en Tacna, y de las nulas posibilidades de triunfo en la defensa de Arica frente a unas fuerzas chilenas muy superiores, afirma lo siguiente:

7. PONS MUZZO, Gustavo. "Francisco Bolognesi Cervantes". En: *La Epopeya del morro de Arica: 7 de junio de 1880*. Lima: Comisión Permanente de Historia del Ejército. 1980, p. 64.
8. Ibídem, pp. 64-65.



Monitor *Huáscar* y corbeta *Unión*. Dirección de Intereses Marítimos.

> Tenemos, pues, que cumplir con el deber del honor defendiendo esta plaza hasta que nos la arranquen a la fuerza. Ese es nuestro deber y ***así lo exige el honor nacional***. Estamos, pues, esperando por momentos ser atacados por mar y tierra. Dios sabe lo que resultará; así que ya puedes imaginarte mi triste situación. Sin embargo, es preciso resistir hasta el último y te puedo asegurar, también, que con las posiciones que ocupamos del morro, los cañones de grueso calibre y minas que tenemos preparadas, les costará muchas vidas a los chilenos reducirnos y quitarnos la plaza. ***Estamos resueltos a resistir con toda la seguridad de ser vencidos, pero es preciso cumplir con el honor y el deber***[9].

Esa "seguridad de ser vencidos" es una expresión muy reveladora precisamente del mencionado espíritu romántico.

En este sentido, son muy ilustrativas las siguientes expresiones del ya citado Rafael Sánchez-Concha:

> No importaba ser derrotado y tampoco había marcha atrás. Si era necesario, se procuraba morir defendiendo el egregio valor de la patria y sus símbolos, pues así lo necesitaban las nuevas naciones de América. Solo de esta forma, desde un "más allá laico", estos héroes eran legitimados con los laureles del triunfo [...]. [Ese] héroe romántico [es] una suerte de santo secularizado, cuyo cielo no se definía por la salvación eterna, sino por la inmortalización de su imagen como el arquetipo de defensor de la nacionalidad[10].

Estas palabras están referidas a Bolognesi y a su plana mayor, pero podrían aplicarse igualmente a Grau y los suyos en Angamos.

9. ELÍAS MURGUÍA, Julio José. *La lancha torpedera "Alianza" en la Epopeya de Arica (17 de marzo-7 de junio 1880)*. Callao: Imprenta de la Marina. 1962, pp. 18-119.
10. SÁNCHEZ-CONCHA BARRIOS, Rafael. "El coronel Bolognesi en su contexto ideológico". ***En Miradas al Perú histórico. Notas sobre el pasado peruano***. Lima: Editorial San Marcos. 2012, pp. 290-291.



Jorge Basadre. Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP).

Los valores que Grau practicó constituyen un ejemplo para todos los peruanos, y a pesar de que esto ha sido muy repetido en numerosas ocasiones, no es ocioso recordarlo nuevamente. Tal como ha afirmado José Agustín de la Puente Candamo, Grau nos dio una gran lección moral, a través del magisterio del ejemplo. Por eso sostiene que él es un maestro de los peruanos, al desarrollar una vida intachable, en lo privado y en lo público, y al enfrentar sus acciones en la guerra —que él vivió como un conflicto entre hermanos— teniendo siempre presente que no debía caer ni en el abuso ni en la prepotencia[11].

Quisiera concluir con unos breves párrafos de la célebre "Efigie de Grau", escrita por Jorge Basadre. Se trata de un texto muy emotivo en el que, a partir de la valoración de la figura de Grau, hace alusión a los graves problemas que ha afrontado y afronta el Perú, pero a la vez manifiesta su optimismo en cuanto a que el ejemplo de Grau pueda difundirse con eficacia. Considero que es un texto que encierra mucha actualidad:

> Por todo ello resulta Grau tan excepcional. Precisamente por haber estado formado nada más y nada menos que por las mejores y más simples virtudes que pueden pedirse a un varón cabal [...]. Con él en nuestra historia, tan llena de abismos y a la vez bordeada de cumbres, renace la estirpe de los hombres que hizo posible el dominio del suelo duro y áspero, la creación de un Perú legendario y la gran aventura de la independencia del continente; la raza que justifica nuestra existencia como pueblo libre; la gente que nos dio temprano un sitio de honor en el mundo y que a veces —esperamos que equivocadamente— suele parecer extinguida o puesta de lado por la caterva vociferante y audaz de los enanos, por la desmoralización de los débiles y por el aprovecharse de los malos. Por eso, Grau expresa las potencialidades que, a pesar de todo, hay en nuestras gentes; nos da un incorruptible tesoro espiritual: hierro de heroísmo, plata de aptitud, oro de bondad. Y, como a todos los grandes de esta América para los que la historia es solo prólogo, puede ser llamado Adelantado, Fundador, Padre[12].

11. PUENTE CANDAMO, José Agustín de la. ***Miguel Grau***. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.2003.
12. BASADRE, Jorge. ***Historia de la República del Perú (1822-1933)***. Tomo VIII. Lima: Editorial Universitaria. 1969, pp. 102-107.



Aquel día

"El camino de un Cadete naval, a lo largo de cinco años de escuela, se ve reflejado en su quehacer diario de oficial de Marina; de él depende su futuro, la Escuela Naval se lo brinda".

Orto 2000 - ESNA



Capitán de Fragata Adm. Héctor Francisco LATORRE Carbajal
Graduado de la Escuela Naval del Perú con la promoción 2000. bachiller en Administración por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Graduado del Programa Especial de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval y diplomado en Gestión Pública en la Universidad ESAN. Es autor de un libro de literatura contemporánea titulado "Sueños de Locura". Actualmente se desempeña como Jefe de la Oficina de Administración de la Dirección de Intereses Maritimos.

RESUMEN
A 25 años de su ingreso, el autor recuerda su primer día en la Escuela Naval del Perú: la ceremonia de bienvenida, los honores al Pabellón Nacional, los días iniciales, las órdenes de los cadetes adoctrinadores, los camarotes, la manera milimétrica de ordenar los roperos, los ranchos y los ejercicios militares.

PALABRAS CLAVE
Escuela Naval del Perú, puerta Unión, cadetes adoctrinadores, formación.

ABSTRACT
25 years after his admission, the author recalls his first day at the Naval School of Peru: the welcome ceremony, the honors to the National Pavilion, the initial days, the orders of the indoctrinating cadets, the cabins, the millimeter way of ordering the wardrobes, the ranches and the military exercises.

KEYWORDS
Naval Academy, cadets, Aspirant to Naval Cadet, Alma máter, Peruvian Navy

El 4 de marzo de 1994 ingresé a la Escuela Naval del Perú, en donde me formé como oficial. Nuestra alma máter tiene un sentido muy peculiar, diferente a cualquier centro de estudios, debido a que lleva consigo innumerables tradiciones, además de la modalidad de formación, que fortalece los valores y educación inculcados en el hogar. Voy a narrar cómo viví aquel día, con la seguridad de que fue muy similar a la manera en que lo vivió cada oficial y cadete naval.

Aquel día crucé el umbral de la puerta "Unión" y supe que tendría una gran responsabilidad sobre mis hombros. Durante la ceremonia de ingreso me sentía extraño, el terno no caía bien con el sol de la primera semana de marzo, además la nueva postura sacando pecho, las manos rígidas al muslo y los tacos pegados. Aún no levantábamos la cara, porque no sabíamos las consecuencias que traería el no hacerlo.

Después de la ceremonia, marchamos a órdenes de los cadetes adoctrinadores. Muchos pensábamos que habíamos desfilado "bacán", pero realmente parecíamos "cualquier cosa", menos un grupo de aspirantes a cadetes navales. Sin saberlo, ya teníamos grado, aun sin estar uniformados. Nos enfrentábamos



Cadetes de la Escuela Naval.

a un gran cambio en nuestras vidas, pero estábamos seguros que, con convicción, podíamos lograr mucho.

Aquel día fue interminable, los aspirantes de la sección "C" a la que pertenecía nos encontrábamos parados en la cancha de frontón. Solo escuchábamos gritos desde un portal al que no podíamos ver, porque nuestra postura debía ser rígida, mirando hacia el frente y con la cara hacia arriba. Los gritos eran de mis compañeros que decían: "Comprendido, cadete". Nosotros también estábamos con los cadetes adoctrinadores a cargo de nuestra sección, que nos daban indicaciones y nos enseñaban lo que era y debería ser nuestro paso por la institución.

Gritábamos para dirigirnos a un cadete más antiguo, porque un aspirante (futuro cadete y futuro oficial) debe tener voz fuerte y hablar con seguridad y propiedad. Durante esa espera nos enseñaron muchas cosas, mientras aprendíamos íbamos fortaleciendo nuestros cuerpos y de paso haciendo trizas nuestros ternos. Luego de poco más de una hora (toda una vida), nos tocó entrar al sótano para recoger "nuestro equipo del pañol". ¿Equipo de sonido? ¿pañol? Me sonaba a pañales. Marchando bajamos esa rampa, vimos entonces a otra sección formada igual que nosotros, sudando, con la cara arriba, sacando pecho, manos pegadas y gritando: "Comprendido, cadete" a cada orden.

Comprendí que "pañol" es un almacén y "equipo"

no era exactamente un equipo musical, sino una funda de crucero en la que guardábamos nuestro equipo: uniformes, ropa de cama y aseo. En esa especie de bolsa papanoelística, entró además: un par de zapatos negros de cuartel, dos pantalones de cuartel, dos dollman (chalecos) de cuartel, dos gorras de cuartel, un corbatín, cuatro camisetas blancas, cuatro calzoncillos blancos, cuatro pares de medias blancas de cuartel, una correa blanca con hebilla, tres pañuelos blancos, una placa de identidad (no decía Latorre sino La Torre), tres camisetas de deporte con el escudo "Perú Naval" en el pecho, dos pantalones cortos de deportes blancos, tres pares de medias de deportes blancas, un par de zapatillas de lona marca Tigre, una ropa de baño azul con raya amarilla a los costados, una bata celeste, tres toallas blancas, dos fundas de almohada, cuatro sábanas, dos colchas y creo que un par de artículos más.

Una vez que todos tuvimos nuestro equipo completo, nos llevaron a nuestros camarotes. Cada uno cargaba su equipo hasta la segunda cubierta, sentíamos que pesaba como media tonelada. Pronto supimos que el camarote son las habitaciones para seis aspirantes y la cubierta es el piso en el que estaban ubicados los camarotes. Ahí conocí a mis cinco compañeros, nos hicimos amigos desde el primer instante. Tratamos de arreglar nuestras cosas, pero no pasó ni un minuto y entró un cadete adoctrinador, de cuarto año, el último grado antes de graduarse. Lo veía viejo, muy viejo. No recuerdo lo que dijo, pero los seis salimos del camarote para seguirlo al paso ligero; vale decir, corriendo.

Nuevamente llegamos al sótano. Pensé que se habían olvidado de entregarnos un par de medias o algo así, pero no, hacíamos cola para que nos entregaran nuestros fusiles. ¿Un fusil? En mi casa había visto el revólver de mi padre solo un par de veces, porque lo tenía guardado bajo siete llaves, y yo estaba recibiendo un fusil con munición, bayoneta y todo el equipo de desembarco. "Esto va en serio", pensé. Nos enseñaron a portarlo y a seguir las normas básicas de seguridad con el armamento. Al paso ligero nos mandaron a guardarlos en nuestros camarotes y regresar en menos de cinco minutos. Me perdí en el camino debido a mi falta de orientación y llegué tarde a la formación, donde mis compañeros me esperaban haciendo planchas bajo el sol, gritando de manera repetitiva: "Te esperamos, compañero". En ese momento entendí que en la Marina de Guerra del Perú se trabaja mucho con el espíritu de cuerpo. Son nuestras decisiones y actos los que repercuten tanto de manera positiva como negativa en todo el grupo humano.

Después de esa formación fuimos nuevamente a nuestros camarotes. Para no perderme, seguí a uno de mis compañeros que, para mala suerte, también se perdió. Pero como la orden era quedarnos en los camarotes arreglando nuestras cosas, no hubo mucho problema. Llegamos y nosotros mismos nos entallamos los uniformes a punta de hilo y aguja, sacamos brillo a nuestros zapatos y ordenamos nuestros roperos. Todo lo hicimos bajo la supervisión de los cadetes adoctrinadores, que aportaban a nuestro fortalecimiento físico mientras nos enseñaban a ordenar nuestros roperos de acuerdo con un formato establecido. Cada prenda debía colocarse en un lugar específico, doblada con medidas exactas. La ropa de cama, doblada a 30 cm en la parte superior. Abajo, las gorras de cuartel, dobladas hacia dentro con el cinto negro apuntando al centro del ropero. Un poco más abajo, las camisetas y calzoncillos doblados a 14 cm. Al costado, los pañuelos y



Visita familiar a Cadetes en la Escuela Naval.

correas, y abajo, los uniformes caqui (que aún no nos entregaban), también con 14 cm. Al costado de estos, la ropa de deportes con la misma medida. Abajo los zapatos, las zapatillas y los tamancos (sandalias para aseo personal), con la punta hacia adelante. Luego vino la titánica academia para aprender a tender la cama: un ángulo para aquí, otro para allá. El doblez debía medir una palma. La funda de almohada con el doblez hacia la ventana y el pijama debajo, doblado en dos partes de 14 cm cada una. La bata al extremo superior de una pata de la cama camarote y la toalla colgada con las esquinas alineadas.

Luego de eso fuimos a pasar rancho (ese término ya lo sabía). Desfilamos hacia el comedor, en donde nos cuadramos frente a la silla asignada, siempre en atención y con la sudorosa cara levantada con porte militar. El cadete adoctrinador más antiguo ordenó "asiento" y todos, mientras nos sentábamos, gritábamos: "Buenas tardes, cadete". Entre nosotros elegimos quién debía servir los alimentos en cada mesa (eran mesas de 10), a todos por igual: uno el arroz, otro la menestra y otro la sopa. Las entradas y los postres ya estaban listas para consumir. Era un día agotador y nos tocaba comer, pero como no todo es fácil en esta vida, existe la manera de comer para un aspirante y esta es en ángulo recto, levantando el cubierto a la altura del pecho, detenerse y en línea recta hasta la boca. Claro, eso enseña a que la comida va a la boca y no la boca al plato.

Luego de consumir todo alimento que se nos cruzó, fuimos a nuestros camarotes para "hacer policía", es decir, la limpieza: piso de parquet brillando, baños completamente limpios y secos, todo ordenado. Entre tanto minuto recorrido sonó una corneta, así como en las películas, para que a continuación una voz fuerte comunicara varias veces por la cubierta: "Preventivo de silencio". No supimos qué hacer. Nuevamente un cadete adoctrinador entró al camarote para explicarnos qué hacer, mientras continuaba aportando a nuestro fortalecimiento físico. La toalla sobre la bata, luego la ropa de deportes. En la silla, el dollman como forrando el respaldar;



En la Marina de Guerra del Perú se trabaja mucho con el "espíritu de cuerpo"

encima, el pantalón bien doblado; sobre el pantalón, el calzoncillo; y sobre este, la camiseta blanca, con la silla alineada con la gaveta del largo escritorio gris. Sobre el escritorio, a una palma de la mano desde el filo, se colocaba la gorra de cuartel volteada. Los zapatos, las zapatillas y las sandalias debajo de la cama, en ese orden, alineados al parquet con la pata de la cama. Nos pusimos el pijama y, bueno, a dormir. Sonó la corneta otra vez, pero con una melodía más larga: "Ejecutivo de silencio". Otras voces, que eran la de los cadetes adoctrinadores, también anunciaban: "Todos los aspirantes dormirán mirando hacia el mar". Y así fue, todos caímos dormidos dando cara al mar.

Parecía que habían pasado 10 minutos cuando a las 06:00 horas nos despertó una corneta. Nos levantamos como resortes de la cama, para destenderla, hacer "el hongo" y salir disparados para la diana deportiva, en donde corrimos como caballos y continuamos fortaleciendo nuestros cuerpos. Al terminar la rutina física, continuó el aseo personal, que consistía en afeitarse, bañarse, tender la cama, hacer policía (la encargaduría que correspondía ese día) y salir rápidamente a la formación para pasar rancho (desayuno), todo en el amplio periodo de 30 minutos. Antes de pasar rancho, los cadetes adoctrinadores debían asegurarse de que nos encontráramos correctamente presentados. Nos pasaron inspección a las gorras, que debían estar completamente limpias. Los pañuelos y medias de igual manera, todo blanco reluciente, y los zapatos debían brillar como un espejo negro, además debíamos afeitarnos al ras y tener las uñas cortas.

Una vez que pasamos rancho, formamos nuevamente para los honores al Pabellón Nacional. Personalmente, este era el momento que esperaba para revitalizarme y continuar en esta carrera de largo aliento.

Todo esto se repitió durante los siguientes 30 días que duró el adoctrinamiento. Luego, comenzaron las clases y, como quien no se dio cuenta, fueron pasaron los años; patrones, cruceros y viajes de instrucción, más clases, guardias (vigilante, botero,





Escolta de bandera.

cripta, órdenes, comunicaciones, cubierta, gimnasio, cocina, ayudante, Ferré, Independencia), comisiones, inter escuelas, veladas, cambio de camarotes, fiestas, reuniones, formaciones, lista y parte, cierre del kárdex, ejercicios militares, entoyadas (y zafadas), cancherías, ranchos, deportes, penas, glorias, frustraciones, logros, fines de semana francos y fines de semana arrestados, el cine de los viernes, subsas (resubsas, megasubsas y ultrasubsas), enfermería, plantones, casino, horas de estudio, entre otras aventuras y experiencias que no tienen precio.

Hoy, 25 años después, considero que fue la mejor decisión que pude haber tomado. Todos estos recuerdos aún son temas de conversación entre compañeros de promoción y de trabajo. Son experiencias muy similares, pero en distintas épocas (hablando por diferencia de grados), ya que la esencia siempre es la misma, lo que las hacen más interesantes y divertidas. Son anécdotas que perdurarán en nuestros recuerdos y que, hasta de viejos (más viejos), seguiremos recordando con mucho cariño y amor, por el amor a la Marina de Guerra del Perú, por el amor a nuestra alma máter, la Escuela Naval del Perú "*Mihi cura futuri*", por el amor a la patria.

La Marina de Guerra del Perú presenta su repositorio digital

Ingresa a:
www.patrimoniodocumentalnaval.mil.pe

Buscanos en:
www.marina.mil.pe

Encuéntranos en enlaces de interés:

MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
MÁS ALLÁ DEL PODER NAVAL
DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS

REPOSITORIO DOCUMENTAL BIBLIOGRÁFICO



Documentos Históricos
Fotográfias Históricas
Revista de Marina
Historia Marítima

Av. La Marina Cdra. 36 s/n - Teléfono: 207 8900 / Anexo 2388





La Necesidad de Proteger a los Centinelas del Océano en Perú



La necesidad de proteger a los centinelas del Océano en Perú



Aimée Constanza Leslie Bogantes

Directora del Programa Marino de WWF Perú. Postulante al doctorado en Liderazgo y Sostenibilidad con la Universidad de Lancaster y Cumbria. Tiene una maestría en Gestión Ambiental de Costa Rica y una maestría en Educación para el Desarrollo Sostenible de España. Ha trabajado para WWF durante más de siete años, con WWF Internacional como gerente global de Cetáceos y Tortugas Marinas con sede en Suiza y como directora del Programa Marino de WWF-Perú desde principios de 2018. Es miembro del Grupo de Especialistas en Tortugas Marinas de la UICN, el Comité Científico de la Comisión Ballenera Internacional, y el Grupo de Trabajo sobre Captura Incidental de la Convención sobre las Especies Migratorias.

RESUMEN

Las ballenas jorobadas que visitan las costas peruanas enfrentan importantes amenazas. Una de las principales es la colisión con buques mercantes, que por su gran tamaño y velocidad, muchas veces pueden causar heridas de muerte a estos mamíferos marinos. Es justamente en ese sentido que las Áreas a ser evitadas y los dispositivos separadores de tráfico han resultado ser medidas efectivas en la prevención de colisiones entre ballenas y buques mercantes, Perú aún no cuenta con medidas de prevención de este tipo de accidentes que protegería tanto a las ballenas como a embarcaciones pesqueras y turísticas.

PALABRAS CLAVE

ballenas jorobadas; colisiones, migración cetáceos, buques mercantes, aguas jurisdiccionales, OMI, TSS, tráfico marítimo.

ABSTRACT

The humpback whales that visit the Peruvian Coast face important threats. One of the main is collision with merchant vessels, given their huge size and speed, many times can cause deadly injuries to these marine mammals. It is just in that sense that Areas to be avoid and the traffic separation scheme haves turned out to be effective measures when it comes to prevent collisions between whales and merchandt vessels, Peru still doesn´t count on preventing measures for this type of issues that would protect both the whales and fishing, as well as touristis vessels.

KEYWORDS

Humpback whales, collisions, cetacean, migration, merchant vessels, jurisdictional waters, OMI, TSS, Maritime traffic.

¿Por qué son importantes las ballenas?

Las ballenas juegan un papel fundamental en el ecosistema marino. Un estudio científico en 2010 determinó que las ballenas contribuyen a disminuir los impactos del cambio climático, a través del secuestro del carbono en sus cuerpos y excremento[1].

Tan es así que en 2018 la Comisión Ballenera Internacional (CBI) aprobó una resolución donde se recomienda a los países miembros "integrar el valor del rol de los cetáceos en la toma de decisiones locales, regionales y globales"[2].

Adicionalmente, las ballenas contribuyen a la economía local de innumerables comunidades costeras en el mundo. Particularmente, las ballenas jorobadas (Megaptera novaeangliae) son las estrellas

1. PERSHING, Andrew J., CHRISTENSEN, Line B.; RECORD, Nicholas R.; SHERWOOD, Graham D.; y STETSON, Peter B. The impact of whaling on the ocean carbon cycle: why bigger was better. 2010. [Consulta: 14 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0012444
2. COMISIÓN BALLENERA INTERNACIONAL. Resolución 2018-2. 2018.



Ballenas en la costa peruana.

de muchos tours de avistamiento de estas especies, por sus característicos saltos y coletazos.

El peligro que enfrentan las ballenas que transitan por el Perú

La costa peruana es la última parada en la migración de las ballenas jorobadas en el Pacífico sudeste. Representa el límite sur de su área de reproducción que se extiende hasta Costa Rica, mientras su área de alimentación se encuentra cerca de la península antártica. Ello hace que el norte del país, particularmente entre Los Órganos y Sechura, sea un excelente lugar para observar a estos gigantes del océano mientras visitan el territorio nacional. Las ballenas se encuentran en aguas nacionales entre mayo y diciembre, pero más frecuentemente entre setiembre y noviembre.

Las ballenas que visitan las costas peruanas también enfrentan importantes amenazas. Una de las principales es la colisión con buques mercantes, que, por su gran tamaño y velocidad, muchas veces pueden causar heridas de muerte a estos mamíferos marinos. Muchas veces la velocidad de las embarcaciones evita que se den cuenta del percance, por lo que el accidente pasa desapercibido, a menos que la desafortunada ballena termine varada en alguna playa donde hayan investigadores preparados para identificar la causa de muerte, solamente en los casos en que se encuentre el cadáver antes de que empiece su proceso de descomposición.

Todo lo anterior nos sirve para indicar lo difícil que es cuantificar el número real de muertes que pueden causar los buques mercantes a las ballenas jorobadas en aguas peruanas. Pero el principio precautorio justamente nos invita a tomar medidas, con el fin de disminuir el riesgo de estas colisiones en el territorio nacional, a través del ordenamiento del tráfico de buques mercantes cuando transitan aguas peruanas.

Las madres con cría son especialmente vulnerables a las colisiones, por preferir las aguas costeras, viajar a velocidades más lentas y pasar mucho tiempo en la superficie para descansar. Es precisamente en ese sentido que las áreas a ser evitadas o area to be avoid (ATBA) y los dispositivos separadores de tráfico (TSS, por sus siglas en inglés) han tenido efectividad en la prevención de colisiones entre ballenas y buques mercantes. Sin embargo, el Perú aún no cuenta con medidas de prevención de este tipo de accidentes, que protegerían tanto a las ballenas como a las embarcaciones pesqueras y turísticas.

La falta de ordenamiento del tráfico marítimo en el Perú es preocupante cuando consideramos el crecimiento económico del país en años recientes, los tratados de libre comercio firmados y el aumento en tráfico marítimo que se espera en próximos años.

Otros países de la región, como Costa Rica y Panamá, ya han tomado medidas de ordenamiento de tráfico marítimo ante la Organización Marítima Internacional (OMI), como ATBA y TSS, para proteger a las ballenas mientras transitan sus aguas.



Ballenas jorobadas visitan entre mayo y diciembre el norte peruano.



El caso de Panamá

No muy lejos, alrededor del canal de Panamá, uno de los 20 puertos más importantes de la red mundial de buques mercantes[3], Guzmán et al.[4] evaluaron el riesgo de colisión de las ballenas jorobadas dentro de los lugares de reproducción en Panamá. Se encontró una superposición importante de las áreas de concentración de ballenas con las rutas navieras. El 53% de las ballenas tuvieron encuentros cercanos con barcos durante su periodo de estudio.

Teniendo en cuenta esos hallazgos, recomendó un esquema de separación de tráfico (TSS), que canalizaría todo el tráfico de embarcaciones a un área más pequeña y, por lo tanto, reduciría la superposición geográfica entre barcos y ballenas. Calcularon que un TSS para el enrutamiento de barcos de 120 km (65 millas náuticas) con cada carril de

3. KALUZA, Pablo; KÖLZSCH, Andrea; GASTNER, Michael T.; y BLASIUS, Bernd. The complex network of global cargo ship movements. 2010. [Consulta: 14 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://royalsocietypublishing.org/doi/10.1098/rsif.2009.0495
4. GUZMÁN, Héctor; GÓMEZ, Catalina; GUEVARA, Carlos; y KLEIVANE, Lars. Potential vessel collisions with southern hemisphere humpback whales wintering off Pacific Panama. En: *Marine Mammal Science*, 2013. Vol. 29, pp. 629-642



tráfico de 2 millas de ancho, separados por 3 millas, reducirían la posibilidad de colisiones de embarcaciones con ballenas en casi un 95%. También propusieron la reducción de la velocidad de la embarcación a 10 nudos dentro del TSS entre agosto y diciembre cuando hay ballenas jorobadas (particularmente madres y crías), ya que se ha demostrado que la reducción de la velocidad reduce significativamente el riesgo de colisiones[5].

¿Qué deberíamos hacer en el Perú?

Con la comprensión de la importancia de la costa peruana en la migración estacional de las ballenas jorobadas y el riesgo potencial de actividades humanas en sus zonas de reproducción, es necesaria la implementación de medidas de enrutamiento para la conservación de grandes cetáceos. Las herramientas para la organización del tráfico marítimo, como los dispositivos de separación de tráfico (TSS), podrían prevenir colisiones con ballenas y proporcionar salvaguardas para la pesca artesanal e industrial, áreas naturales protegidas, turismo de observación de ballenas y actividades de exploración petrolera.

Un TSS es un medio de organización del tráfico marítimo para la seguridad de los buques que transitan por las aguas peruanas cerca de las zonas costeras, y para mantener una distancia segura entre los grandes buques mercantes y las embarcaciones de pesca artesanales e industriales, pero sin imponer restricciones a la navegación. Esta medida también se puede utilizar para mantener las embarcaciones a una distancia segura de los lugares donde las poblaciones de ballenas se reproducen, se alimentan o siguen su ruta migratoria.

Los TSS son importantes para prevenir incidentes cerca de áreas de convergencia donde hay actividades relacionadas con la exploración y explotación de hidrocarburos y turismo, así como áreas naturales protegidas y áreas de reserva para la conservación de especies y ecosistemas en Perú. Como resultado, el TSS aumentará la seguridad de la navegación y reducirá la degradación del medio marino, debido a posibles accidentes marítimos que involucran barcos. Los TSS no tienen consecuencias negativas en el espacio marítimo disponible para la navegación, sino que ayudan a ordenar el tráfico marítimo y facilitan el desarrollo de la actividad.

De esta forma, estamos a tiempo para que nuestro país también tome medidas para proteger a los centinelas del océano que visitan nuestros mares y, al mismo tiempo, salvaguardar vidas humanas.

Bibliografía

- GUZMÁN, Héctor; GÓMEZ, Catalina; GUEVARA, Carlos; y KLEIVANE, Lars. Potential vessel collisions with southern hemisphere humpback whales wintering off Pacific Panama. En: *Marine Mammal Science*, 2013. Vol. 29, pp. 629-642.
- KALUZA, Pablo; KÖLZSCH, Andrea; GASTNER, Michael T.; y BLASIUS, Bernd. The complex network of global cargo ship movements. 2010. [Consulta: 14 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://royalsocietypublishing.org/doi/10.1098/rsif.2009.0495
- LAIST, David; KNOWLTON, Amy R.; y PODESTÀ, Michela. Collisions between ships and whales. 2014. En: *Marine Mammal Science*, 2014. Vol. 17, nro. 1, pp. 35-75.
- PERSHING, Andrew J., CHRISTENSEN, Line B.; RECORD, Nicholas R.; SHERWOOD, Graham D.; y STETSON, Peter B. The impact of whaling on the ocean carbon cycle: why bigger was better. 2010. [Consulta: 14 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0012444

5. LAIST, David; KNOWLTON, Amy R.; y PODESTÀ, Michela. Collisions between ships and whales. 2014. En: *Marine Mammal Science*, 2014. Vol. 17, nro. 1, pp. 35-75.

ACTUALIDAD NAVAL



Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

Centro de Operaciones de Entrenamiento Internacional de Operaciones Anfibias para Ayuda Humanitaria y Primera Respuesta reforzará entrenamiento y preparación del personal naval



En la Base de Infantería de Marina se inauguró el Centro de Operaciones de Entrenamiento Internacional de Operaciones Anfibias para ayuda humanitaria y primera respuesta, a fin de reforzar el entrenamiento y preparaciones que tiene la Marina de Guerra del Perú para afrontar, en forma oportuna y eficaz, las emergencias por desastres naturales que ocurran dentro del territorio nacional.

Tras la lectura del dispositivo legal e implementación de dicho Centro de Operaciones, su nombrado Jefe, Capitán de Fragata Carlos Centeno De Rutte; recibió el Pabellón Nacional de manos del Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz, quien en su discurso resaltó que: "Gracias a los esfuerzos realizados por la Marina de Guerra, este proyecto de suma importancia para nuestro país, contará con una comisión de 19 efectivos entre personal superior y subalterno calificado en Guerra de Superficie, Aviación Naval e Infantería de Marina, quienes podrán entrenar y capacitar al personal de las fuerzas navales propias o extranjeras.

Asimismo, se realizó una demostración de las capacidades de la Fuerza de Infantería de Marina, efectuando: reconocimiento anfibio, descenso operativo con cuerdas fast rope, ingreso y salida al mar de vehículos anfibios, embarque y desembarque de vehículos tácticos en lancha, desembarco desde el BAP *Pisco* en botes inflables de goma, pilotaje táctico de botes inflables de goma, asistencia humanitaria a cargo de la Fuerza de Desembarco en área urbana.

Participación peruana en la Conferencia Inicial de Planeamiento del Simposio Naval del Pacífico Occidental

En la ciudad Manila - Filipinas, se llevó a cabo la Conferencia Inicial de Planeamiento (IPC) del Simposio Naval del Pacífico Occidental (WPNS), evento en el que participó el Agregado de Defensa Adjunto en la República de Singapur y Oficial de Enlace en el Centro de Fusión de Información, capitán de fragata Amilcar Velásquez Vargas.



En la Conferencia Inicial de Planeamiento (IPC), se acordaron detalles y requerimientos para la organización del Simposio Naval del Pacífico Occidental 2020 organizado por la Armada de Filipinas, haciéndose presentes 18 países entre ellos: Australia, Bangladesh, Brunei, Canadá, China, Francia, Filipinas, Indonesia, Japón, Malasia, Myanmar, Paquistán, Rusia, Singapur, Estados Unidos, Tailandia y Vietnam; siendo **Perú el único país de Sudamérica participante en esta primera reunión.**

El evento que se desarrollará del 17 al 23 de mayo del 2020, es el principal canal de cooperación de las Armadas de la región, donde se discuten temas comunes de defensa marítima y propiciar iniciativas para garantizar la integridad de un orden internacional basado en normas en el Pacífico Occidental y generar un flujo de información que promuevan los acuerdos entre las marinas miembros.

"La degustación del ceviche más grande del mundo" en la Base Naval del Callao logró un Nuevo Récord Guinness



La Marina de Guerra del Perú, la Universidad San Ignacio de Loyola – USIL y CMO Group, gracias a un esfuerzo conjunto, lograron establecer el Récord Guinness "La degustación del cebiche más grande del mundo", en una iniciativa para promover que la UNESCO acepte la propuesta peruana, de declarar al "cebiche" patrimonio cultural y material de la humanidad, **como elemento representativo** de la cocina tradicional de Perú, por su gran aporte nutricional y su **importancia en el desarrollo de la pesca artesanal.**

La materialización del evento, se realizó el 19 de octubre en la Base Naval del Callao y contó con la participación de 10 cocineros y 30 mayordomos navales, además de alumnos de artes culinarias y chefs de la Universidad San Ignacio de Loyola - USIL.

La degustación fue dirigida por Adolfo Perret, director de la Sociedad Peruana de Gastronomía

y propietario de la cadena de restaurantes Punta Sal, en el participaron 1000 miembros de la institución naval, entre ellos, 800 alumnos del Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval – CITEN, 200 policías navales y 100 de marinería, quienes probaron los tres tipos de cebiche: tradicional, en pasta de ají amarillo y de ají rocoto.

El Adjudicador y representante oficial de Guinness World Records, Carlos Tapia, fue quien se cercioró que el evento cumpliera con los lineamientos previamente establecidos y que la preparación y calidad de los productos cumpliera con las normas sanitarias para su consumo.

Presenciando el acontecimiento, estuvieron el Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz; el fundador presidente de la Universidad San Ignacio de Loyola - USIL, Raúl Diez Canseco Terry; el director ejecutivo de PROMPERÚ, Luis Torres Paz; autoridades civiles y navales, entre otros.

Reconocimiento al Veterano de Guerra y de la Pacificación Nacional

Para reconocer el valor y patriotismo del personal de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional del Perú que participó en la defensa de la soberanía nacional en conflictos armados externos y en la lucha contra el terrorismo por la pacificación nacional, el 26 de octubre, en la emblemática Plaza a la Bandera, se conmemoró por primera vez el "Día del Veterano de Guerra".



Como especial reconocimiento al personal militar y policial, se hizo entrega de certificados a los veteranos de guerra quienes a lo largo de su trayectoria han contribuido con su dedicación y valor para cautelar la seguridad nacional luchando contra las diferentes amenazas que pusieron en peligro la seguridad de nuestro país. Participaron los combatientes de los conflictos del subsector del Alto Cenepa (1978), la Cordillera del Cóndor (1981) y Alto Cenepa (1995), y personal que participó en la lucha contra el terrorismo y el proceso de pacificación nacional.

En representación de los Veteranos de Guerra y de la Pacificación Nacional, el Coronel EP Herbert Viviano Carpio agradeció el reconocimiento a aquellos que sin vacilar un solo instante defendieron la Patria, incluso entregando hasta su propia vida. Acto seguido, los combatientes renovaron su juramento de continuar luchando por la grandeza de la Patria y aseguraron que volverían a tomar las armas para defender la soberanía del país si fuera necesario.

Es importante precisar que son 244 los primeros efectivos que han sido acreditados como veteranos por el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. De ellos, 204 son veteranos de guerra por haber participado en los conflictos del Alto Cenepa (1995), Cordillera del Cóndor (1981) y del subsector del Alto Cenepa (1978), y 40 son veteranos de la pacificación nacional por haber participado en la lucha contra el terrorismo.

Marina de Guerra: Rumbo a la calidad



En reconocimiento a la gestión de calidad de nivel superior y ser un ejemplo para otras organizaciones, la Marina de Guerra del Perú recibió la "Medalla Líder en la Calidad" categoría "Líder Oro" en Sector Público - Grande, galardón que se otorgó en el marco del "Premio Nacional de la Calidad 2019" que promueve la Sociedad Nacional de Industrias.

La entrega fue realizada, el 30 de setiembre, en el hotel Country Club, al Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz, quien en representación de la institución y de los líderes de los equipos, agradeció por el meritorio reconocimiento a la superación de los desafíos que imponen los tiempos de cambio y la forma de enfrentarlos con una gestión de éxito y sostenibilidad.

Asimismo, en el marco de la "Semana de la Calidad 2019", tres proyectos presentados por la Marina de Guerra para postular como Herramientas de Gestión y Proyectos de Mejora, resultaron ganadores por su propuesta innovadora y de ayuda al ciudadano.

Previo a la exposición se realizó la exposición de los proyectos, denominados: Marketing Digital e Inteligencia Artificial para la mejora y sostenibilidad de la calidad del servicio de información al ciudadano Chatbot NAVALITO MGP; Implementación de una Sala Híbrida Multipropósito en el Centro Médico Naval "Cirujano Mayor Santiago Távara"; y Optimización del proceso de certificación de naves y artefactos navales, en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre.

El primer proyecto estuvo a cargo de la Dirección de Telemática, la Dirección de Información y la Dirección de Personal de la Marina a través de la Jefatura de Reservas Navales. El segundo por la Dirección de Salud y el tercero por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina.



Posterior a las exposiciones, el Comité de Gestión de la Calidad, otorgó el reconocimiento a la gestión de proyectos de mejora al jefe del Estado Mayor de la Marina, Vicealmirante Manuel Váscones Morey, quien subió al estrado con cada uno de los equipos ganadores en la categoría Sector Público.

Comandante de la Marina de Brasil realizó visita oficial al Perú



La Marina de Guerra del Perú y la Marina de Brasil mantienen estrechas relaciones de cooperación mutua en el ámbito profesional, siendo de interés el fortalecer los lazos de cooperación y amistad existentes entre ambas armadas.

Es así que, el 6 y 7 de noviembre, el Comandante de la Marina de Brasil, Almirante de Escuadra Ilques Junior Barbosa, arribó al Perú en visita oficial para participar en diversas actividades protocolares e institucionales.

Tras su llegada a nuestro país, la mencionada autoridad presentó su saludo protocolar al Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz. Posteriormente, visitó las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina S.A., la comandancia de la Fuerza de Submarinos, el Buque Multipropósito BAP *Pisco* y una Patrullera Marítima. Parte importante de su visita fue la firma de un convenio interinstitucional entre la Marina de Guerra del Perú y la Marina de Brasil.

Asimismo, participó en la ceremonia de colocación de ofrenda floral al busto del héroe de Brasil, Almirante Joaquim Marques Lisboa, conocido como el Marqués de Tamandaré, patrono de la Marina de Brasil, cuya imagen forma parte del conjunto arquitectónico "Marinos Peruanos Notables" en la Escuela Naval del Perú.



Finalmente, en el Club de oficiales de La Punta, el Comandante de la Marina de Brasil, Almirante de Escuadra Ilques Junior Barbosa fue condecorado con la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval, acto que contó con la asistencia de vicealmirantes, contralmirantes y agregados navales acreditados en Brasil y Perú.

Al término de su visita, las máximas autoridades navales de ambas naciones sostuvieron una reunión bilateral en la que trataron diversos temas de alianzas estratégicas institucionales.

Marina de Guerra presente en la Conferencia Inicial de Planeamiento del Cuarto Ejercicio Naval Multilateral "KOMODO 2020" en Indonesia



En la ciudad de Yakarta en Indonesia, del 27 al 29 de noviembre, se desarrolló la Conferencia Inicial de Planeamiento del 4to Ejercicio Naval Multilateral "Komodo 2020", donde la Marina de Guerra del Perú estuvo representada por el Agregado de Defensa Adjunto en la República de Singapur y Oficial de Enlace en el Centro de Fusión de Información de Indonesia, Capitán de Fragata Amílcar Velásquez Vargas.

La conferencia de planeamiento, fue presidida por el Jefe de Operaciones de la Armada de Indonesia, Contralmirante Didik Setyono, quien inauguró oficialmente la reunión y dio la bienvenida a todas las delegaciones extranjeras.

Durante su discurso, destacó que el último ejercicio de MNE Komodo en Lombok, 2018, logró ser exitoso y en esta nueva edición espera aumentar el número de activos de los participantes contando con los representantes de las armadas de Australia, Brasil, Canadá, China, Fiji, Francia, Alemania, India, Indonesia, Italia, Japón, Malasia, México, Holanda, Nueva Zelanda, Pakistán, Perú, Filipinas, Polonia, Corea Del Sur, Rusia, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Reino Unido, Estados Unidos de América y Vietnam.



Cabe señalar que, el Ejercicio Naval Multilateral "Komodo 2020" presenta una combinación de actividades que incluyen compromisos navales y marítimos (operativas y de entrenamiento), Operaciones de asistencia humanitaria en caso de desastres, actividades de acción cívica en ingeniería y médica, actividades culturales e interacción con las comunidades, teniendo como objetivo fortalecer los lazos de amistad y de cooperación entre los países participantes, a fin de contribuir con la paz y la estabilidad en la Región.

El Caballero de los Mares presente en el Reino Unido



Para rendir tributo a la memoria del Caballero de los Mares, en el Ayuntamiento de Consejo de Wirral en Liverpoool - Inglaterra, se inauguró un busto a la memoria del héroe nacional más importante del Perú: El Gran Almirante Miguel Grau Seminario.

En esta importante ceremonia estuvo presente el alcalde de Wirral, Tony Smith, el embajador de Perú en el Reino Unido, Juan Carlos Gamarra Skeels, el Representante Permanente Alterno del Perú ante la Organización Marítima Internacional (OMI), Vicealmirante Francisco José Calisto Giampietri, el Agregado de Defensa y Naval a la Embajada del Perú en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Contralmirante Ricardo Romero Mostajo, así como otros funcionarios diplomáticos de la Embajada y Consulado del Perú. Asimismo, estuvo presente el representante oficial de la Reina Isabel II y de las fuerzas armadas.

Durante el evento, se entonaron los himnos de Perú y de Gran Bretaña. Al término del evento se hizo entrega del libro Grau al alcalde de Wirral.

Cabe destacar que este busto del "Peruano del Milenio" fue realizado gracias a la donación del molde que la familia del connotado escultor peruano Miguel Baca Rossi entregó a la Marina de Guerra del Perú.

Asimismo, en una ceremonia especial efectuada en el mes de abril del presente año, entregaron la figura escultórica del Caballero de los Mares, que, según relató su descendiente, el señor Luis Miguel Baca, se la encargaron hacer a su padre, en el año 1965 y que por cosas del destino, la obra no fue entregada y se quedó en su taller por más de 34 años.

Es de resaltar que, el renombrado escultor Miguel Baca, ha perennizado a personajes emblemáticos de la cultura peruana e internacional. Reconocido por ser un observador constante del alma y el sentir humano, que plasma en los rostros y los cuerpos humanos la ternura, el amor, la esperanza, el orgullo, la juventud, la vejez, el deporte, y la lucha social.

En esta oportunidad, la figura emblemática del héroe de Angamos se erige en una ciudad del Reino Unido, en la cual se encuentran los astilleros Cammel y Laird, lugar donde se construyó el histórico Monitor Huáscar; buque de guerra del siglo XIX que tuvo una relevante participación en la Guerra del Pacífico al mando del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario.

Se promulga la primera Política Nacional Marítima



Después de dos años de arduo trabajo por parte de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Mar (COMAEM) integrada por DIEZ (10) sectores y el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), la Secretaría Técnica de dicha comisión, a cargo de la Marina de Guerra del Perú, presentó el día 18 de diciembre del 2018, ante el Consejo de Ministros y el Presidente de la República, la Política Nacional Marítima, siendo promulgada con el Decreto Supremo Nª 012-2019-DE de fecha 20 de diciembre del 2019.

Esta Política Nacional de carácter multisectorial tiene como finalidad el eficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo y responde a la necesidad de integrar la acción del Estado en el mar, bajo un enfoque holístico e integral, contribuyendo a fortalecer la articulación de las políticas sectoriales, para una mejor y oportuna toma de decisiones consensuadas a nivel del Estado, estableciendo una adecuada gobernanza del dominio marítimo nacional.

Con la promulgación de esta Política Nacional Marítima, se espera fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales; incrementar el comercio marítimo; fortalecer las actividades productivas de forma racional y sostenible; asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas; fortalecer la seguridad en el ámbito marítimo, entre otros.

La Política Nacional Marítima es un complemento de la Política Nacional de Competitividad y Productividad, con objetivos claramente establecidos para el desarrollo eficiente de las actividades en el ámbito marítimo, estableciendo sinergias positivas a través de sus lineamientos de política, para elevar su productividad.

En tal sentido, esta propuesta se constituye, como la cristalización del deseo colectivo, para hacer uso y proteger el ámbito marítimo, aprovechando sus recursos, espacios, actividades y todas las variables vinculadas a ella, para su desarrollo de una manera eficiente y sostenible.

Magister en Historia Víctor Manuel Torres Laca

CHILE

Modernización de la aviación naval



P-3ACH Orión. Crédito: Armada de Chile.

El pasado 26 de noviembre arribó a la base aeronaval de Concón el primero de dos aviones de patrulla marítima P-3ACH Orión en completar el proyecto de actualización de mitad de vida Albatros IV. Como se recordará, Chile recibió en 1993 dos P-3A y seis UP-3A construidos para la Armada de los Estados Unidos en la década de 1960. Cuatro de estos fueron modernizados con radares de exploración de superficie Varan, sistema de medidas de soporte electrónico ALR-801, un equipo de sonoboyas Vigía y uno de enlace de datos SP-100. Posteriormente, dos de estas recibieron el radar ELM-2022 en reemplazo de los Varan. En el 2016 se firmó un contrato por US$37 millones con la empresa canadiense IMP Aerospace para modernizar estas dos unidades (404 y 407). El proceso ha incluido el reemplazo de los motores, parte de las alas y la cola a fin de extender la vida útil a 15,000 horas de vuelo, equivalentes a unos 20 años de servicio. También se ha instalado el sistema de aviónica Flight2 de Collins Aerospace y un sistema integrado de gestión de vuelo militar/civil. Tras la reincorporación del 404 al Escuadrón de Exploración Aeromarítima VP-1 se espera la llegada del 407 en las próximas semanas.[1]

FRANCIA

Puesta en grada de la fragata *Amiral Ronarc'h*



Imagen generada por computadoras de las Fragatas de Defensa e Intervención ordenadas por la Armada francesa. Crédito: Naval Group.

El pasado 24 de octubre en los astilleros de Naval Group en Lorient se realizó el corte de la primera plancha de la primera de las cinco Fragatas de Intervención y Defensa (FDI por sus siglas en francés) ordenadas por la Armada francesa, la *Almirante Ronarc'h*. Se estima que esta unidad será entregada en la segunda mitad del 2023 y será admitida al servicio activo en el 2025 tras pasar por pruebas en aguas cálidas y frías. Naval Group entregará la segunda unidad, 24 meses después de la primera, y las restantes en intervalos de 18 meses de manera que la

1. GARCÍA, Nicolás. La Armada de Chile reincorpora el primer Orion modernizado por IMP Aerospace. 2 de diciembre de 2019. InfoDefensa.com. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.infodefensa.com/latam/2019/12/02/noticia-armada-chile-reincorpora-primer-orion-modernizado-aerospace.html

última será recibida por la Armada en el 2029 para ser admitida al servicio el 2030. Con una eslora de 121.6 metros y una manga de 17.7 desplazarán 4 460 toneladas. De acuerdo con sus constructores, las FDI serán la segunda clase de buques de guerra completamente digitales en entrar en servicio, después de los destructores Zumwalt de la Armada estadounidense. Esto quiere decir que en vez de contar con computadoras dedicadas para cada sistema vienen con dos centros de data sobre los cuales funcionan todos los sistemas a manera de aplicaciones. De esta forma, se facilita considerablemente la integración de nuevo software y hardware, se incrementa el poder de cómputo disponible y se facilita la defensa frente a ciberataques[2].

PAKISTÁN

Adquisición de fragatas tipo 054

El pasado 1 de noviembre en los astilleros Hudong Zhonghua en China se realizó el corte de la primera plancha de dos fragatas del tipo 054AP para la Armada pakistaní. Se trata de la tercera y cuarta unidad de este tipo ordenadas por el gobierno de Karachi. El contrato para las dos primeras fue firmado en el 2017 y el de las dos últimas a mediados del 2018.[3] Son una versión de exportación de las fragatas tipo 054A de las cuales hay una treintena en servicio con la Armada del Ejército Popular de Liberación con más en construcción. Tienen una eslora de 134.1 metros y una manga de 15.2 para un desplazamiento de 4 053 toneladas a carga máxima. El sistema de propulsión CODAD cuenta con cuatro motores diésel con una potencia de 6 330 hp cada uno que actúan sobre dos ejes para una velocidad máxima de 27 nudos y un radio de acción de 8 000 millas náuticas a 15 nudos. Los sistemas de armas comprenden un cañón de 76/59 mm, 32 celdas de lanzamiento vertical para misiles antiaéreos HHQ-16, 8 misiles antibuque YJ-83, dos sistemas de defensa de punto tipo 730, dos lanzatorpedos triples antisubmarinos y dos lanzacohetes antisubmarinos tipo 003 aunque podrían haber algunas modificaciones para la Armada pakistaní.[4]



Fragata Yueyang (FF 575) del tipo 054 durante los ejercicios internacionales RIMPAC 2014. Crédito: US Navy.

2. GROIZELEAU, Vincent. Gros plan sur les frégates de défense et d'intervention (FDI). 28 de octubre de 2019. *Mer et Marine*. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.meretmarine.com/fr/content/gros-plan-sur-les-fregates-de-defense-et-dintervention-fdi
3. RAHMAT, Ridzwan. China cuts steel for Pakistan's third, fourth Type 054A frigates. 4 de noviembre de 2019. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.janes.com/article/92328/china-cuts-steel-for-pakistan-s-third-fourth-type-054a-frigates
4. SINODEFENCE.COM. Type 054A Jiangkai-II Class. 8 de setiembre de 2017. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://sinodefence.com/type-054a-jiangkai-ii-class/

REINO UNIDO

Renacimiento de la aviación de patrullaje marítimo



P-8A Poseidon de la RAF tras aterrizar en Estación Aérea Naval de Jacksonville. Crédito: Crown Copyright.

El 29 de octubre pasado, la empresa estadounidense Boeing hizo entrega oficial a la Real Fuerza Aérea Británica (RAF) del primer avión P-8A Poseidon en sus instalaciones de Seattle, Washington. Esta aeronave pasará a ser destacada a la Estación Aérea Naval de Jacksonville, Florida hasta ser transferida a su base permanente en Lossiemouth, Escocia, en el segundo trimestre del 2020. Ahí se le unirán ocho unidades más para conformar el Escuadrón 120, con el cual iniciarán operaciones a finales de ese año.[5] Se trata de un evento de gran importancia pues, en el 2010, recortes presupuestales obligaron a la RAF a retirar del servicio sus aviones Nimrod MR2, abandonar su base aérea en Kinloss y cancelar el desarrollo del Nimrod MRA4 que había excedido en sus plazos y presupuesto. De esta manera, se perdió toda capacidad de patrullaje marítimo desde el aire debiéndose solicitar a países aliados que empleen sus aeronaves para patrullar aguas británicas y que integren a tripulantes de la RAF a fin de no perder sus habilidades. En el 2015, el gobierno aceptó la necesidad de recuperar esta capacidad para lo cual se ordenó el P-8 Poseidon de fabricación estadounidense por ser la única aeronave en el mercado capaz de cumplir con los requerimientos británicos.

VIETNAM

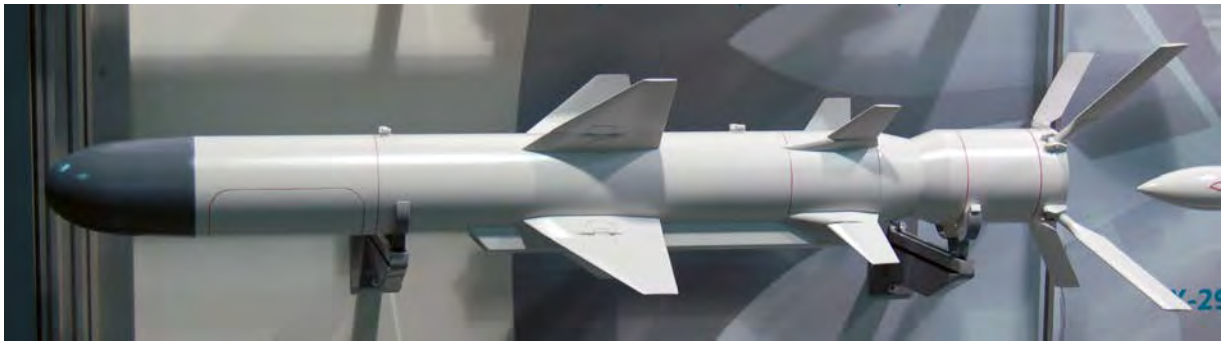
Modernización de corbeta



Corbeta *Yeosu* (PCC-765) en imagen del 2015 cuando servía con la Armada de la República de Corea. Crédito: Fuerza Armada de la República de Corea.

La Armada Popular de Vietnam ha instalado dos lanzadores cuádruples de misiles antibuque KCT-15 en la corbeta HQ-20, la antigua Yeosu (PCC-765), una unidad de la clase Pohang recibida a fines del 2018 como ayuda militar de la Armada de la República de Corea. El misil KCT-15 es una versión del sistema ruso Kh-35 ensamblado en Vietnam y exhibido en público por primera vez en el 2015. Las corbetas de la clase Pohang tienen una eslora de 88.3 metros y una manga de 10 para un desplazamiento a carga máxima

5. JENNINGS, Gareth. UK receives first Poseidon MRA1. 30 de octubre de 2019. Jane's Defence Weekly. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.janes.com/article/92226/uk-receives-first-poseidon-mra1



Misil antibuque Kh-35E presentado la exhibición MAKS 2009 en Zhukovski, Rusia. Crédito: Allocer.

de 1 300 toneladas. Cuentan con un sistema de propulsión CODOG (combinado diésel y turbina de gas) que les permiten alcanzar 32 nudos y un radio de acción de 4 000 millas náuticas a una velocidad de crucero de 15 nudos. La HQ-20 pertenece al tercer grupo de las Pohang, como tal, fue construida con dos cañones Oto Melara de 76/62 mm y dos montajes dobles Dardo de 40/70 mm. La electrónica comprende un radar Marconi ST-1810 de búsqueda de superficie, un sistema de control de tiro ST-1802, un sistema optrónico Radamec 2400 y un sonar de casco Signaal PHS-32.[6]

Bibliografía

- GARCÍA, Nicolás. La Armada de Chile reincorpora el primer Orion modernizado por IMP Aerospace. 2 de diciembre de 2019. InfoDefensa.com. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.infodefensa.com/latam/2019/12/02/noticia-armada-chile-reincorpora-primer-orion-modernizado-aerospace.html
- GROIZELEAU, Vincent. Gros plan sur les frégates de défense et d'intervention (FDI). 28 de octubre de 2019. *Mer et Marine*. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.meretmarine.com/fr/content/gros-plan-sur-les-fregates-de-defense-et-dintervention-fdi
- JENNINGS, Gareth. UK receives first Poseidon MRA1. 30 de octubre de 2019. *Jane's Defence Weekly*. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.janes.com/article/92226/uk-receives-first-poseidon-mra1
- NAVY RECOGNITION. Vietnamese Pohang Flight III ship upgraded with KH-35 Uran-E missile. 6 de noviembre de 2019. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2019/november/7656-vietnamese-pohang-flight-iii-ship-upgraded-with-kh-35-uran-e-missile.html
- RAHMAT, Ridzwan. China cuts steel for Pakistan's third, fourth Type 054A frigates. 4 de noviembre de 2019. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.janes.com/article/92328/china-cuts-steel-for-pakistan-s-third-fourth-type-054a-frigates
- SINODEFENCE.COM. Type 054A Jiangkai-II Class. 8 de setiembre de 2017. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://sinodefence.com/type-054a-jiangkai-ii-class/

6. NAVY RECOGNITION. Vietnamese Pohang Flight III ship upgraded with KH-35 Uran-E missile. 6 de noviembre de 2019. [Consulta: 12 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2019/november/7656-vietnamese-pohang-flight-iii-ship-upgraded-with-kh-35-uran-e-missile.html

Esperanza Navarro Pantac

Aníbal Cueva López

Rescate. La Marina de Guerra en la operación Chavín de Huántar

Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2019.
163 pp.: il. Col.; 24 cm



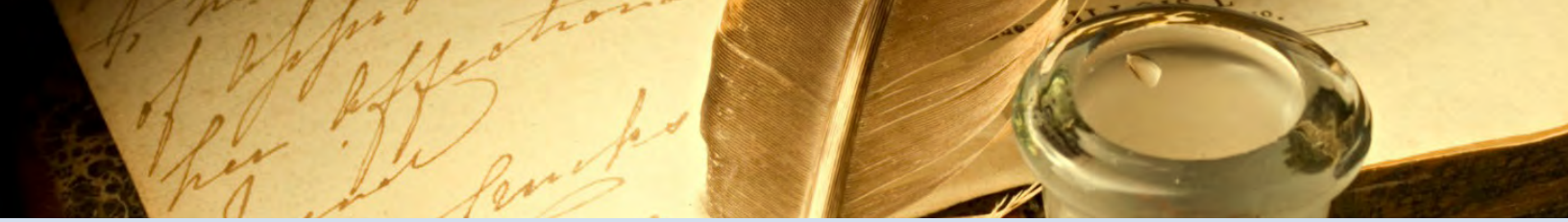
Obra del Contralmirante Aníbal Cueva López, relata un significativo y dramático episodio de la historia nacional en el contexto de la guerra contraterrorista que el Perú vivió de 1980 a 1992, y que aún el año 1996, el 17 de diciembre vuelve a alterar la paz interna con la toma de la casa del embajador del Japón en Lima por las fuerzas del Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA) y la captura de rehenes entre los distinguidos invitados reunidos con motivo de la celebración del cumpleaños del emperador.

Refiere, desde el punto de vista de un profesional del arma de Infantería de Marina, como es el Almirante Cueva, la operación de rescate de los rehenes, conocida con el nombre de Operación Chavín de Huántar. En ella, el 22 de abril de 1997, a la Marina le cupo desempeñar un protagónico rol con la crucial participación de la Infantería de Marina con la Unidad Especial de Combate (UEC) -actual Batallón de Comandos de la Fuerza, BACOM- la cual, con un alto grado de alistamiento, con procedimientos de combate acordes a nuestra realidad, preparada para este tipo de contingencia, operaba en el secretismo. En ese momento era la única unidad de respuesta inmediata especializada en situaciones de crisis. Se incorporó a las unidades que conformaron el equipo de rescate de las Fuerzas Armadas.

Se trata de un relato que no escapa al dramatismo. El autor describe el planeamiento, la previsión, el esfuerzo, valor y calidad profesional que finalmente llevó a un resultado óptimo, una victoria reconocida internacionalmente que marcó la derrota de la organización terrorista MRTA: una formidable contribución a la pacificación nacional.

El registro de este significativo episodio dentro de una etapa crítica de la vida nacional, constituye uno de los textos imprescindibles para comprender el Perú en los dos siglos de su vida republicana. Los hechos aquí narrados forman parte de nuestra historia, y de la marítima y naval en particular, por la contribución de la Marina en el desarrollo nacional.

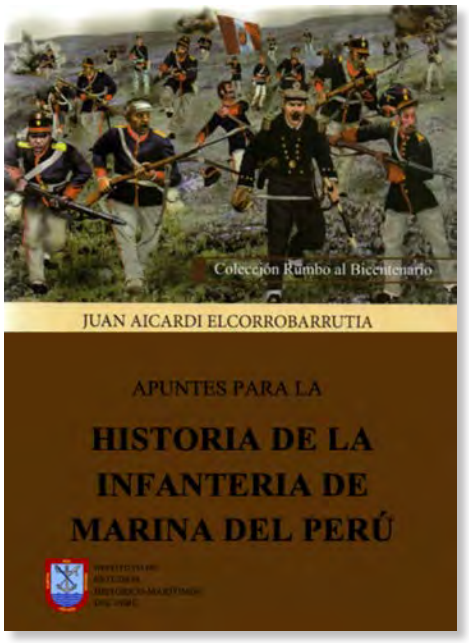
La obra aporta a las fuentes bibliográficas y testimoniales que enriquecen la historiografía institucional.



Juan Aicardi Elcorrobarrutia

Apuntes para la historia de la Infantería de Marina del Perú

343 pp.: il. col.; 24 cm



Tenemos en manos el trabajo de investigación del Capitán de Fragata Juan Aicardi Elcorrobarrutia, marino de profesión, merecedor de la Espada de Honor el año 1960. Aspirando a pertenecer a la Infantería de Marina, tuvo oportunidad de trabajar en la forja de la fuerza dentro de la moderna concepción de guerra marítima después de la Segunda Guerra Mundial. Totalmente identificado con la Infantería, trabajó con pasión por el desarrollo de la fuerza: en los operativos del cuerpo sorprendió por su eficiencia profesional. Desde 1966 había empezado a investigar en el archivo del Museo Naval; allí encontró el documento original de creación de la fuerza: el decreto de fecha 6 de noviembre de 1821, firmado por Bernardo Monteagudo, ministro de Guerra y Marina del Protectorado de San Martín. Esa fecha le da a la fuerza la antigüedad de la República y de la propia Marina.

Así dio comienzo a este libro que hoy comentamos. Una importante contribución es la descripción de los uniformes e insignias de infantería que se han usado en el transcurso del tiempo, según la documentación y los reglamentos. La reconstrucción de las prendas del uniforme de 1879 y de la Guarnición de Marina, hoy "Compañía Juan Fanning", ha sido posible gracias a la investigación del autor. El libro da a conocer la historia de la Fuerza de Infantería; es parte de nuestra historia naval y aporta a la historia marítima. El cuerpo enaltece a la Marina de Guerra por su importante rol, a veces fundamental, en momentos estelares de la historia: en las acciones navales de las luchas de la emancipación y en la aciaga guerra del 79, donde los combatientes de los batallones Guarnición de Marina y Guardia Chalaca ofrendaron sus vidas en la defensa de Lima. En la segunda mitad del siglo XX, vuelve a nacer la fuerza, con la experiencia que dejó la II Guerra Mundial, dentro de un concepto de guerra marítima moderna. Más adelante, un grupo de hombres, del que fue líder el comandante Aicardi, puso todo su esfuerzo en la formación de los futuros infantes y al mismo tiempo cimentaron las bases de la tradición en los tiempos contemporáneos.

Avanzando el siglo, esta moderna fuerza va a cumplir importante papel durante el conflicto con Ecuador, luego trascendente y protagónico en la lucha contra el terrorismo en distintos escenarios, hasta el día de hoy en el VRAEM.

La obra enriquece la bibliografia marítima; aporta además un significativo bagaje de documentos.

MUSEO NAVAL DEL PERÚ
SEDE CALLAO



La Historia Naval es nuestra, ven y conócela

Horarios de Atención

Martes a Domingo
9:00 am. a 4:00 pm.

Av. Jorge Chávez #123 - Callao
Teléfonos: (01) 2099300 / (01) 2078900 anexo 6794
museonavaldelperu@gmail.com
Museos Navales del Perú

Circunnavegación Bicentenario de la Independencia del Perú

200 años Firme y Feliz por la Unión



Av. Insurgentes s/n (Cdra. 36 Av. La Marina)
La Perla, Callao
Telf.: 207 8900 anexo 2356
www.marina.mil.pe