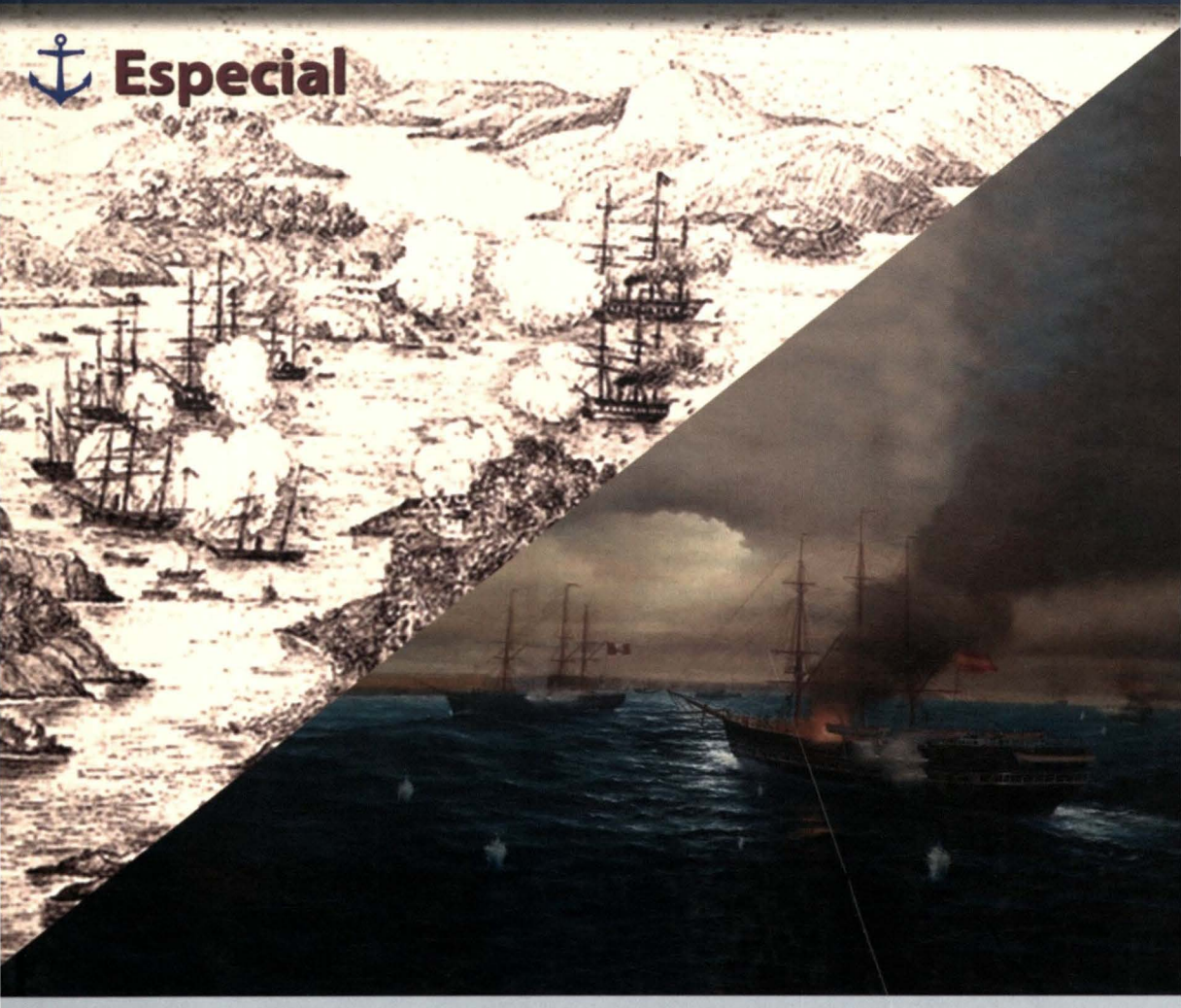
Año 109 / número 1 - 2016

Revista de Marina

Especial



Sesquicentenario de los Combates Navales de Abtao y del Dos de Mayo de 1866

REVISTA DE MARINA

Año 109 / número 1 - 2016



Año CIX Callao, abril de 2016 Núm. 1

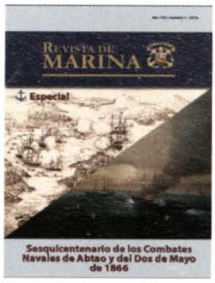
La *Revista de Marina,* es una publicación profesional, de periodicidad cuatrimestral, especializada en temas navales y marítimos, fundada en el año 1907, y tiene como propósito constituirse en un medio para difundir, promover e informar sobre materias de interés para el desarrollo y empleo del poder naval y promover la conciencia marítima.

Es editada por el Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, y está dirigida al personal naval en general, y a todo público e instituciones relacionadas con el quehacer naval y marítimo.

La *Revista de Marina* tiene un tiraje de tres mil ejemplares, y es distribuida a sus suscriptores, así como a miembros de los diferentes poderes públicos, instituciones estatales y privadas vinculadas a actividades marítimas, a académicos y empresarios nacionales, a bibliotecas especializadas, a instituciones de educación superior y a instituciones armadas extranjeras.

REVISTA DE MARINA

Año 109 / número 1 - 2016



Portada: Combate Naval de Abtao, Santiago y Hope (Museo Naval, Madrid) / Combate Naval del Dos de Mayo de 1866, Oleo de Orlando Yantas, Museo Naval del Perú - Callao.

Director
Calm. César Linares Roca

Editor general
C. de N. John Rodríguez Asti

Asesoría editorial y coordinación
C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti

Comité editorial y científico
Calm. César Linares Roca, Marina de Guerra del Perú
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Mg. Ernesto Morales Erroch, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Calm. (r) Rodolfo Reátegui Rodríguez, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
C. de N. y Mg. John Rodríguez Asti, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Calm. (r) Francisco José Yabar Acuña, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Mg. Hugo Pereyra Plasencia, Pontificia Universidad Católica del Perú
Mg. Carlos Ernesto Ausejo Castillo, Centro Peruano de Arqueología Subacuática

© 2016, 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, anexos 2334
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 109, n. 1 - 2016. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2016
V.; 23.5cm. X 17.5cm.
Cuatrimestral
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.



Contraportada: Infantería de Marina española en Chincha.

SUMARIO

EDITORIAL

7 Contralmirante, César Linares Roca

SECCIÓN ESPECIAL: SESQUICENTENARIO DE LOS COMBATES NAVALES DE ABTAO Y DOS DE MAYO DE 1866

10 LA INFLUENCIA DEL CONTEXTO MUNDIAL Y ESPAÑOL EN LOS ANTECEDENTES DE LA GUERRA DE ESPAÑA CONTRA LAS REPÚBLICAS DEL PERÚ Y CHILE
Capitán de Navío John Rodríguez Asti

32 TRASCENDENCIA DE LOS COMBATES NAVALES DE ABTAO Y CALLAO (1866)
Doctor Jorge Ortiz Sotelo

52 SESQUICENTENARIO DE LOS COMBATES DE ABTAO Y DOS DE MAYO DE 1866
Doctora Margarita Guerra Martiniere

SECCIÓN ARTÍCULOS

60 IMPLICANCIAS INTERNACIONALES DE LA PRIVATIZACIÓN DE LA SEGURIDAD EN LOS CONFLICTOS Y CRISIS HUMANITARIAS DE HOY
Capitán de Fragata Omar Tejada Pérez

82 LA NUEVA ÁREA MARINA PROTEGIDA QUE TODOS QUEREMOS: ASPECTOS CLAVE SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE LA ZONA RESERVADA DEL PACÍFICO TROPICAL
Magíster Alfredo Gálvez Ballón

90 EL SUBMARINO CONVENCIONAL FRENTE A SUS NUEVOS DESAFÍOS
Capitán de Corbeta Gabriel Donayre Montesinos

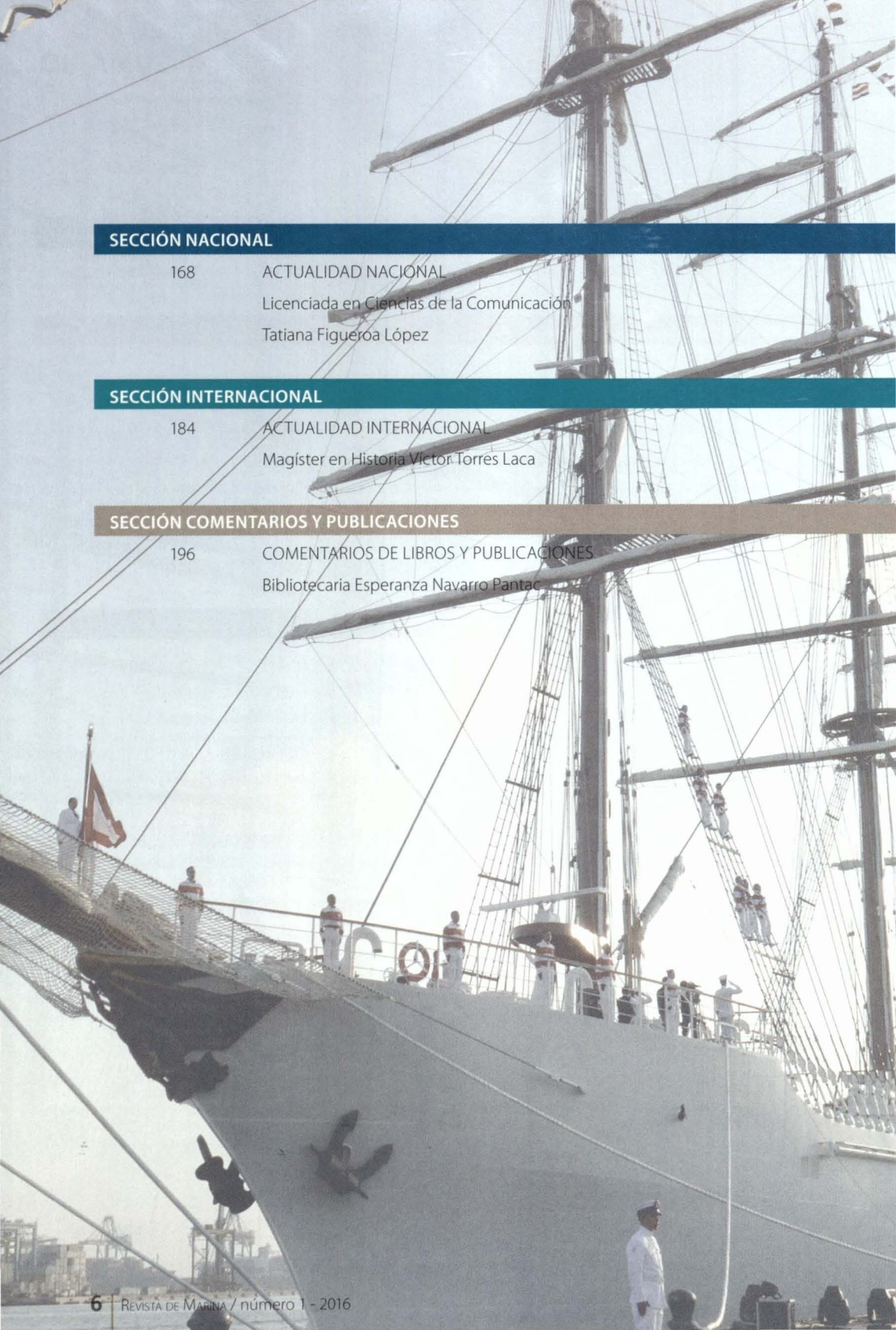
100 TRANSFORMACIONES EN EL PAISAJE MARÍTIMO DE LA COSTA VERDE: EL CASO DE LOS BAÑOS DE BARRANCO
Magíster Carlos Ausejo Castillo

114 SENSOR DE DETECCIÓN DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS EN ÁREA SUPERFICIAL DE ZONA PORTUARIA
Teniente Primero Jonatan Mendoza Alarcón

126 APUNTE PARA LA HISTORIA DE LA FUERZA DE SUBMARINOS
Vicealmirante (r) Gustavo Barragán Schenone

146 GUERRA HÍBRIDA: ¿ANTIGUA O NUEVA FORMA DE HACER LA GUERRA?
Capitán de Navío Juan Carlos Llosa Pazos

154 BAP *CORONEL BOLOGNESI*: EL BUQUE DEL HÉROE DE ARICA
Teniente EP Jaime Miguel Taype Castillo



SECCIÓN NACIONAL

168 ACTUALIDAD NACIONAL
Licenciada en Ciencias de la Comunicación
Tatiana Figueroa López

SECCIÓN INTERNACIONAL

184 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
Magíster en Historia Víctor Torres Laca

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

196 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Bibliotecaria Esperanza Navarro Pantac

EDITORIAL



Contralmirante
CÉSAR LINARES ROCA
Director

La presente edición de la *Revista de Marina,* está dedicada a recordar el sesquicentenario de los combates navales de Abtao y el Callao, hechos señeros en nuestra historia republicana por su honda significación, que pueden calificarse como dos claras muestras de la decisión del Perú de ratificar con rotunda firmeza su independencia de la que fuera metrópoli hispana. En dicha ocasión nuestro país, dando prueba de su histórico liderazgo, encabezó la llamada Cuádruple Alianza, que involucró en dicho empeño a Bolivia, Chile y Ecuador.

Fueron momentos en que el poder naval era fortalecido con las adquisiciones en Inglaterra de los blindados *Independencia* y *Huáscar,* que por razones de tiempo no lograron llegar a nuestras aguas para la contienda, y de la negociación para la incorporación de las corbetas *Unión* y *América*. Una de ellas, la *Unión,* al mando de nuestro insigne almirante Miguel Grau, en ese entonces capitán de corbeta, brilló en la escuadra aliada en aguas chilenas de Abtao, demostrando una vez más lo trascendente que es para un país marítimo como el nuestro no solo estar a la altura del valor y heroismo que la defensa de los intereses de la patria exigen, sino también estar preparados y alistados en todo momento con el material y equipamiento necesario para el cumplimiento del deber. Tal como lo expresara el peruano del milenio: "cuánto afianza una buena escuadra, los intereses, tranquilidad y soberanía de la nación".

Para resaltar estos hecho, se propició la realización de actos académicos de singular relieve y prestancia en que se recordó la efemérides sesquicentenaria con la participación de ilustres miembros del ámbito militar, académico y diplomático, quienes en sendas conferencias magistrales, que forman el corpus principal de esta edición, trataron con erudición y agudeza aspectos de política internacional, europea y americana, así como diversos temas navales que culminaron con los combates navales de Abtao, en aguas del archipiélago de Chiloé, y del Callao, en nuestras aguas.

A lo largo de las páginas siguientes el lector podrá encontrar también observaciones sagaces, análisis agudos e incluso sorprendentes paradojas que complementan la edición y que siempre buscan trasladarles una cuota de profesionalismo y sabiduría a través de cada uno de los artículos de esta su revista. Disfrútenla.

El director





Sesquicentenario de los combates navales de Abtao y del Dos de Mayo de 1866

SOLUBLE PACIFIC GUANO

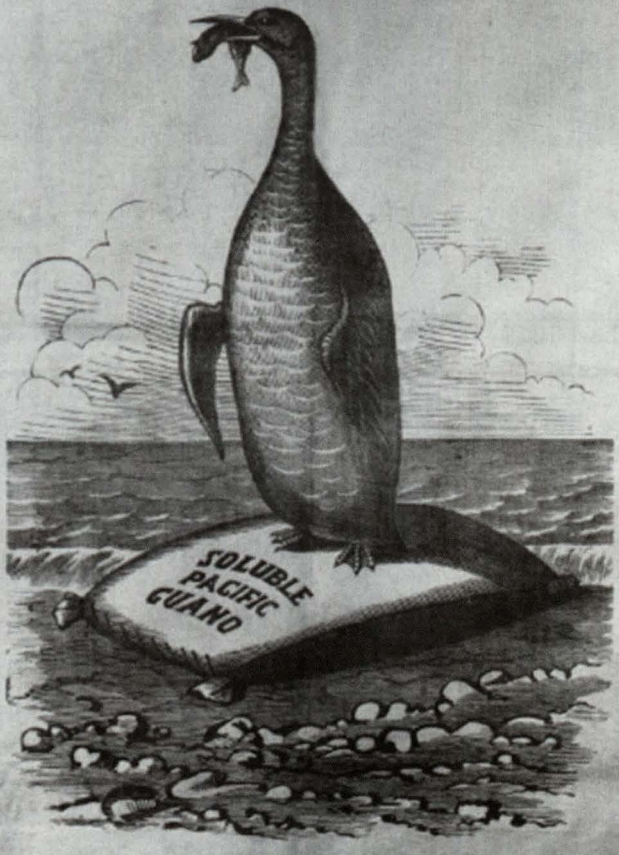
FOR

CORN

POTATOES

TOBACCO

GRASS



ROOT

AND

GRAIN CROPS

Of all kinds

GARDEN

VEGETABLES

&c., &c.

ITS USE SECURES TO THE FARMER A

LARGE AND REMUNERATIVE CROP

And has been found to pay better than any other investment.

FOR PARTICULARS CALL ON

La influencia del contexto mundial y español en los antecedentes de la guerra de España contra las repúblicas del Perú y Chile

Capitán de navío 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). Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, Miembro de la Asociación Española de Historia Naval y Marítima y miembro asociado del Corbett Centre for Maritime Policy Studies. Docente en la Escuela Naval del Perú y en la Escuela Superior de Guerra Naval. Profesor visitante en la Universidad de Murcia. Actualmente se desempeña como subdirector en la Dirección de Intereses Marítimos.



RESUMEN
Con la finalidad de recuperar su sitial como potencia de orden mundial y contrarrestar la creciente presencia norteamericana en Hispanoamérica, España desarrollo una política exterior a la que llamó "de prestigio". Para tal propósito, llevó a cabo una serie de acciones en el campo diplomático y militar, dentro de las que estuvo el envío de una Comisión Científica a América a bordo de naves de su Escuadra. Sin embargo dichas acciones no fueron necesariamente bien recibidas por las repúblicas americanas, y en el caso del Perú, un incidente fortuito, sumado a un poco consecuente manejo de la crisis suscitada, devino en una inesperada guerra entre España con las repúblicas de Perú y Chile.

PALABRAS CLAVE: Chile. Perú. España. Guerra con España, Incidente de Talambo. Comisión Científica del Pacífico. Guerra Hispano-Sudamericana

ABSTRACT
In order to regain its standing as a world power order and counter growing US presence in Latin America, Spain developed a foreign policy which he called "Prestige Policy". For this purpose, it conducted a series of actions in the diplomatic and military fields, among which was sending a Scientific Expedition on board ships of their fleet. However these actions were not necessarily well received by the American republics, and in the case of Peru, a fortuitous incident, coupled with some consistent management provoked crisis, became an unexpected war between Spain with the republics of Peru and Chile.

KEYWORDS: Chile. Perú. Spain. War with Spain, incident of Talambo. Scientific Expedition of the Pacific. Chincha Islands War.

En 1864, como parte de una nueva política exterior, denominada "política de prestigio", España decide enviar una fuerza naval hacia aguas americanas, llevando a bordo una comisión científica y, con ello, dar pasos hacia la recuperación de su sitial como potencia mundial de primer orden y recobrar la influencia perdida en Hispanoamérica frente a sus antiguas posesiones, convertidas ahora en jóvenes repúblicas.

• Artículo recibido el 8 de abril de 2016, aprobado para su publicación el 12 de abril de 2016.

Relacionado con ello, la conmemoración durante el presente año del sesquicentenario de los combates navales de Abtao y del Callao del 2 de mayo de 1866, que hoy nos convoca, nos indica que aquellas intenciones y objetivos por parte del Gobierno español no llegaron a buen puerto, y desencadenaron más bien en una guerra contra las repúblicas de Chile y el Perú.

Sobre las motivaciones que tuvo España para entrar en guerra enfrentando a Chile y el Perú aliados, con un posterior apoyo de Ecuador y Bolivia, se ha escrito y dicho bastante. En cuanto a nuestro país, resulta curioso comprobar cómo en el imaginario nacional ha prevalecido la idea de que lo ocurrido en aguas del Pacífico sudamericano, entre 1864 y 1866, fue producto de un intento español por poner pie nuevamente en territorios americanos y apoderarse de nuestra riqueza guanera. A esta idea, sin lugar a dudas, influyó notablemente la política intervencionista de otras potencias europeas en varias partes del mundo, y de manera especial la francesa en México y de la propia España en Santo Domingo.

En ese sentido, el objetivo del presente trabajo, será el efectuar un breve análisis del contexto internacional y la situación de España en los años previos al conflicto, para, de esta manera, tener una mejor comprensión del escenario en el que fue desarrollada la política exterior española respecto a su relación con las repúblicas sudamericanas, y la manera de cómo, para el caso del Perú, una situación inesperada en conjunción con personas e intereses determinaron un manejo poco adecuado de una crisis que finalmente devino en guerra.

El contexto mundial

El segundo tercio del siglo XIX halla a un mundo regido bajo la hegemonía europea, sobre la base de un equilibrio entre las grandes potencias signatarias del Congreso de Viena de 1815, vencedoras de las guerras contra Francia, de las que Gran Bretaña asumirá una posición hegemónica.

Este nuevo orden mundial tenía como objetivo principal evitar un nuevo ciclo de guerras como el napoleónico. A partir de él, surgió un sistema de alianzas, que por un lado buscaba impedir cualquier tendencia agresiva de Francia en el futuro, así como un acuerdo a través de las potencias continentales, la Santa Alianza, cuyo principal interés era unir a los monarcas conservadores para combatir los focos revolucionarios en el Viejo Continente[1].

Sin embargo, este sistema se verá alterado —entre otros motivos— por el surgimiento del liberalismo en oposición a la restauración monárquica de la



Congreso de Viena, 1815.

Santa Alianza, así como por la pugna entre Francia, gobernada por Napoleón III, con Rusia, que —con afanes expansionistas— deseaba conquistar territorio turco para lograr su ansiado acceso directo al Mediterráneo. Consecuencia de ello, fue la Guerra de Crimea entre 1853 y 1856.

Con un nuevo escenario distinto al acordado en 1815, la segunda mitad del siglo XIX, vio la consolidación del imperialismo británico en plena época victoriana (1837-1901), a través de la extensión de sus dominios coloniales alrededor del mundo, y la expansión de otras potencias imperialistas europeas, que, como la Francia de Napoleón III, inició una serie de intervenciones en Asia, África y América.

En este último continente, hallamos la invasión a México en 1859, mediante la cual se colocó a Maximiliano de Habsburgo como emperador, empresa que terminó en un rotundo fracaso.

En palabras del historiador Eric Hobsbawm, en esta época el mundo verá la creación de una economía global, que penetrará de forma progresiva en los rincones más remotos del mundo, con un tejido cada vez más denso

1. CORIGLIANO, Francisco. Cuatro siglos de balances de poder mundial, de Westfalia a nuestros días. Setiembre de 2012. En: Reflex. *Revista de Análisis, Reflexión y Debates en Ciencia Política*. Vol. 1, nro. 4, p. 45.

de transacciones económicas, comunicaciones y movimiento de productos, dinero y seres humanos que vinculaba a los países desarrollados entre sí y con el mundo subdesarrollado[2].

Este proceso se verá apoyado fundamentalmente por tres grandes cambios, que, en conjunción, fueron los impulsores de las intervenciones europeas. Estos cambios fueron un aumento notable de la población mundial; grandes avances tecnológicos derivados de la Revolución Industrial, tales como el ferrocarril, la navegación a vapor, los progresos en el campo de las armas y el telégrafo, para mencionar algunos; y finalmente el aumento del comercio y la migración, esta última como consecuencia directa del aumento demográfico.



Emperador Maximiliano de Habsburgo.

En cuanto a España, como bien lo ha señalado el historiador Juan B. Vilar, para una correcta interpretación de las relaciones exteriores durante el segundo tercio del siglo XIX, o lo que es igual durante el largo reinado de Isabel II, hay que partir de su encuadramiento en el contexto internacional[3] antes mencionado. La negativa de las naciones de la Santa Alianza por reconocer el régimen de Isabel II determinó la inserción de este en el frente franco británico de acuerdo con el tratado de la Cuádruple Alianza, el que suscribió el 22 de abril de 1834.

En la línea de lo expresado por Vilar, la política exterior que llevará a cabo la España isabelina, no solo estará determinada por la realidad europea, sino también por una realidad nacional. A diferencia del Reino Unido y Francia, la carencia española de potencial económico y poderío militar necesarios al inicio del periodo isabelino la condenaba a una posición de pequeña potencia de

2. HOBSBAWM, Eric. *La era del imperio: 1875-1914.* 6.ª ed. Buenos Aires: Crítica, 2009, p. 71.
3. VILAR, Juan B. Aproximación a las relaciones internacionales de España (1834-1874). 2007. En: *Historia Contemporánea*, Universidad del País Vasco, nro. 34, p. 9.

segundo orden, que aspiraba a mantener en la medida de lo posible un statu quo de los territorios residuales de su desaparecido imperio mundial. Esta débil situación se verá amenazada por tres serios inconvenientes: la propia debilidad del país, la discontinuidad de sus posesiones y las pretensiones imperialistas de otras potencias más fuertes[4], como lo serán los Estados Unidos de América.

Bajo estas consideraciones generales del contexto internacional en el que se inicia el segundo tercio del siglo XIX, a continuación haremos una breve revisión de lo acontecido con España durante el periodo.

España 1824-1862

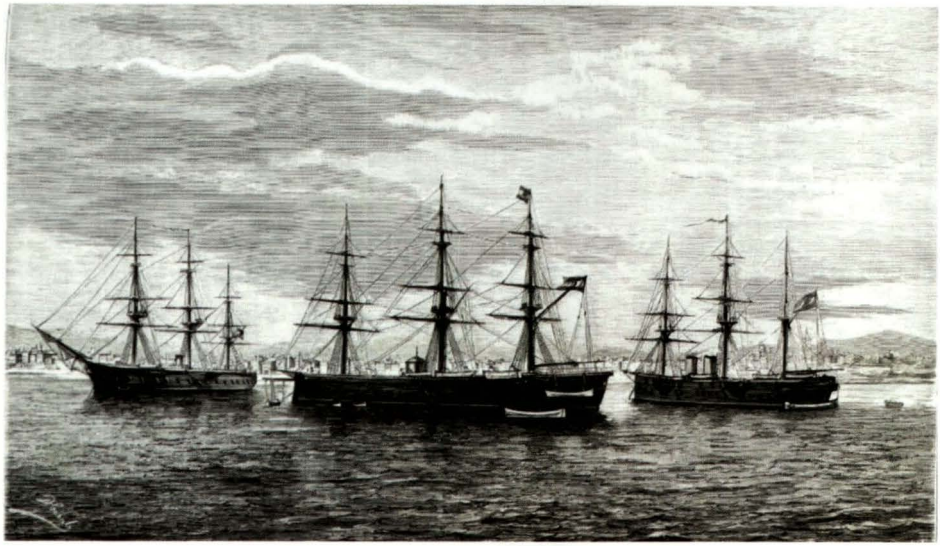
La batalla de Ayacucho significó para el Imperio español el final de su presencia hegemónica en América. A partir de entonces, las posesiones españolas en Ultramar fueron Cuba y Puerto Rico en el Caribe, el archipiélago de las Filipinas, las islas Marianas, Carolinas y Palaos en el Pacífico asiático, y un pequeño territorio e islas adyacentes en el golfo de Guinea, África. En resumen, la monarquía española se vio reducida a una serie de territorios estructuralmente muy heterogéneos, geográficamente muy dispersos y aislados entre sí[5]. En opinión del historiador español Guillermo del Castillo, España se había convertido desde 1814 en una potencia de bajo rango, marginada con respecto a Europa, arruinada durante la "agonía del Antiguo Régimen", económicamente atrasada y ya sin originalidad ni empuje, careciendo de una marina digna de ese nombre"[6].

Lo sucedido con España en los años posteriores a la disolución de su antiguo imperio es un proceso con ciertas similitudes, aunque más tardío, al ocurrido con otras potencias europeas. Parte de la clave del cambio experimentado por España durante el segundo tercio del siglo XIX halla su explicación fundamental en la desaparición del absolutismo representado por Fernando VII en 1833.



Fernando VII, Rey de España.

4. Ídem, p. 10
5. DEL CASTILLO, Guillermo. *América hispánica (1492-1898).* Madrid: Marcial Pons Historia. 2010, p. 8028.
6. Ídem.



Unidades de la Armada Española, 1865. Col. Museo Naval de Madrid.

A partir de entonces, ya sea durante las dos regencias que se sucedieron entre 1834 y 1843 por la minoría de edad de Isabel II, o la etapa posterior hasta 1858, España iniciará la modernización de su administración estatal bajo un molde francés con un Estado centralizado, uniforme, con un sistema político parlamentario, liberal y constitucional.

Bajo este nuevo sistema, se alternarán en el poder los partidos moderado y progresista. Llegada la década de 1850, el poder será asumido por una coalición de políticos de centroderecha y centroizquierda, que, agrupados en el Partido de la Unión Liberal, y bajo el liderazgo de Leopoldo O'Donnell, militar y político de amplio prestigio y trayectoria, asumirá las riendas del Estado a partir de junio de 1858, iniciando lo que se denominó el Gobierno Largo.

El Gobierno Largo de O'Donnell al frente de la Unión Liberal y el impulso de una nueva política exterior española

Esta etapa, en la que O'Donnell se mantuvo al frente del gobierno español liderando el partido Unión Liberal, por un lapso de cuatro años y nueve meses (junio de 1858 a marzo de 1863), estuvo caracterizada por una relativa estabilidad política y preservación del orden interno. Parte del éxito

de O'Donnell se debió a desempeñar de manera simultánea los cargos de presidente del Consejo de Ministros, la cartera de Guerra y la de Ultramar, concentrando por ello en su persona un gran poder.

Por otro lado, la estabilidad política de estos años se vio favorecida por el progreso económico promovido por unionistas. Si durante la regencia de Espartero 14 años antes aún no se percibía una clara recuperación económica, la década moderada (1844-1854) vio el incremento de las inversiones, de manera especial en el campo industrial. En opinión del historiador José Luis Comellas, los años 1857-1865 fueron sin duda los de más intensa expansión económica de todo el siglo, coincidiendo esta buena coyuntura con la extendida a gran parte de Europa[7].



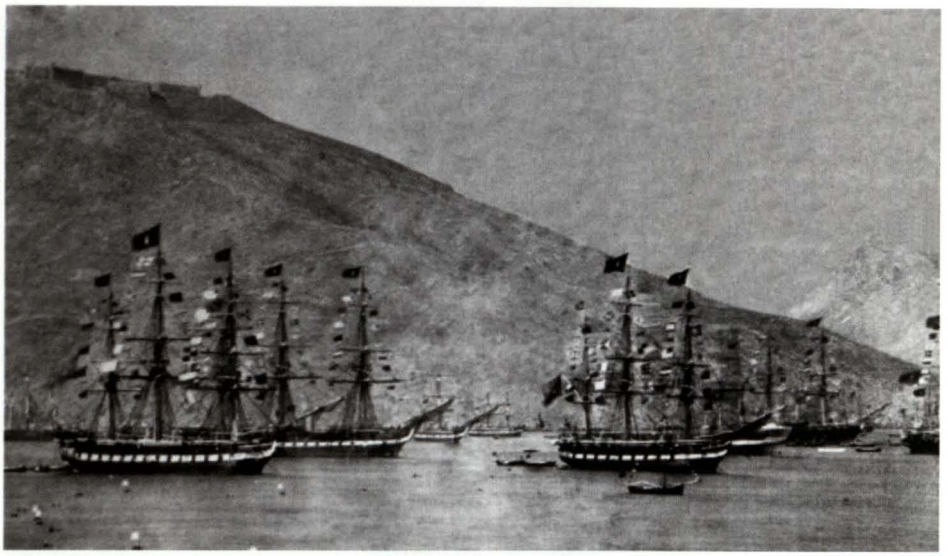
General Leopoldo O'Donnell.

La política económica de la Unión Liberal atrajo el ingreso de inversiones y empresas foráneas, capitales que permitieron mejoras en las comunicaciones ferroviarias, e impulsaron el desarrollo industrial y la construcción naval.

La "política de prestigio" de la Unión Liberal y la idea de una España, potencia de primer orden mundial

En el plano internacional, la Unión Liberal impulsó una política exterior destinada a recuperar una posición preponderante de España dentro de las naciones europeas y con aires nostálgicos de su pasado imperial, y emprendió una serie de intervenciones, algunas de ellas secundando a Francia y Gran Bretaña.

7. COMELLAS, José Luis. *Historia de España contemporánea.* 10.ª ed. Madrid: Ediciones Rialp. 2014, p. 207.



Naves de la Escuadra Española. Col. Museo Naval de Madrid.

Para algunos autores, este despliegue fue parte de una política que ha sido denominada "diplomacia de prestigio", que llevó a España a hacerse presente en Asia, África y América, después de una prolongada ausencia de los escenarios internacionales. De manera especial, sus intervenciones en Indochina (1858-1862) apoyando a Francia, seguida por la Guerra de Marruecos (1859-1860), respondieron al especial interés en cimentar la popularidad del gobierno de turno en torno a una aparente recuperación de España como potencia mundial[8]. Los réditos de estas dos primeras aventuras intervencionistas fueron más en el campo político que en el estratégico, siendo el principal beneficiado el Gobierno Largo de O'Donnell, que halló popularidad en ellas.

Para el caso americano, las intervenciones españolas habrían respondido, más bien, a motivaciones geopolíticas distintas a las precedentes. En ese sentido, como bien sostiene el historiador mexicano Agustín Sánchez, para el caso de la reanexión de la República Dominicana (1861-1865), la participación en la expedición tripartita a México (1861-1862) y la expedición científica y posterior guerra contra Chile y el Perú, tuvieron razones de fondo, en un intento por parte de un sector de la elite político-liberal —perfectamente calculado— para recuperar posiciones en el continente americano, extendiendo la influencia

8. SANCHEZ ANDRÉS, Agustín. La intervención española en el Pacifico sur en el contexto de la política latinoamericana de España, 1863-1866. En: PALACIOS, Guillermo y PANI, Erika. *El poder y la sangre. Guerra, estado y nación en la década de 1860*. México D. F.: Colegio de México. 2014, p. 1.

española sobre las nuevas Republicas hispanoamericanas, con énfasis en el área del Caribe, para, con ello, establecer una serie de contrapesos a la creciente presión estadounidense sobre las colonias antillanas españolas de Cuba y Puerto Rico[9].

En esta pugna, el inicio de la guerra de Secesión, en abril de 1861, vino a facilitar el despliegue diplomático y militar español, perdiendo con ello —momentáneamente— los Estados Unidos su capacidad para contrarrestar la renovada presencia española.

Sobre las dos primeras aventuras en Hispanoamérica, debemos mencionar que, con justa razón, despertaron alarma en las jóvenes repúblicas, puesto que se temía una etapa de intervencionismo neocolonial.

El surgimiento del denominado "panhispanismo" y su influencia en una renovada presencia española en América

Si en el plano político y diplomático se hallaron motivos en España para justificar su intervención fuera de tierras europeas, en el campo de las ideas ello también halló una argumentación adicional.

Desde mediados de la década de 1850, algunos sectores importantes de la sociedad española llevaron a cabo un movimiento político y cultural, denominado "panhispanista", con el fin de estrechar las relaciones mercantiles entre España y las repúblicas hispanoamericanas, así como para estimular y favorecer los esfuerzos integradores del mundo hispánico para contener el expansionismo norteamericano y buscar un liderazgo cultural entre las naciones hispanohablantes.

Esta ideología panhispanista, de amplia aceptación por parte de los partidarios de la Unión Liberal, encontró como vehículo de propagación, a una serie de revistas americanistas surgidas en Madrid entre 1853 y 1857, como lo fueron la revista *La América. Crónica hispano-americana*, la *Revista Española de Ambos Mundos* y El Museo Universal, publicaciones todas que tuvieron amplia difusión en la península y en el continente americano.

9. Ídem, p. 3.


AÑO PRIMERO.

EL MUSEO UNIVERSAL.

1857.

DESIDERATA

Revista *El Museo Universal*. Portada de la primera edición del año 1857.


LA AMERICA

CRÓNICA HISPANO-AMERICANA.

Revista *La América*. Portada edición del 4 de junio del 1857.

La modernización de la Armada española y su papel como parte de la "política de prestigio"

Otro aspecto gravitante en la implementación de una política exterior que le permitiese a España desempeñar un rol a nivel de potencia mundial era la necesidad de poseer un poder naval adecuado.

La Revolución Industrial trajo consigo una serie de innovaciones que transformaron la manera de hacer la guerra en el mar, y precisamente es en la segunda mitad del siglo XIX en la que estos progresos se irán incrementando a pasos agigantados. Una época que creemos adecuadamente caracterizada por el historiador Williamson Murray como de "la industrialización de la guerra" en la que, pese a no existir conflictos de orden mundial, sino más bien focalizados geográficamente, será testigo de la aparición de nuevos tipos de buques de guerra, con máquinas a vapor y propulsados a hélice, dotados de blindaje y con cascos de hierro.

En lo que a conflictos se refiere, el que se constituyó como un potenciador e impulsor de nueva tecnología militar fue la Guerra de Crimea, que enfrentó a Rusia contra el Imperio otomano, a cuyo auxilio acudieron Gran Bretaña y Francia para contrarrestar las aspiraciones rusas en los Balcanes y el Mediterráneo. Los combates y batallas, tanto en tierra como en el mar de aquel conflicto, constituyeron en algunos aspectos hitos importantes en la historia de la guerra,

puesto que hubo una gran influencia directa de la ciencia y de la tecnología en el campo de batalla[10].

La Guerra de Crimea trajo consigo la consolidación de la propulsión a vapor en buques de guerra, el empleo de proyectiles explosivos y la aparición de buques blindados inicialmente bajo la forma de baterías flotantes, avances que forzaron a las Armadas más importantes del mundo a renovar obligadamente sus flotas. Estos cambios hacían necesaria una gran inversión, ya fuese para la adquisición de las nuevas naves de guerra a vapor o para la implementación de astilleros propios para su construcción.

En el caso de España, el renacimiento de su Armada cobró gran impulso gracias a las mejoras económicas a partir de 1845, de tal manera que, hasta 1868, se encargó la construcción de un total de 170 unidades, dentro de las más importantes, 7 fragatas blindadas, 13 fragatas y una corbeta, todas a hélice, 29 goletas de hélice, 31 vapores de rueda o hélice para apoyo logístico, así como 11 transportes de origen británico. Cabe señalar, que el concepto fundamental de esta nueva fuerza naval, era su capacidad para efectuar grandes travesías oceánicas y de operar en aguas lejanas[11], condición que encajaba perfectamente con una Armada de orden mundial, al servicio de la renovada política exterior de prestigio española.

Tipo de buque	Clasificación	Cantidad
Buques blindados	Fragatas	7
	Fragatas y corbetas	14
Buques de hélice	Goletas	29
	Transportes	11
Vapores de rueda	Transportes	31

Inventario de naves de la Armada Española 1845 - 1868. Elaboración propia

10. MURRAY, Williamson A. La industrialización de la guerra. En: PARKER, Geoffrey. *Historia de la guerra*. Madrid: Akal. 2010, p. 227.
11. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín. *La Campaña del Pacífico (1862-1871). España frente a Chile y Perú*. Madrid: Agualarga. 1999, p. 25.

La expedición de la Comisión Científica del Pacífico

Con estos antecedentes, como parte de la política internacional panhispanista del gobierno de la Unión Liberal, en el año 1860, surgió la idea de mostrar ante América, a una España que buscaba ocupar nuevamente un lugar entre las primeras potencias del mundo, así como el renovar su prestigio en la región.

El poder naval reconstruido en los años precedentes, representado en las naves de su nueva Escuadra, sería la herramienta fundamental para cumplir con este objetivo.

La oportunidad llegó con la propuesta del ministro de Estado, Saturnino Calderón Collantes, quien en de marzo de 1860, propuso a su par de Marina, José MacCrohon, una recomendación para el envío de buques de guerra, que teniendo como destino las islas Filipinas, recorriesen las costas americanas recalando preferentemente en Río de la Plata, Valdivia, Valparaíso, Copiapó, Cobija, el Callao, Guayaquil y otros puertos de Nueva Granada, Centroamérica y México, paseando por ellos el pabellón de guerra español.

En detalle, lo que buscaba el Gobierno español era enviar buques de guerra a aquellos territorios, con el objeto de defender los intereses españoles en la zona, favorecer el comercio y estrechar los lazos políticos con las antiguas posesiones coloniales, sin descartar el posible establecimiento de una base naval. Esto último ya había sido logrado con Uruguay, en donde desde 1845 se había establecido la Estación Naval de Montevideo, y para la época, ya existía una petición por parte del encargado de negocios español en Quito, mediante la cual se sugería el establecimiento de una estación naval en el Pacífico Sur.

Otro objetivo, no menos importante para justificar el envío de esta fuerza naval, era contrarrestar la creciente influencia de los Estados Unidos en la región, país que, como ya se ha mencionado, ambicionaba Cuba y Puerto Rico, y, para la fecha, el momento no podía ser más propicio para España, considerando que aquella nación se hallaba inmersa en una guerra civil.

Sin embargo, el proyecto de enviar una escuadra a aguas americanas tuvo que postergarse ante la prioridad que demandó la intervención española en México y Santo Domingo[12].

Mientras se resolvían los asuntos en Centroamérica, a fines de marzo de 1862, el Ministerio de Fomento propuso la conformación de un equipo de naturalistas

12. PUIG-SAMPER, Miguel Ángel. *Crónica de una expedición romántica al nuevo mundo. La Comisión Científica del Pacífico* (1862-1866). Madrid: Ediciones Polifemo. 2013, p. 24.



Miembros de la Expedición Científica del Pacífico. Col. Museo Casa de América, Madrid.

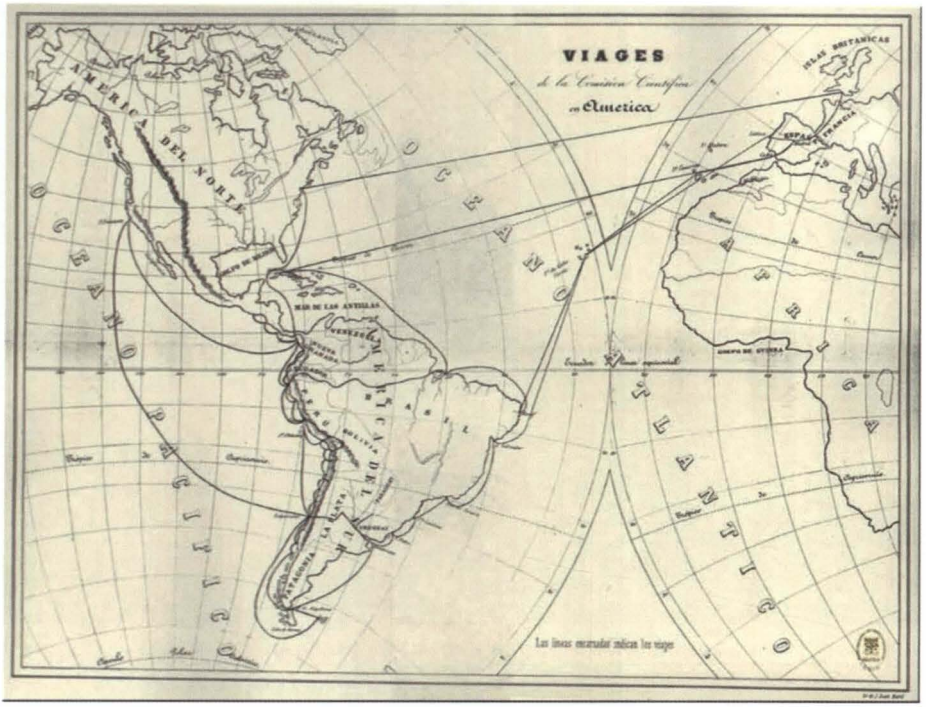
para que se incorporasen a la escuadra que habría de viajar a Sudamérica[13]. Los ocho integrantes de dicho equipo, denominado Comisión Científica del Pacífico, fueron elegidos entre los más destacados científicos de la época, con la misión de realizar diversos trabajos científicos, y recolectar diversas especies de los reinos animal, vegetal y mineral, así como objetos antropológicos para su posterior remisión y estudio en el Museo de Ciencias Naturales de Madrid.

Entonces, como se puede apreciar, la conformación de la Comisión Científica del Pacífico era una empresa subsidiaria dentro de una de mayor envergadura encomendada a la escuadra, que era la de afianzar la presencia española en aguas americanas.

El inicio de la expedición, el viaje a Sudamérica y el inicio de una crisis en el Perú

Hasta ahora, hemos reseñado una serie de elementos que, bajo la perspectiva del Gobierno español, hacían propicio el envío de su escuadra en son de

13. LOPEZ-OCÓN, Leoncio y PUIG-SAMPER, Miguel Ángel. Condicionantes políticos de la Comisión del Pacífico. En: *Estudios sobre historia de la ciencia y de la técnica, IV Congreso de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas*. Valladolid: Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura y Bienestar Social. 1998, p. 668.



Mapa con el itinerario de viajes de la Comisión Científica en América. Col. Museo Casa de América, Madrid.

buena voluntad, llevando a bordo una comisión científica. Sin embargo, debemos mencionar que, al otro lado del Atlántico, la presencia española, en circunstancias en las que se producía la intervención en México y la anexión de Santo Domingo, perjudicaron las relaciones y suscitaron alarma y un sentimiento antiespañol, tanto en los Estados Unidos como en las repúblicas americanas, con algunas de las cuales España aún no había establecido relaciones diplomáticas luego de sus independencias.

Uno de estos casos fue el del Perú, país con el que, pese a negociaciones iniciadas desde 1842, tan solo se había logrado establecer consulados en ambos países. Es oportuno señalar que fue nuestro país uno de los principales abanderados del americanismo surgido en rechazo a las intervenciones europeas en Centroamérica. Memorable es el manifiesto del entonces presidente mariscal Ramón Castilla, a las repúblicas americanas, denunciando las intenciones agresivas de España, por lo que se halla lógica en la alarma que al otro lado del Atlántico generó el zarpe de la comisión científica.

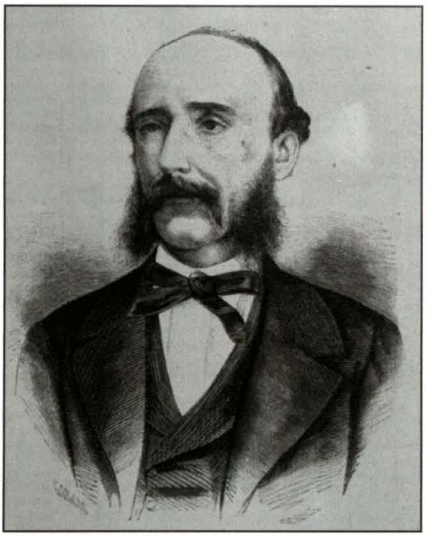
Pero dejemos de lado este detalle y retornemos a la travesía de la comisión.

El viaje de la misma fue encomendado a una División Naval, conformada por las fragatas *Resolución* y *Nuestra Señora del Triunfo*, y la goleta *Vencedora*, naves a las que se les uniría posteriormente en aguas sudamericanas la goleta *Covadonga*. El mando de esta fuerza naval recayó en el general Luis Hernández Pinzón. Como es de suponer, a dicho jefe se le dieron instrucciones específicas para el desarrollo de su importante comisión, y en este punto es importante tener en cuenta que en aquel documento había un apartado específicamente destinado al caso del Perú, mediante el cual se le advertía al jefe naval que tomara una serie de precauciones, dentro de las que se decía que nuestro país, "era una de las [repúblicas] que más hostiles se habían mostrado a España, que no había motivos para creer que las malas disposiciones de su Gobierno se hubiesen modificado, agregando más adelante que al no existir un agente diplomático que pudiera entenderse con ese Gobierno, el jefe de la fuerza naval española y sus oficiales de mayor graduación procurarían entablar relaciones directas con sus gobernantes y hombres influyentes, con la finalidad de hacerles comprender la verdadera situación de España y la política de su Gobierno, y persuadirles de la necesidad de establecer una inteligencia amistosa y cordial, o de prevenir y alejar todo motivo de irritación y rompimiento"[14].



Fragata española *Resolución*. Col. Museo Casa de América, Madrid.

14. NOVO Y COLSON, Pedro. *Historia de la guerra de España en el Pacífico*. Madrid: Imprenta de Fontanet. 1882, p. 86.



Eusebio Salazar y Mazarredo.

Como se aprecia, se sabía de antemano que la escala y visita oficial en el Perú no sería una situación fácil de llevar a cabo. Por su parte, la travesía, transportando a la comisión científica, que hizo su trabajo sin mayores inconvenientes, fue iniciada desde el puerto de Cádiz el 10 de agosto de 1862, y realizada conforme a lo previsto, visitando varios puertos en Brasil, Argentina, las islas Malvinas y Chile. La escala en el Perú fue efectuada en el puerto del Callao entre el 10 y el 27 de julio de 1863, y pese a las dificultades que desde ambas partes se temía pudieran presentarse, fue llevada a cabo de la manera más cordial, incluyendo una visita protocolar del jefe español al vicepresidente peruano, general Diez-Canseco.

Sin embargo, como es conocido, un hecho inesperado, como lo fue el Incidente de Talambo, mediante el cual se produjo la lamentable muerte de un colono español a poco de haber zarpado la escuadra española del Callao, fue la causa que trajo consigo la posterior y desafortunada intervención del diplomático español Eusebio Salazar y Mazarredo, hechos ambos que se convirtieron en los detonantes de una crisis que evolucionó a una insospechada guerra tan solo dos años después.

Al respecto, el Incidente de Talambo y su secuela son los que usualmente han sido considerados como causas directas del conflicto, pero en lo referido a otro tipo de causas, tenemos desde aquellas que hablan de un supuesto interés español por hacerse de las islas Chincha para cangearlos por Gibraltar[15], hasta aquellas que sugieren un intento por reconquistar tierras del antiguo Virreinato del Perú[16]. Sin embargo, existen investigaciones recientes que van más allá de lo escrito a la fecha y, en ese sentido, un trabajo que brinda un enfoque novedoso es el del historiador mexicano Agustín Sánchez.

14. NOVO Y COLSON, Pedro. *Historia de la guerra de España en el Pacífico*. Madrid: Imprenta de Fontanet. 1882, p. 86.
15. MORALES PADRON, Francisco. *Historia de una relaciones difíciles*. Sevilla: Publicaciones de la Universidad de Sevilla. 1987, p. 104.
16. MOROTE SOLARI, Fernando. *Visión geopolítica del Perú*. Lima: Librería Studium EDiciones. 1984, p. 32.
17. SÁNCHEZ ANDRÉS, op. cit. pp. 339-364.



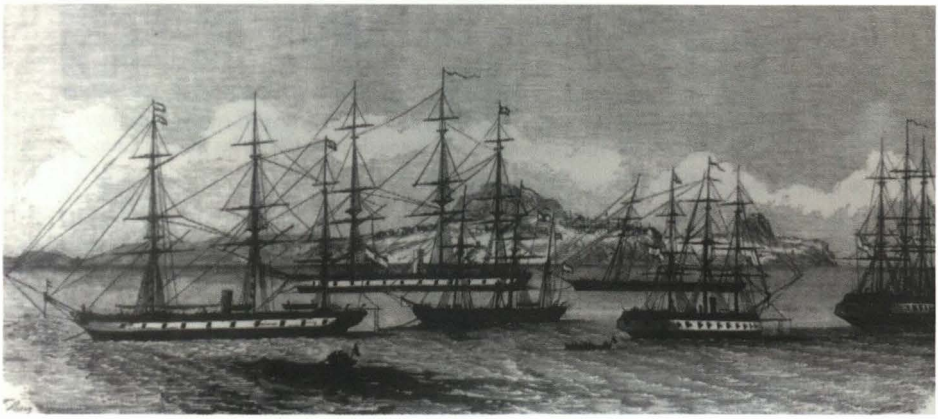
Islas de Chincha. (Museo Casa de América). Col. Museo Casa de América, Madrid.

Sánchez, en un reciente trabajo sobre la intervención española en el Pacífico sur entre los años 1863 y 1866[17], sostiene en primer lugar, que la inquietud que despertó en el Perú la presencia española en aguas americanas, se debió a un temor que la expedición estuviera dirigida a apropiarse de las islas Chinchas. Si bien es cierto que las versiones que vinculan a un supuesto interés español por el guano peruano no son nuevas, Sánchez nos propone que en España existía un grupo de presión interesado en forzar a su Gobierno a establecer relaciones diplomáticas con el Perú, para que, de este modo, se negociase un tratado comercial hispano-peruano que les abriera el mercado del guano y evitara el encarecimiento progresivo de este producto, a causa del férreo monopolio ejercido por empresas inglesas en su extracción y comercialización en Europa. Obsérvese que lo que se propone no es apropiación del recurso, sino su negociación con comerciantes españoles como intermediarios.

En efecto, de publicaciones españolas de la época, como la revista *La América*, se aprecia el interés de ciertos sectores españoles por establecer relaciones comerciales, que le permitiese a España convertirse en un punto de comercialización y redistribución del guano en Europa.

Sin embargo, hasta fecha posterior al zarpe de la escuadra española, ninguna de las partes había logrado pasos firmes para el establecimiento pleno de relaciones diplomáticas, con lo que tales intenciones comerciales tan solo constituirían una aspiración, dentro de las causas ocultas que menciona Basadre.

Siguiendo lo que propone Sánchez, la oportunidad deseada por este grupo interesado en el guano peruano habría llegado gracias a dos hechos inesperados. En primer lugar, el breve vacío de poder generado tras la caída del gobierno presidido por el general Leopoldo O'Donnell en marzo de 1863, y un nuevo gobierno moderado surgido en enero de 1864 bajo la presidencia de Alejandro Mon, el cual se habría mostrado más receptivo a las incitaciones del grupo de presión interesado en la apertura del mercado del guano, a través del esperado entendimiento comercial entre ambos países.



Escuadra española luego de la captura de las islas Chincha.

El segundo hecho sería a consecuencia de la crisis diplomática surgida a partir del Incidente de Talambo. Según Sánchez, el nuevo ministro de Estado español, José Francisco Pacheco, habría maniobrado desde un primer momento en aprovechar la crisis para forzar al Perú a establecer relaciones diplomáticas y firmar un tratado que abriera la puerta a un entendimiento comercial para el negocio del guano.

En esa línea, podría tener cierta lógica el envío del tristemente recordado Eusebio Salazar y Mazarredo con el título de comisionado extraordinario en el Perú, con intención clara de provocar una crisis destinada a forzar al Gobierno peruano a negociar con el representante español desde una posición de fuerza.

Sin embargo, sea cierta o no esta versión, que consideramos merece un mayor estudio, sabido es que Salazar y Mazarredo intencionalmente ocultó al general Hernández Pinzón, por razones aún no del todo claras (algunas versiones hablan de un supuesto interés de aquel personaje por efectuar un canje de las islas Chincha con los británicos por Gibraltar), las instrucciones recibidas por el Gobierno español, que indicaban evitar una escalada del incidente en una crisis de mayores proporciones, la que se produjo finalmente con la captura de las islas el 14 de abril de 1864.

Creemos que, si bien es cierto que las ambiciones sobre el guano peruano han sido una de las posibles causas ocultas que señala Basadre, no debe ser la única ni la más importante a ser tenida en consideración, habida cuenta que el propio conflicto surgió de la interacción directa de los propios representantes de ambos países.

Lo ocurrido posteriormente, que devino finalmente en una guerra declarada



General Hernández Pinzón. Col. Museo Casa de América, Madrid.

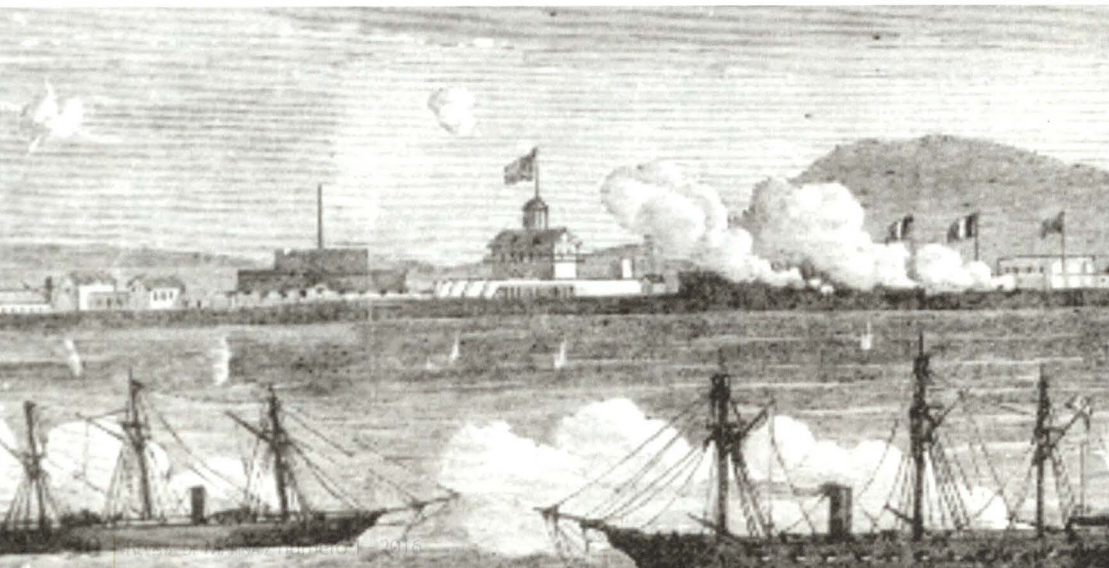
entre España, Chile y el Perú, va más allá de lo que nos hemos propuesto para la presente exposición, pero, sin lugar a dudas, dicho conflicto per se resultó totalmente opuesto a los objetivos de política internacional de prestigio y panhispanista trazados desde Madrid. Y en este punto es importante mencionar que parte de la responsabilidad de los resultados adversos a lo que se buscaba, estuvo directamente relacionada con el accionar de los representantes españoles que tuvieron a cargo el manejo inicial de la crisis. Por un lado, Pinzón, y, por otro, Salazar y Mazarredo, cuyo ocultamiento, hasta donde conocemos, premeditado de las instrucciones recibidas por su Gobierno actuaron como lo que en la teoría de manejo de escenarios prospectivos se conoce como un *wild card*, o un hecho azaroso, que no hizo sino precipitar la crisis con el Perú, hacia una guerra que ambas partes no deseaban.

Conclusiones

Antes de culminar, deseamos plantear algunas conclusiones a la luz de lo que hemos revisado.

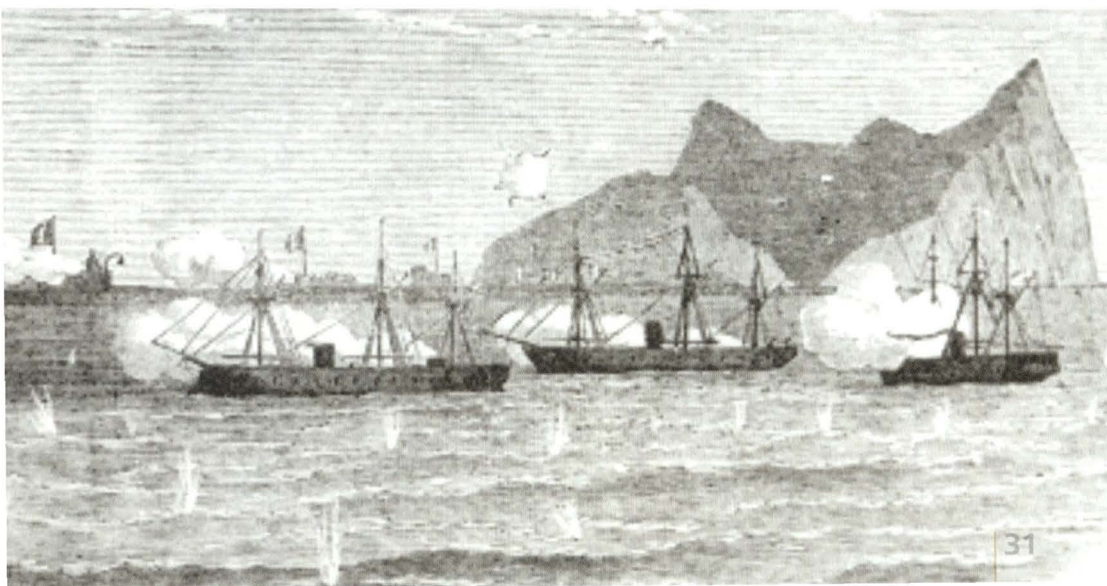
Durante el reinado de Isabel II, transcurrido en el segundo tercio del siglo XIX, halló a España en una etapa de recuperación que se mantuvo de manera sostenida hasta mediados de la década de 1860. Ello le permitió llevar a cabo una serie de acciones en el ámbito internacional destinadas a retomar su sitial como potencia mundial de primer orden. Sin embargo, el resultado adverso de sus acciones apoyando a Francia en México, el fracaso en Santo Domingo y el cuestionable final de su aventura guerrera contra las Repúblicas de Perú y Chile tan solo le procuraron un fugaz y discutible prestigio internacional.

En cuanto a su intervención en el Perú, si lo que se buscaba era restablecer lazos diplomáticos y comerciales con la joven república, el poco adecuado manejo de la crisis surgida a partir del incidente de Talambo, echó por tierra los objetivos y planes trazados encaminados a recuperar su prestigio e influencia en el continente americano.



Bibliografía

- COMELLAS, José Luis. *Historia de España contemporánea.* 10.ª ed. Madrid: Ediciones Rialp. 2014.
- DEL CASTILLO, Guillermo. *América hispánica (1492-1898).* Madrid: Marcial Pons Historia. 2010.
- HOBSBAWM, Eric. *La era del imperio: 1875-1914.* 6.ª ed. Buenos Aires: Crítica, 2009.
- LOPEZ-OCÓN, Leoncio y PUIG-SAMPER, Miguel Ángel. Condicionantes políticos de la Comisión del Pacífico. En: *Estudios sobre historia de la ciencia y de la técnica, IV Congreso de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas.* Valladolid: Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura y Bienestar Social. 1998, pp. 309-324.
- MURRAY, Williamson A. La industrialización de la guerra. En: PARKER, Geoffrey. *Historia de la guerra.* Madrid: Akal. 2010.
- NOVO Y COLSON, Pedro. *Historia de la guerra de España en el Pacífico.* Madrid: Imprenta de Fontanet. 1882.
- PUIG-SAMPER, Miguel Ángel. *Crónica de una expedición romántica al nuevo mundo. La Comisión Científica del Pacífico (1862-1866).* Madrid: Ediciones Polifemo. 2013.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín. *La Campaña del Pacífico (1862-1871). España frente a Chile y Perú.* Madrid: Agualarga. 1999.
- SANCHEZ ANDRÉS, Agustín. La intervención española en el Pacifico sur en el contexto de la política latinoamericana de España, 1863-1866. En: PALACIOS, Guillermo y PANI, Erika. *El poder y la sangre. Guerra, Estado y nación en la década de 1860.* México D. F.: Colegio de México. 2014, pp. 339-364.
- VILAR, Juan B. Aproximación a las relaciones internacionales de España (1834-1874). 2007. En: *Historia Contemporánea*, Universidad del País Vasco, nro. 34, pp. 7-42.





Bala incrustada en el casco de la fragata española *Almanza*. Museo Naval de Madrid.

Trascendencia de los combates navales de Abtao y Callao (1866)



Capitán de Fragata (r) Jorge Ortiz Sotelo (Ph.D.)
Doctor en Historia por la Universidad de St Andrews en Escocia. Ha sido director ejecutivo del Plan Binacional de Desarrollo Fronterizo Perú-Ecuador y del Instituto Peruano de Economía Social de Mercado. Actualmente es presidente del Instituto Peruano de Economia y Politica, y secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

RESUMEN
La ocupación española de las islas Chincha, principal depósito de guano peruano, dio inicio a un conflicto que pareció solucionarse a principios del siguiente año, pero que dio pie a que surguiera uno nuevo entre España y Chile. En 1866 el Perú se vio involucrado en dicho conflicto y despachó una división naval al extremo sur chileno, la que, formando parte de una fuerza peruano-chilena, enfrentó exitosamente a dos fragatas españolas en Abtao, el 7 de febrero de ese año. Poco después, siete buques de guerra españoles se presentaron en el Callao para bombardear la plaza, siendo rechazados con fuertes pérdidas por ambas partes. El presente artículo analiza estas operaciones, particularmente las acciones de Abtao y el Callao, sacando de ello algunas lecciones para el presente.

PALABRAS CLAVE: Historia naval. Perú. Chile. España. Guerra con España (1866).

ABSTRACT
The Spanish occupation of the Chincha Islands, main deposit of Peruvian guano, was the onset of a conflict that seemed to be solved at the beginning of the following year, however it triggered a new one between the Spain and Chile.
In 1866 Peru was involved in that conflict and detached a naval division to the southernmost point of Chile, where, forming up a Peruvian-Chilean force, it faced successfully two Spanish frigates in Abtao, on February 7th of that year. Soon after, seven Spanish Warships showed up in Callao to bomb the Main Square, being repelled with significant casualties of both sides. The present article analyses these operations, particularly the actions of Abtao and Callao, getting out of it some lessons for the present.

KEYWORDS: Naval History. Peru. Chile. Spain. War against Spain (1866).

En la década de 1860. En la década de 1860 España había reconocido la independencia y establecido relaciones diplomáticas con varias de sus antiguas colonias americanas, pero este no era el caso del Perú. Había varias razones para ello y su explicación escapa al propósito de este texto, pero las relaciones comerciales entre ambos países habían sido restablecidas en la década de 1830, impulsadas principalmente por los lazos personales y familiares de sus élites. Más aún, la fragata de guerra *Ferrolana* había visitado el Callao en 1851; intercambió saludos con el puerto y fue bien recibida por las autoridades peruanas[1]. Al año siguiente, la recién construida fragata de guerra peruana Amazonas permaneció un mes en Cádiz antes de iniciar su travesía hacia el Callao[2]. Pese a ello, a la designación de cónsules en di-

1. GARCÍA MARTÍNEZ, José Ramón. El viaje de la corbeta *Ferrolana* (1851), un intento español por restablecer relaciones con países sudamericanos. Ortiz Sotelo, Jorge (ed.). *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos e Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1993, pp. 101-124.
2. ORTIZ SOTELO, Jorge (ed.). *La fragata Amazonas y su viaje alrededor del mundo*, 1856-1859. Lima: Dirección General de Intereses Marítimos. 1988, p. 13.

• Artículo recibido el 18 de abril de 2016, aprobado para su publicación el 22 de abril de 2016.

versas localidades españolas al menos desde 1841, y a las misiones plenipotenciarias enviadas a España en 1853 y 1856, técnicamente seguíamos siendo beligerantes.

En 1861 la joven República Dominicana renunció a su independencia y pidió ser reincorporada a la soberanía española, cosa que el gobierno de Isabel II aceptó el 19 de mayo de ese año. Pocos meses después, una fuerza británica, francesa y española ocupó el puerto de Veracruz para obligar al Gobierno mexicano a pagar ciertas deudas. Si bien británicos y españoles se retiraron en un tiempo relativamente breve, dejando solos a los franceses, las repúblicas hispanoamericanas sintieron que su independencia podía verse amenazada[3].

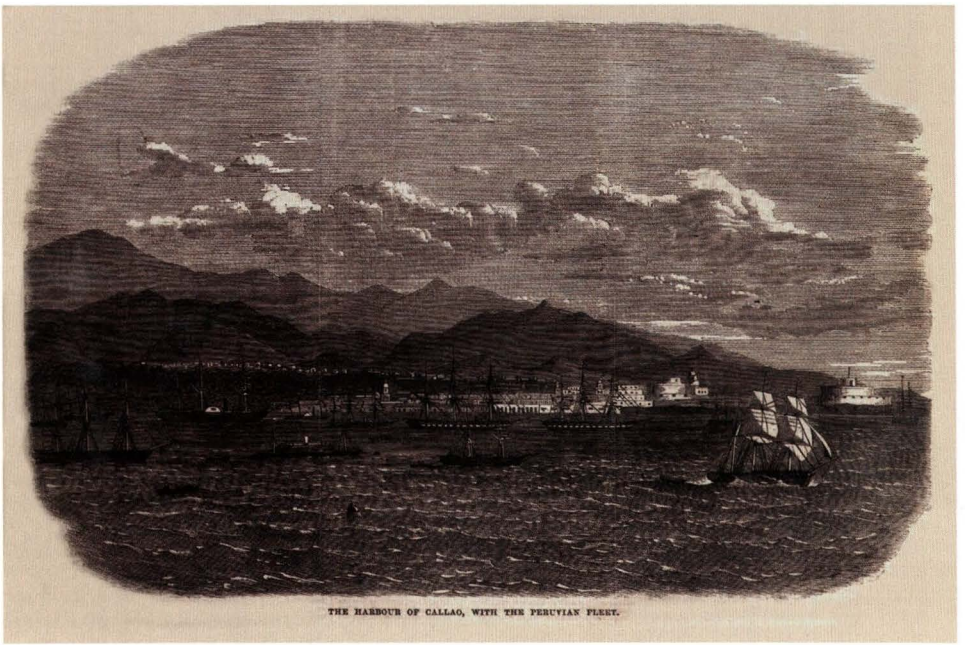
Ante estos hechos, el Gobierno peruano propuso a las cancillerías latinoamericanas una "alianza defensiva para rechazar la reconquista en el caso de que se pretenda, cualquiera que sea el nombre con que se la disfrace y la potencia que acometa realizarla"[4].

La población peruana también reaccionó con indignación ante la intervención europea en México. Así, en marzo de 1862 varios ciudadanos se reunieron para constituir la Sociedad Defensora de la Independencia Americana y nombraron como presidente a Francisco de Paula González Vigil[5]. La idea fue rápidamente replicada en Chile y Uruguay, donde en junio ya se habían conformado entidades similares bajo el nombre de Unión Americana[6].

La situación se tornó más delicada a fines de 1862, cuando el Gobierno español anunció que tres buques de guerra harían una visita de buena voluntad a los puertos americanos del Pacífico y llevarían además una comisión científica. Al mando del jefe de escuadra Luis Hernández Pinzón, dicha escuadrilla fue bien recibida tanto en Valparaíso como en el Callao, en abril y en julio de 1863, respectivamente. Pero el hecho no dejó de levantar suspicacias y desde enero de ese año el Gobierno del general Miguel de San Román inició gestiones para incrementar su poder militar, las que llevarían a la adquisición de artillería costera: los blindados *Independencia* y *Huáscar* y las corbetas *Unión* y *América*[7].

Una serie de factores, en los que no faltaron errores de lado y lado, y en los que le cupo papel protagónico al "comisario regio" Eusebio Salazar y Mazarredo, llevaron a que esa relación se deteriorara y España ocupara las islas Chincha en abril de 1864. Este acto hostil inició un periodo de franca tensión que se mantuvo hasta fines de enero siguiente, cuando, ante la imposibilidad material de expulsar a la flotilla española de aguas peruanas, fue necesario entablar negociaciones que

3. ORTIZ SOTELO, Jorge. *El apoyo peruano ante la invasión francesa*. Conferencia en el IX Simposio Internacional de Historia Militar de México. En prensa. 2012.
4. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DEL PERÚ. *Memoria que presenta el ministro de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores y Culto al Congreso Nacional de 1862*. Lima: Imprenta de La Época. 1862, doc. 9.
5. *EL COMERCIO*, nro. 7253 (31 de marzo de 1862), p. 3, cols. 2-5; nro. 7259 (4 de abril de 1862), p. 3, cols. 1-2.
6. *EL COMERCIO*, nro. 7365 (11 de julio de 1863), p. 3, col. 1-2; nro. 7450 (22 de setiembre de 1862), pp. 3-4.
7. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Catálogo de la Guerra de las Repúblicas Aliadas con España, doc. 001. Lima, 13 de enero de 1863.



Flota peruana en el Callao a finales de 1864. *The Illustrated London News 28.1.1865.*

culminaron con la firma de un tratado entre el general peruano Manuel Ignacio de Vivanco y el nuevo jefe de la escuadra española, general José Manuel Pareja, que dieron por superado el incidente.

Las islas retornaron a control peruano, pero las condiciones que hubo que aceptar fueron consideradas ultrajantes por los enemigos políticos del gobierno del presidente Juan Antonio Pezet, quien había sucedido a San Román luego de su deceso en abril de 1863. Las protestas se iniciaron casi de inmediato y a finales de febrero el coronel Mariano Ignacio Prado se levantó en armas en Arequipa, dando inicio a la llamada Revolución Restauradora del honor nacional. Si bien los revolucionarios reconocieron al vicepresidente Pedro Diez Canseco, el líder militar incuestionable era Prado. Parte de la Armada se sumó a los rebeldes, bajo el liderazgo del joven e impetuoso capitán de corbeta Lizardo Montero, y el 8 de noviembre de 1865, luego de diez meses de lucha, el presidente Pezet renunció a su cargo y Diez Canseco asumió el poder. Pocos días después, el 28 de ese mes, Prado tomó el poder y fue proclamado dictador.

Durante los meses que duró la crisis hispano-peruana, las relaciones entre el Perú y Chile se habían estrechado. Por un lado, se había negado el ingreso a puerto y el reabastecimiento a las naves de la escuadra española, mientras que por otro se había atendido al deseo chileno de repatriar los restos del general Bernardo O'Higgins. Si bien esto último solo se cristalizaría en 1869, en junio de 1864 el diario *El Comercio* señaló que dicho acto implicaría un gesto significativo para la futura relación entre nuestros pueblos. "No, no



Flota española en el fondeadero de San Lorenzo después del combate del Callao. Santiago y Hoppe, *Álbum de la Guerra del Pacífico*. Museo Naval de Madrid.

es el cadáver el que el Perú enviará a Chile, es el pasado que abre los derroteros del porvenir"[8]. Asimismo, una columna de 138 voluntarios chilenos, al mando del capitán de fragata Patricio Lynch y del teniente coronel Roberto Souper, se había presentado en el Callao para defender al Perú, siendo destinados a dotar el pontón *Ucayali*[9].

Obviamente, el Gobierno español reclamó y, una vez superada la crisis con el Perú, el general Pareja se dirigió a Valparaíso para demandar explicaciones. El Gobierno del presidente José Joaquín Pérez Mascayano se negó a ello, lo que llevó a que el 24 de setiembre Pareja declarase bloqueada la costa chilena. Al día siguiente el Gobierno chileno declaró rotas las hostilidades e inició un nuevo conflicto en el que el Perú, Chile, Bolivia y Ecuador se verían involucrados, aunque solo los dos primeros países tomaron parte activa en la lucha. El Gobierno de Pezet, comprometido en una guerra civil y consciente de la debilidad que aún tenía en términos militares, pues los blindados que se habían mandado construir no estaban listos, optó por mantenerse neutral. Similar actitud fue adoptada por los restauradores, aunque no faltaban las voces que alentaban unir sus fuerzas navales a las chilenas para atacar a las naves españolas, y que incluso se llegara a planear una acción combinada que debió ser ejecutada a fines de octubre[10].

8. *EL COMERCIO*, nro. 8264 (27 de junio de 1864), p. 2, col. 5.
9. ORTIZ SOTELO, Jorge. El combate del Callao (2 de mayo de 1866). Conferencia en la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. 3 de mayo de 2013.
10. ROMERO PINTADO, Fernando. *La República 1850 a 1870*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. *Historia Marítima del Perú*, vol. VIII. 1984-1985, pp. 540-544.
FUENZALIDA BADE, Rodrigo. *La Armada de Chile. Desde la alborada al sesquicentenario*. Santiago de Chile: spdi. 1978. II, pp. 591-592.

El 26 de noviembre, frente a Papudo, la corbeta chilena *Esmeralda* capturó a la goleta española *Virgen de Covadonga*. Fue un duro golpe para la escuadra española, más moral que material, y en particular para su jefe, el limeño Pareja, quien terriblemente ofuscado se quitó la vida a bordo de la *Villa de Madrid*. El mando español recayó en el brigadier Casto Méndez Núñez, comandante de la fragata blindada Numancia.



Capitán de navío Manuel Villar, comandante de la escuadra aliada en Abtao. Archivo Historico de Marina.

Dos días después de la acción de Papudo, Prado había asumido el poder en el Perú y con ello retomado los planes de actuar conjuntamente con Chile para combatir a la escuadra española. En consecuencia, el 3 de diciembre de 1865, pocos días después que Prado asumiera el Gobierno, las fragatas Amazonas y Apurímac zarparon del Callao hacia Valdivia, seguidas el 11 de enero por las corbetas *Unión* y *América*. En el Callao quedaron cinco buques más pequeños (*Tumbes, Loa, Victoria, Sachaca* y *Colón*). Las naves enviadas al sur debían reunirse con las pocas naves de guerra que Chile tenía en servicio para aguardar a los blindados peruanos *Independencia* y *Huáscar*, conformando de esa manera una fuerza capaz de enfrentar a las naves españolas, particularmente a la *Numancia*.

El 5 de diciembre de 1865, dos días después del zarpe de las fragatas, el Perú y Chile suscribieron un tratado de alianza ofensiva y defensiva, y el 14 de enero siguiente, una vez ratificado por ambos Gobiernos, el Gobierno peruano declaró la guerra a España, sincerando de esa manera las intenciones de nuestras naves en aguas chilenas.

La fuerza naval chilena estaba formada por la corbeta *Esmeralda*, la goleta *Covadonga* y cuatro pequeños vapores (*Maipú, Independencia, Maule* y *Lautaro*, que no era otro que el *Lerzundi* cedido por el Gobierno peruano). Al frente se encontraba el capitán de navío Juan Williams Rebolledo, quien, según lo estipulado en el tratado de alianza, debía asumir el mando de la fuerza aliada en tanto que esta operase en aguas chilenas. Si bien era un marino experimentado, combinaba un trato áspero con un sentido estricto de la disciplina, quizá no la mejor combinación para comandar una fuerza combinada, particularmente la que se estaba conformando.

Por otra parte, el comandante en jefe de la división peruana era el veterano capitán de navío Manuel Villar, cuya carrera naval se había iniciado seis años antes que

Williams naciera. Comprensiblemente, Villar se sentía en una posición poco cómoda, y pronto surgieron fricciones entre ambos jefes, las que, de alguna manera, reflejaban las viejas y complejas relaciones entre sus respectivos países.

El 16 de enero, luego que las fragatas peruanas arribaran a Ancud, Williams decidió mover su escuadrón al canal formado entre punta Challahue e isla Abtao, enfrentando la ensenada de Codihue, que cierra por el norte el golfo de Ancud.

Para llegar al canal se optó por cruzar el paso de la Lagartija, lleno de escollos y sin cartas de navegación, y el 16 de enero, al tratar de vencerlo, varó la *Esmeralda*, pero logró zafar luego de una hora. Menos suerte tuvo la *Amazonas*, que ese mismo día se fue sobre la punta de escollos de la parte sur de isla Abtao y se perdió totalmente. La tripulación logró salvarse y durante cinco días Williams dirigió las operaciones de rescate que lograron recuperar 32 cañones y diversos elementos[11].

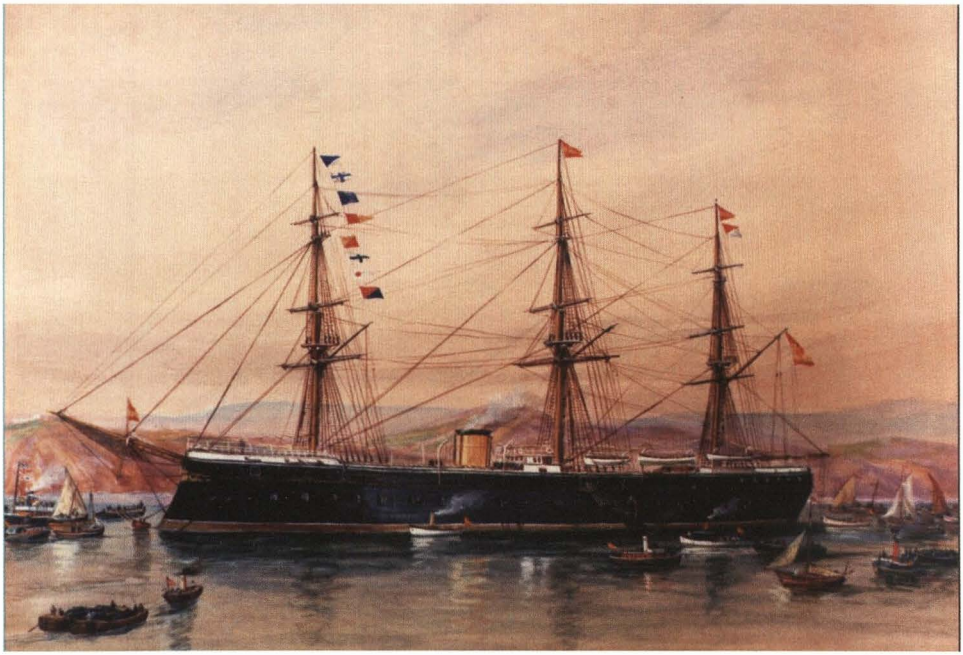
El 4 de febrero arribaron las corbetas *América* y *Unión*, en la primera de las cuales se encontraba el capitán de navío Manuel Villar, comandante de la división peruana, quien de inmediato trasladó su insignia a la *Apurímac*. Dado que había que reabastecer a estas naves, al día siguiente Williams se dirigió a Ancud con la *Esmeralda*, confiando en retornar dos días después con víveres y un batallón de infantería de Marina para reforzar las defensas terrestres del apostadero, y remolcando una barca cargada con carbón.

Creo que Williams cometió un error al tomar esa decisión, no tanto por restar una veintena de cañones a la escuadra aliada, sino por el hecho mismo de abandonarla ante la creciente posibilidad de un enfrentamiento con las naves españolas. Lo concreto es que lo hizo y, al ausentarse, el mando recayó en el capitán de navío Villar[12].

Mientras tanto, Méndez Núñez había dispuesto que las fragatas *Blanca* y *Villa de Madrid* buscaran a la flota aliada. Ambas naves habían salido de Valparaíso y se dirigieron primero a Juan Fernández y luego a Chiloé, que reconocieron del 4 al 6 de febrero. En ese proceso los marinos españoles supieron del naufragio de la *Amazonas*, cuyos restos avistaron en la mañana del 7. Poco después, un bote de pescadores, creyéndolos peruanos, les proporcionó información sobre la ubicación y composición de la flota aliada, por lo que el capitán de navío Claudio Alvargonzález, comandante de la división, decidió penetrar en la ensenada de Codihue por el paso Lamí. La zona estaba plagada de bajos y peligros a la navegación, por lo que las fragatas españolas debieron avanzar a muy escasa velocidad y sondando constantemente. Les tomó siete horas el recorrer las diez millas que las separaban de la boca norte del canal de Challahué.

---

11. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. Corbeta *América*. Relación de los objetos que han sido salvados del naufragio de la *Amazonas*. 1866.
12. ORTIZ SOTELO, Jorge. El combate y los combatientes en Abtao. En: *Revista de Marina*, 2014. Año 107, nro. 1, pp. 117-125.
FUENZALIDA, op. cit., II, p. 618.



Fragata *Numancia*. Colección José Ramón García.

Desde tempranas horas sus humos y mástiles habían sido avistados desde los puestos de vigilancia establecidos en las alturas de isla Abtao, lo que permitió a Villar dictar las disposiciones pertinentes para el inminente enfrentamiento. La fragata *Apurímac*, la corbeta *América*, la goleta *Covadonga* y la corbeta *Unión*, en ese orden, formaron una línea defensiva, en cuyos extremos se ubicaron los pequeños vapores *Lerzundi* y *Maipú*. Asimismo, se embarcó a algunos oficiales chilenos y se reforzaron las guarniciones con tropa de Marina chilena[13]. Las fragatas españolas, atendiendo a las condiciones de la ensenada de Codihue y a la altura de la isla Abtao, debían navegar en línea, con lo que solo podrían ofender a las naves aliadas y ser ofendidas por estas durante un breve lapso.

La acción se inició a las 16:15 horas y concluyó a las 17:30 horas, cuando las fragatas españolas se retiraron de la zona en previsión de los peligros que hubiera acarreado navegar en ella durante la noche. El intercambio de fuegos tuvo lugar entre 1.500 y 2.500 metros de distancia, y se dispararon unos 1.500 tiros de muy diverso calibre. Tanto las naves españolas como las aliadas sufrieron diversas averías, algunas de ellas en el casco. Los únicos fallecidos fueron los marineros Demetrio Teodoro y José Naranjo, sirvientes de uno de los cañones de la *Unión*[14]. Por otro

13. MÁRQUEZ, José Arnaldo. *El Perú y la España moderna*. Lima: Imprenta de El Nacional. 1866, p. g-7.
14. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. Corbeta *Unión*. Relación de novedades a la lista de revista. Ancud, 14 de febrero de 1866, f. 9.



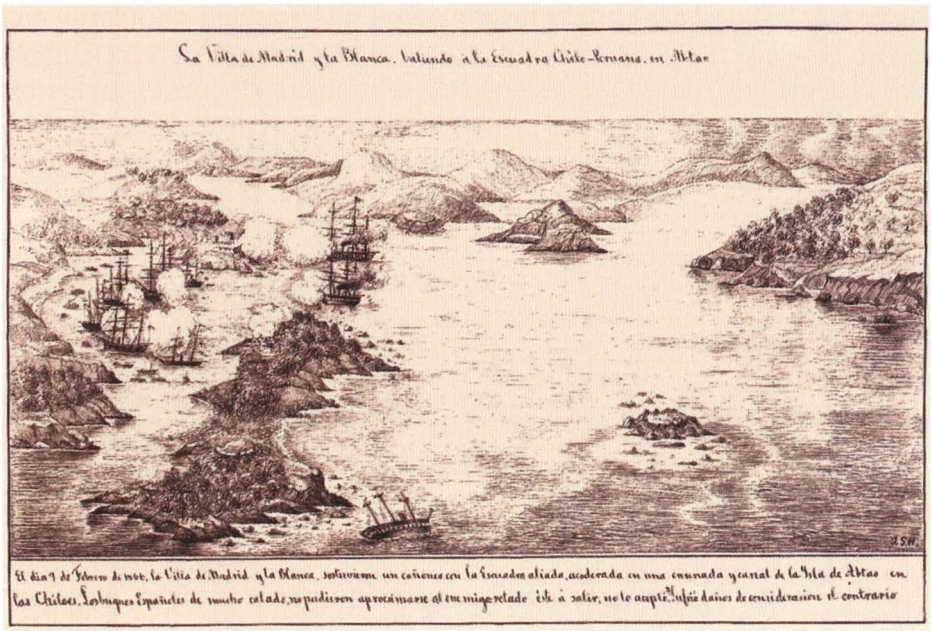
Ataque nocturno a la flota española en su fondeadero en San Lorenzo, después del combate del Callao. Javier de Santiago y Hoppe, *Álbum de la Guerra del Pacífico*. Museo Naval, Madrid.

lado, en la Blanca hubo dos heridos, y en la *Villa de Madrid* otros diez[15].

Estos resultados han sido calificados de muy diversas maneras por las historiografías peruana, chilena y española. Para algunos fue una acción poco decisiva, para otros no tuvo mucha importancia, mientras que para un tercer grupo fue un claro triunfo aliado. Lo concreto es que las fragatas españolas fracasaron en su objetivo de destruir a los aliados, mientras que estos lograron lo que perseguían: conservar su integridad para unirse luego a los blindados, lo que les daría una mayor posibilidad de éxito en un encuentro futuro. Esto, en términos militares, es una victoria, y tal es el calificativo que le cabe a la acción que peruanos y chilenos sostuvieron en Abtao.

Casi un millar de hombres combatieron en el lado aliado, tanto a bordo como en las baterías en tierra, y al menos 847 de ellos eran peruanos[16]. De estos últimos, por lo menos 36 participarían en la defensa del Callao, el 2 de mayo, y trece años más tarde muchos de los aliados de entonces se enfrentarían en de-

15. EROSTARBE, José de. Cartas médico-marítimas. En: *El Siglo Médico. Boletín de Medicina y Gaceta Médica*. Vol. XIII, nro. 651. 24 de junio de 1866, pp. 396-398.
16. ROMERO PINTADO, op. cit., pp. 798-822.



Combate de Challahue o Abtao. Santiago y Hoppe, *Álbum de la Guerra del Pacífico*. Museo Naval, Madrid.

fensa de sus respectivos países. Entre ellos se encontraban los peruanos Miguel Grau, Guillermo More, José Sánchez Lagomarsino, Manuel Ferreyros, Elías Aguirre, Enrique Palacios, Diego Ferré, Decio Oyague y Leoncio Prado; y los chilenos Arturo Prat, Manuel Thomson y Carlos Condell de la Haza.

Dos días después del enfrentamiento, mientras Villar congratulaba al escuadrón señalando que "la América republicana apreciará apropiadamente esta acción"[17], Williams retornó al fondeadero[18]. Conociendo ya el exitoso resultado de la acción, congratuló a los jefes y oficiales peruanos "por su coraje y serenidad durante las dos horas que duró la lucha [...] y por el resultado logrado, que pertenecía a la división peruana"[19].

Pero, al margen de las felicitaciones, era claro que la seguridad del escuadrón estaba comprometida, por lo que el día 12 Williams optó por dejar Abtao. Tras unos días en Ancud, la fuerza aliada penetró al estuario de Huito, donde organizó una fuerte posición defensiva. La pequeña entrada fue cerrada con la

17. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. División Naval del Perú. 1866, doc. 1, libro de órdenes generales.
18. FUENZALIDA, op. cit., pp. 617-618.
19. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. División Naval del Perú. Williams a Villar. Chayahué, 10 de febrero de 1866, f. 7

cadena de la *Amazonas* y artefactos explosivos, mientras que el *Lautaro* y una pequeña lancha fueron preparados para ser hundidos en la boca, cerrándola completamente. En las alturas de la entrada se montaron dos pequeños fuertes (Naval y Peruano), en los que se colocaron varias piezas de artillería, mientras que otras fueron ubicadas en posiciones que amenazaran cualquier aproximación a la boca del estero. Adentro quedaron la *Apurímac*, la *América*, la *Unión*, la *Esmeralda*, la *Covadonga* y el *Maipú*[20].

Mientras esto tenía lugar en los canales del sur, Méndez Núñez había dejado Valparaíso y se dirigía hacia la zona con la *Numancia* y la *Blanca*, buscando destruir al escuadrón aliado. El 1 de marzo lo ubicó en Huito, pero rápidamente se dio cuenta de que un ataque a esa posición no solo era peligroso, sino que no tendría posibilidades de éxito. Solo quedaba retornar a Valparaíso y cumplir con las instrucciones de su Gobierno de bombardear dicho puerto. Pese a que las autoridades chilenas optaron por retirar las defensas del puerto para evitar el bombardeo, y a la severa crítica de las otras fuerzas navales extranjeras presentes por llevar a cabo dicho acto con un puerto indefenso, Méndez Núñez cumplió con sus instrucciones el 31 de marzo.

Luego de ello, la Escuadra del Pacífico puso proa al norte, para hacer lo mismo con el Callao, y arribó a este puerto a finales de abril. La fuerza enemiga estaba compuesta por siete naves de guerra —fragata blindada *Numancia*, en el momento una de las naves más poderosas en el mundo, fragatas *Blanca, Resolución, Berenguela, Villa de Madrid* y *Almansa*, y corbeta *Vencedora*—, siete buques auxiliares y tres transportes.

A diferencia de Valparaíso, el Callao sí estaba listo para defenderse ante el ataque español. Ya en 1861 se había adquirido un primer lote de cañones rayados, y ante la crisis surgida por la ocupación de las islas Chincha, las obras de modernización de las defensas del puerto fueron aceleradas, aplicando los nuevos conceptos surgidos en Europa y Estados Unidos. Sin embargo, a fines de abril de 1866 aún quedaban algunos aspectos por atender; entre ellos, la instalación de algunas piezas artilleras de grueso calibre. La población de Lima y el Callao, al tomar conocimiento de este estado de cosas, se volcó masivamente hacia el puerto y contribuyó decididamente en el apresto para el próximo combate. Dentro de ese esfuerzo es digno de mención el llamado "Cañón del Pueblo", instalado en 48 horas merced al esfuerzo de 3.000 voluntarios. Una vez instalada su operación fue confiada al gremio de artesanos, a 21 oficiales de Marina en situación de retiro y a algunos otros voluntarios.

---

20. FUENZALIDA, op. cit., pp. 618-619.
ROMERO PINTADO, op. cit., p. 578



Batería Abtao y torre de La Merced. Colección José Ramón García.

De ese modo, el 2 de mayo de 1866 el Callao estaba defendido de la siguiente manera:

> Zona norte: batería Independencia (6 piezas de 32), torre Junín (2 de 300), batería Pichincha y fuerte Ayacucho (2 de 500)
>
> Zona centro: 5 buques de guerra: los vapores *Tumbes*, *Sachaca* y *Colón*, los monitores *Loa* y *Victoria*; y el Cañón del Pueblo (500 libras)
>
> Zona sur: batería provisional (5 de 32), fuerte Chacabuco (5 de 32), fuerte Santa Rosa (2 de 500, 1 de 68 y 7 de 32), batería Maipú (6 de 32), torre La Merced (2 de 300) y batería Abtao (6 de 32)
>
> Hacia la bahía de Chorrillos: batería Zepita (6 de 32)

Además, varias unidades de infantería, caballería y artillería, fueron sido desplegadas para contrarrestar cualquier intento de desembarco, cosa que, ciertamente, resultaba poco probable. Además, la bahía había sido parcialmente minada, se habían armado algunas lanchas y canoas torpederas, e incluso se había llevado a cabo un primer intento por construir una nave submarina.

Los puestos en las posiciones defensivas resultaron cortos para la gran cantidad de voluntarios que se presentaron. Antiguos jefes de la época inicial de la

República encontraron ubicación junto a jóvenes guardiamarinas y cadetes del Colegio Naval Militar, escapados del mismo la noche del 1 con el fin de estar presentes en la acción. Entre estos últimos estuvo al joven guardiamarina Leoncio Prado, hijo del presidente de la República, quien, habiendo combatido en Abtao, encontró lugar a bordo del vapor *Tumbes*.

También se presentaron numerosos latinoamericanos, entre ellos un alférez de fragata ecuatoriano, un mexicano, varios colombianos y un número relativamente grande de chilenos.

La escuadra española se dividió en tres grupos de ataque; desplegó su fuerza en vez de mantenerla concentrada e ir atacando una a una las defensas del puerto. Tal planteamiento parece haber obedecido a una deliberada intención por levantar las acusaciones recibidas tras atacar el indefenso Valparaíso.

No voy a referir los pormenores de las casi cinco horas del combate. Basta con señalar que se desarrolló en dos fases. La primera tuvo lugar entre las 12:00 y las 13:30 horas, lapso en el cual ambos contendientes se empeñaron con suma intensidad; resultó de ello la avería y el repliegue de los buques españoles asignados a la zona norte de la bahía, así como el retiro temporal de la *Almansa* y el impacto sufrido en la *Numancia* que hirió al brigadier Méndez Núñez. En el lado peruano, fue en esta etapa que se produjo la voladura de la torre de La Merced, donde murió el coronel José Gálvez, ministro de Guerra y Marina, junto a varias personas más que lo acompañaban o que servían a las piezas; asimismo, el Cañón del Pueblo salió de servicio por fallas.

La segunda etapa de la acción corrió entre las 13:30 y 16:40 horas. En ella el intercambio de disparos disminuyó sustancialmente y los buques peruanos efectuaron dos salidas, tratando de torpedear a los buques españoles. Finalmente, hacia las 17:00 horas las naves españolas que aún combatían se retiraron hacia la isla San Lorenzo. Tres tiros peruanos, efectuados desde la Torre Junín y el monitor *Victoria*, fueron los últimos escuchados aquella tarde, en la que el heroísmo, al igual que las bajas, se prodigó en ambas partes.

Concluido el combate, y ya en su fondeadero en la isla San Lorenzo, la escuadra española debió rechazar un intento de ataque peruano, enterrar a sus muertos, atender a sus heridos y hacer reparaciones urgentes antes de emprender el retorno a España, una parte por la vía de Manila y la otra por el Atlántico sur.

Mientras tanto, el escuadrón aliado permaneció en Huito hasta mediados de mayo, cuando Williams desmanteló las defensas y se dirigió a Ancud, para esperar allí el arribo de los blindados peruanos. Luego de un largo y problemático

viaje, a principios de junio estos finalmente se unieron al escuadrón aliado, que para entonces se encontraba bajo el mando del vicealmirante Manuel Blanco Encalada. Con 76 años a cuestas y diversos problemas de salud, tenía serias limitaciones para ejercer el mando, pero era un respetado oficial que había servido a ambos países durante la Independencia; era más aceptable para los oficiales peruanos que Williams.

El 21 de junio el escuadrón aliado fondeó en Valparaíso, donde los buques peruanos permanecerían algo más de un año, preparándose para una frustrada expedición que debía liberar Filipinas.

El 21 de junio el escuadrón aliado fondeó en Valparaíso, donde los buques peruanos permanecerían algo más de un año, preparándose para una frustrada expedición que debía liberar Filipinas.

Blanco renunció al mando el 14 de agosto, cuando el contralmirante John R. Tucker, capitán de navío de la derrotada Confederación norteamericana al servicio peruano, fue nombrado su segundo. Pocos días después, habiendo reemplazado a más de 30 oficiales de la división peruana, incluyendo a los comandantes de las naves, Tucker asumió el mando de la división peruana[21].

La posibilidad de contratar a un oficial extranjero para que comandara el escuadrón aliado ya había sido considerada en el tratado de alianza, previendo que surgirían fricciones entre Williams y Villar. Estas habían comenzado a finales de 1865, cuando las instrucciones del gobierno chileno a Williams fueron consideradas por los comandantes peruanos incompatibles con las recibidas de su propio Gobierno[22]. Las personalidades de ambos jefes navales jugaron un papel significativo en exacerbar dichas fricciones, y ya en febrero de 1866 ambos Gobiernos se dieron cuenta de que "desagradables desacuerdos [han aparecido] entre las cabezas de ambas divisiones"[23].

---

21. WERLICH. David P. *John R. Tucker, almirante del Amazonas.* Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2010.
22. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Del comandante de la División Naval Peruana al jefe de las Fuerzas Marítimas Aliadas. 9 de marzo de 1866.
ARCHIVO DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Del enviado extraordinario y ministro plenipotenciario del Perú en Chile al ministro de Relaciones Exteriores del Perú. 9 de marzo de 1866.
23. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Del ministro de Relaciones Exteriores del Perú a Pardo. Lima, 12 de abril de 1866.

En este tipo de situaciones, la política tiene que intervenir, y esa fue justamente la decisión adoptada por ambos Gobiernos. El ministro de Guerra chileno, coronel José Manuel Pinto Arias, y el ministro peruano en Santiago, José Pardo, se trasladaron a Huito para evaluar la situación y determinaron que la posición de Villar era la correcta[24]. Esto llevó a la renuncia de Williams y al nombramiento de Blanco en su reemplazo. Pero, como suele suceder, también generó el relevo de Villar, quien debería ser remplazado por el capitán de navío José María Salcedo cuando arribase con el *Huáscar* y la *Independencia*[25,26].

Cuando llegó al Perú, el 15 de junio, la *Numancia* y otros dos buques españoles eran reparados en Manila, mientras que los demás se hallaban en puertos atlánticos sudamericanos a la espera de órdenes.

Ambos cambios solo tuvieron lugar en junio, pero desde marzo el ministro peruano en Estados Unidos había estado buscando un oficial naval para mandar la flota aliada[27]. Idealmente, ese oficial debía tener experiencia de mando en combate y ser lo suficientemente flexible como combinar disciplina con habilidades diplomáticas para manejar a los oficiales y tripulantes de ambos países. Tucker parecía cumplir con estos requerimientos[28].

Cuando llegó al Perú, el 15 de junio, la *Numancia* y otros dos buques españoles eran reparados en Manila, mientras que los demás se hallaban en puertos atlánticos sudamericanos a la espera de órdenes. Estos últimos podían ser reforzados desde España y actuar en conjunto con los que se hallaban en Filipinas, creando así una amenaza considerable tanto para el Perú como para Chile. El presidente Prado consideró que el mejor curso de acción era enviar los blindados y otras dos naves a atacar a los buques que estaban Manila, y si no los encontraban, debían bombardear dicho puerto. El Gobierno chileno tenía otra idea: enviar una expedición alrededor del cabo de Hornos y atacar a los buques españoles en los puertos atlánticos sudamericanos; o permanecer en aguas chilenas, listos para atacar a una posible expedición española que arribara por el sur. Las negociaciones en torno a estos temas se prolongaron hasta mediados de agosto; ambos Gobiernos acorda-

24. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. De Pardo al ministro de Relaciones Exteriores del Perú. Santiago de Chile, 6 de abril de 1866.
25. ROMERO PINTADO, op. cit., pp. 709 y 715.
26. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. De J. Ramón Lira al ministro de Relaciones Exteriores del Perú. 10 de abril de 1866. Acta de elección de vicealmirante Manuel Blanco Encalada como Jefe de las Fuerzas Navales Aliadas, 17 de abril de 1866.
27. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Oficio reservado del ministro de Relaciones Exteriores del Perú a Pardo. Lima, 12 de abril de 1866.
28. WERLICH, op. cit., pp. 86-87.a

ron que Tucker preparara el escuadrón para dirigirse a Filipinas.

Los buques peruanos y chilenos entrenaron juntos hasta marzo de 1867, cuando Tucker renunció a su cargo luego de una serie de problemas tanto por el juicio que se seguía en Lima a los oficiales que habían sido relevados para que pudiera asumir el mando, como al interior de la división naval peruana, que incluyeron un motín en la *Unión*. También influyeron en su decisión los problemas surgidos con el escuadrón norteamericano del Pacífico. Para entonces, la alianza estaba debilitada, Chile había perdido interés en la expedición y la situación política de Prado se había tornado más complicada.

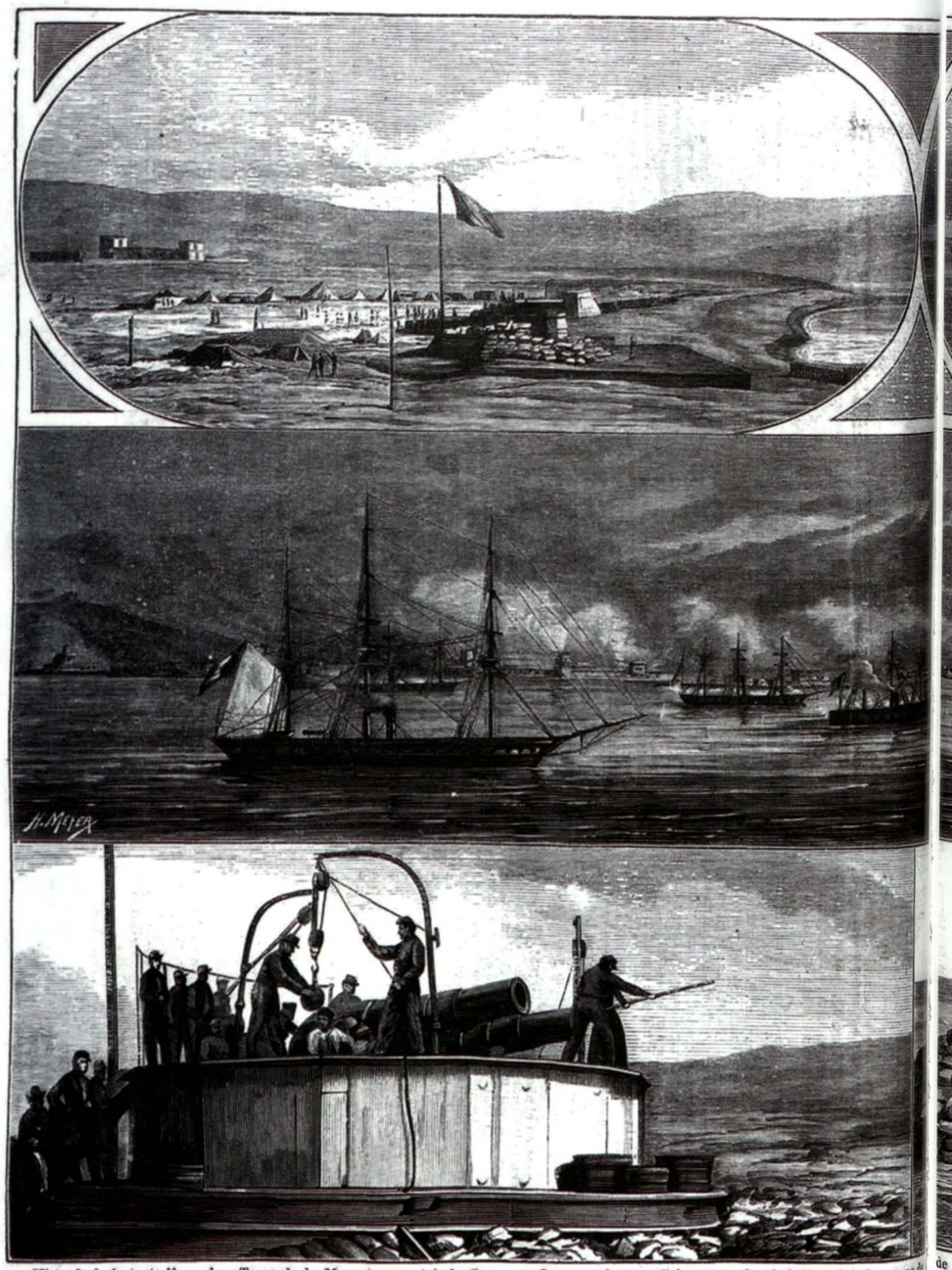
Finalmente, el 5 de octubre de 1867 los dos Gobiernos acordaron que la división peruana retornara al Callao, y aunque solo lo hicieron en enero siguiente, el escuadrón aliado cesó de existir. Durante más de un año la *Independencia*, el *Huáscar*, la *Unión* y la *América* habían estado en aguas chilenas, oficialmente formando parte de una sola fuerza de tarea con las naves chilenas *Esmeralda* y *Covadonga*.

Hay poca información sobre los largos meses en que las naves peruanas permanecieron en aguas chilenas, pero es muy probable que oficiales y tripulantes de ambas divisiones fueran conociendo mutuamente el carácter y la personalidad de quienes, algunos años más tarde, serían sus contrincantes. Naturalmente, lazos de todo género fueron establecidos entre los marinos de ambos países desde finales de 1865, así como entre los peruanos y la sociedad local. El tema ha sido muy poco estudiado, pero podría explicarse mejor con el matrimonio que tuvo lugar en Lima en mayo de 1867 entre el capitán de corbeta chileno Óscar Viel con Manuela Cabero: se convirtió así en concuñado del capitán de fragata Miguel Grau, casado con Dolores un mes antes.

Por otro lado, en el marco de la "fiebre de la victoria" generada por el combate del Callao, consciente o inconscientemente alentada por Prado, el Perú adquirió dos monitores en Estados Unidos, el *Manco Cápac* y el *Atahualpa*, que luego de una accidentada travesía llegaron al Perú en 1870.

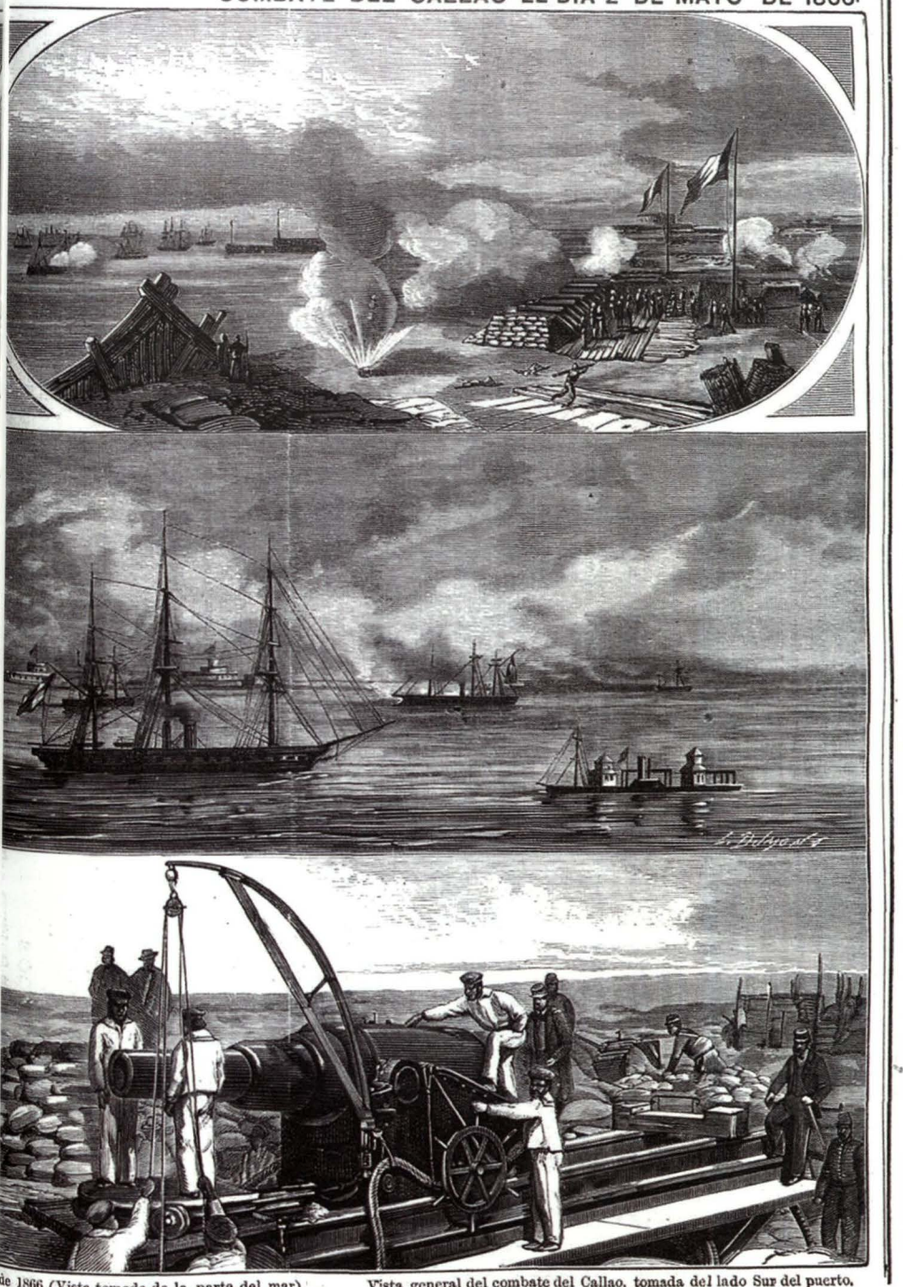
La alianza peruano-chilena fue la respuesta a una amenaza común que llevó a ambos países a dejar de lado su mutua desconfianza. Sin embargo, como suele ocurrir en todas las alianzas, diversos problemas fueron surgiendo cuando se constituyó el escuadrón aliado. En este caso en particular, estos problemas fueron agudizados por el carácter de ambos jefes navales.

Desde enero a junio de 1866, la misión del escuadrón aliado fue evitar su destrucción y preservar su fuerza para poder actuar con los blindados peruanos cuando estos llegaran al Pacífico. El objetivo operacional fue logrado, pese a las fricciones entre Williams y Villar. De junio de 1866 a octubre de 1867 el escuadrón aliado



Vista de la batería llamada « Torre de la Merced, » en el lado Sur.
Batería llamada « Torre de Junín, » igual á la de la Merced (lado Norte

La escuadra española atacando el Callao el 2 de mayo d



de 1866 (Vista tomada de la parte del mar).

Vista general del combate del Callao, tomada del lado Sur del puerto.
Cañon Blackley, empleado en dos baterías.

Vistas del combate del Callao. *El Americano*, París, nº 10, 25/5/1873.

© Biblioteca Nacional de España

permaneció en aguas chilenas, preparándose para la expedición a Filipinas bajo el mando del contralmirante Tucker. Pese a las dificultades que esta operación encerraba, podía tener éxito, pero esta vez los problemas vinieron del lado político e internacional. Hay poca información sobre la cooperación entre las Armadas peruana y chilena durante los largos meses en que las naves peruanas permanecieron en aguas chilenas, pero es muy probable que tanto oficiales como tripulantes de ambas divisiones fueran conociendo mutuamente el carácter y la personalidad de quienes, algunos años más tarde, serían sus contrincantes.

Si estos fueron los hechos, toca ahora hacer algunas reflexiones sobre las lecciones que ellos nos han dejado.

La apresurada compra de buques y de artillería, seguida del entusiasmo nacional por los resultados de Abtao y el Callao, nos llevaron a planificar y preparar una operación que posiblemente sobrepasaba nuestras capacidades. A ello se sumó la crisis interna generada en la división peruana al producirse la contratación de un oficial extranjero para el mando de la fuerza aliada que debía realizar tal operación.

Esta situación permite constatar una suerte de tendencia histórica peruana de esperar a momentos de crisis para fortalecer nuestros mecanismos de defensa. Cuando esto ocurre, no siempre se invierte bien, y si algo llega a adquirirse, pasada la crisis vuelve a caer en el usual descuido fiscal y su degradación se acelera.

Toda alianza es compleja y suele generar fricciones de diverso tipo u grado, pues conlleva alinear diferentes culturas nacionales e institucionales. Es por ello particularmente importante una cuidadosa selección de los jefes que van a ejercer el mando de una fuerza aliada; debe encontrarse en ellos una adecuada combinación de tacto y energía, además de las habilidades profesionales que les son propias.

Si bien no todos los caídos en una conflagración merecen ser considerados héroes, sí merecen el respeto de sus conciudadanos, respeto que se expresa usualmente en homenajes, monumentos públicos y, eventualmente, en monumentos funerarios. La victoria peruana fue perennizada en el magnífico monumento que se inauguró en 1874, mientras que los marinos españoles caídos en esa jornada descansan en una sobria cripta en el Cementerio Presbítero Maestro.

Como una reflexión final, debemos comprender que nuestra historia es un continuo devenir, y si bien el país vivió algunas de sus horas más dramáticas durante la Guerra del Pacífico, tuvo momentos memorables antes y después de ella. Los hombres que combatieron y cayeron en Abtao y Callao merecen ser recordados y homenajeados con igual fervor que los siguieron su ejemplo trece años más tarde. Es por ello que este artículo aspira a homenajear su memoria.

Bibliografía

- Erostarbe, J. E. de. 1866. "Cartas médico-marítimas". En *El siglo médico, boletín de medicina y gaceta médica*, XIII, n° 651 (24/6/1866), pp. 396-398
- Fuenzalida Bade, Rodrigo. 1978. *La Armada de Chile. Desde la alborada al sesquicentenario*. Santiago: spdi.
- García Martínez, José Ramón. 1993. "El viaje de la corbeta *Ferrolana* (1851), un intento español por restablecer relaciones con países sudamericanos". En Ortiz, 1993: pp. 101-124.
- Márquez, José Arnaldo. 1866. *El Perú y la España moderna*. Lima: Imprenta de El Nacional.
- Ortiz Sotelo, Jorge (editor). 1988. *La fragata Amazonas y su viaje alrededor del mundo, 1856-1859*. Lima: Dirección General de Intereses Marítimos.
- Ortiz Sotelo, Jorge (editor). 1993. *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos / Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
- Ortiz Sotelo, Jorge. 2014. "El combate y los combatientes en Abtao", *Revista de Marina* año 107, n° 1, pp. 117-125
- Perú. Ministerio de Relaciones Exteriores. 1862. *Memoria que presenta el ministro de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores y Culto al Congreso Nacional de 1862*. Lima: Imprenta de La Época.
- Romero Pintado, Fernando. 1984-1985. *La República 1850 a 1870*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, *Historia Marítima del Perú*, vol. VIII.
- Werlich. David P. 2010. *John R. Tucker, almirante del Amazonas*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.





Plaza denominada "Monumento
Victoria del Dos de Mayo" en home
a los combatientes del Callao cont
Armada española el 2 de mayo de 1
Inaugurado el 28 de julio de 1

Sesquicentenario de los combates de Abtao y Dos de Mayo de 1866



Doctora Margarita Guerra Martiniere
Doctora en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Profesora principal del Departamento de Humanidades y exdirectora del Instituto Riva-Agüero de esa universidad. Actualmente, es presidenta de la Academia Nacional de la Historia. Obra escrita: *La ocupación de Lima (1881-1883). Gobierno de García Calderón, La ocupación de Lima (1881-1883), Historia general del Perú* (tomos VII, VIII y IX). Líneas de investigación: Independencia, Bicentenario, historia política, caudillismo, participación de la mujer en la política.

RESUMEN
Tras la proclamación de nuestra independencia y luego de las batallas de Junín y Ayacucho en 1824, las relaciones entre España y sus antiguas colonias latinoamericanas fueron interrumpidas. En la década de 1860, sin embargo, los españoles, con el reinado de Isabel II, intentaron retomar los beneficios económicos que les rendían sus antiguos virreinatos. Así, tras 40 años de independencia, España reclamó una supuesta deuda de independencia y se apoderó de las islas Chincha. La protesta nacional fue encabezada por el coronel Mariano Ignacio Prado, y su propósito independentista se materializó el 2 de mayo de 1866 con la expulsión del Pacífico sudamericano de la Armada ibérica.

PALABRAS CLAVE: Mariano Ignacio Prado, islas Chincha, Hernández Pinzón, Salazar y Mazarredo, José Gálvez.

ABSTRACT
After the proclamation of our Independence and after the Battle of Junin and Ayacucho in 1824, the relations between Spain and its former Latin American colonies were interrupted. Although, in the decade of 1860, the Spanish, during the rule of Isabel II, tried to retake the economic benefit that its former Viceroyalties used to pay. Thus, after 40 years of independence, Spain reclaimed an allegedly debt of independence and took over the Chincha Islands. The national protest was headed by Colonel Mariano Ignacio Prado, and its independent purpose was materialized on May 2, 1866 with the expulsion of the Iberian Navy from the South American Pacific.

KEYWORDS: Mariano Ignacio Prado, Chincha islands, Hernández Pinzón, Salazar y Mazarredo, José Gálvez.

Como sabemos, luego de proclamada nuestra independencia y producidas las batallas finales de Junín y Ayacucho en 1824, quedaron interrumpidas las relaciones entre España y las nuevas repúblicas hispanoamericanas. En el caso peruano, luego de una serie de intentos, iniciados desde 1852, sin embargo, para regularizar esta situación que afectaba el libre ejercicio del comercio y todo tipo de relaciones entre nuestros Estados, recién en 1879 se firmó el primer tratado entre el Perú y España, por el cual se nos reconocía como Estado soberano y se daba comienzo, en forma regular, a todo tipo de intercambio.

• Artículo recibido el 15 de abril de 2016, aprobado para su publicación el 22 de abril de 2016.

Esta incomunicación oficial determinó que para la década de 1860 se produjera la situación conflictiva que desembocó en la presencia de una Armada española de guerra en las costas del Pacífico americano, y se dieran diversos enfrentamientos y depredaciones en nuestro litoral, que tuvieron un final glorioso para nuestra Armada.

Antes de referirnos específicamente a los hechos de 1866, para destacar apropiadamente el significado que tuvieron estas acciones en ese tiempo y su proyección a la actualidad, considero necesario presentar, muy brevemente, el ambiente internacional que se vivía en la década de 1860, en las relaciones entre el Viejo y el Nuevo Mundo. Las principales potencias, como Francia bajo la autoridad de Napoleón III, con el establecimiento del II Imperio, y Gran Bretaña, con el Imperio victoriano, trataban de proyectar planes de dominio, básicamente económicos, sobre América Latina, para conseguir una situación privilegiada en los aspectos comerciales. A ellos intentó acoplarse España, bajo el reinado de Isabel II, al reavivarse la nostalgia por los beneficios provenientes de sus antiguas colonias.

Para conseguir esa situación de excepción se empleaban argumentos como el caos político, económico y social en el que se debatían los noveles Estados americanos, lo cual afectaba los intereses de los súbditos de las potencias, las cuales defendían los derechos, supuestamente vulnerados, de estos emigrantes. Además, se pretextaba la superioridad de la cultura europea sobre las demás culturas de América, Asia y África. Ya desde los días previos a la independencia americana, Francia e Inglaterra habían establecido las divisiones o estaciones navales, compuestas de dos o más buques de guerra para defender los intereses de sus nacionales y hacer prevalecer sus leyes sobre las de los nuevos Estados, especialmente en los casos de contrabando, para que los juicios se dieran en sus países de origen.

También aludían al retraso con que los americanos atendían el pago de su deuda externa contraída con ellos. Esta fue una de las principales razones para la invasión francesa a México, azuzados por los acreedores belgas y franceses. Y también por la encubierta intención de establecer monarquías europeas allende los mares, para lo cual contaban con algunos americanos ultramontanos conservadores.

Asimismo, Inglaterra deseaba tener el control del tráfico comercial y un cierto monopolio de productos como el guano y el salitre, dado que contaba con las mejores unidades de transporte marítimo y la mejor Armada de guerra, superioridad que ya había hecho sentir en diversas oportunidades, tanto en el Atlántico, como en el Pacífico.

Por su parte, España, sin alcanzar el poderío de las grandes potencias, veía en la intervención conjunta una posibilidad de presionar a sus antiguas co-



Escuadra aliada durante el combate de Abtao, 7 de febrero de 1866. Galería de Victorias Navales, Escuela Superior de Guerra Naval. Óleo del pintor Antonio Valiente.

lonias con respaldo europeo. Con esta base sacó a relucir la utópica deuda de los americanos con los súbditos españoles a raíz de las guerras de independencia, tal como figuraba en la Capitulación de Ayacucho, firmada por Antonio José de Sucre en 1824, pero que el Perú nunca reconoció. Con esta finalidad envió una escuadra a las órdenes del almirante Luis Hernández Pinzón y al comisario Regio[1] Eusebio Salazar y Mazarredo, bajo el disfraz de expedición científica, la cual debía iniciar las reclamaciones del caso ante los países americanos del Pacífico. Para reforzar sus pretensiones, tomaron posesión de las islas guaneras de Chincha, frente a las costas peruanas, acto de fuerza que el Perú rechazó.

Por otro lado, la situación en América era bastante complicada, porque entre 1865 y 1869 se dio la Guerra Tripartita de Brasil, Argentina y Uruguay contra Paraguay, detrás de la cual estaban intereses británicos. El Perú, por medio de su representante Toribio Pacheco, respaldó al pueblo paraguayo y comprometió su gratitud. Esta actitud no fue seguida por la mayoría de los países americanos, pero con este apoyo se manifestó el sentido de solidaridad que ha mantenido siempre nuestra sociedad en defensa de la libertad y la soberanía nacional.

1. Desde la independencia, el Perú siempre exigió para el tratamiento de los problemas internacionales funcionaros por lo menos consulares. No aceptó en el caso de Francia a los llamados *inspectores de comercio*, ni al *comisario regio*, por tratarse de cargos vinculados con autoridades para territorios coloniales.



Bombardeo de la flota española al Callao, durante el Combate del Dos de Mayo de 1866. Óleo de Rafael Monleón, Museo Naval de Madrid.

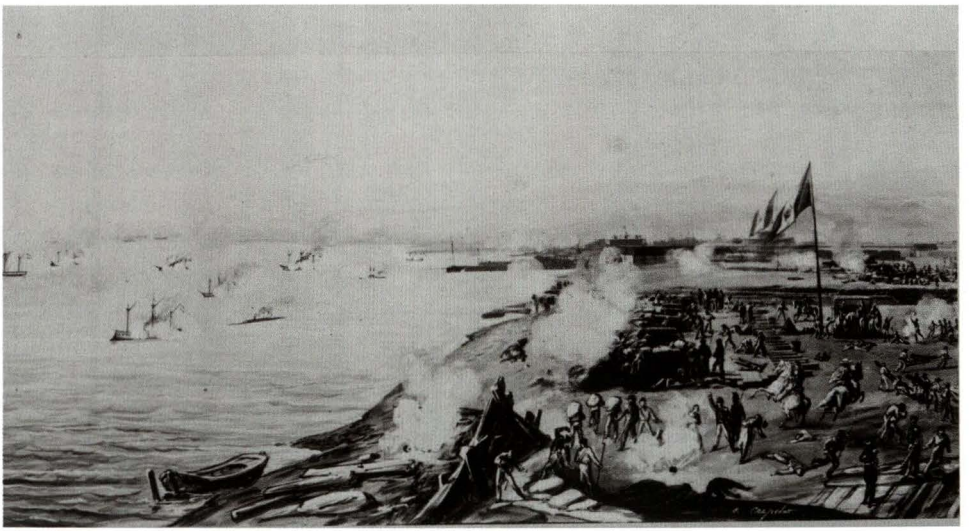
También el Perú tomó una actitud de total respaldo al pueblo mexicano, en protesta contra la invasión francesa. Fueron varios los peruanos que participaron en esas luchas, como el caso de Manuel Nicolás Corpancho. Igualmente hubo participación en las luchas de independencia en Cuba.

La postura peruana de solidaridad continental y defensa de nuestra soberanía había empezado con Ramón Castilla, desde su primer Gobierno, frente a Gran Bretaña, que defendía el estatuto personal de los contrabandistas y que diera lugar a un incidente en el puerto de Arica. En la misma línea estuvo el llamado de don Ramón a los Estados americanos para detener los trabajos promonarquistas del general ecuatoriano Juan José Flores en Europa. El Perú lideró este movimiento y en el I Congreso Americano de Lima se acordó formar un ejército común, cuyo jefe sería Castilla, para luchar contra la mencionada expedición en defensa de nuestra soberanía y de nuestro republicanismo.

A nivel del Perú, Castilla percibió la importancia del mar para los países de amplia costa, como fruto de sus experiencias desde las luchas emancipadoras y, sobre todo, durante la Confederación Perú-Boliviana y el enfrentamiento con las expediciones restauradoras chilenas que derrotaron a Santa Cruz. Esta conciencia marítima se afianzó en los años posteriores, ante la prepotencia británica mencionada. Estas circunstancias lo llevaron a fortalecer nuestra Marina, durante sus dos Gobiernos, pero este ejemplo no fue continuado por otros gobernantes.

En relación con los hechos que hoy conmemoramos, están presentes los principios que venimos mencionando: defensa de nuestra soberanía, solidaridad continental y la valoración del mar, y por ende de la Marina, como piezas claves para la defensa nacional frente a las pretensiones de las potencias, de nuestros vecinos, de aventureros y contrabandistas. Por ello, al conmemorar los combates de Abtao y del Dos de Mayo, no podemos considerarlos al margen de nuestros objetivos nacionales, sino como expresión de la conciencia nacional que supieron expresar quienes en 1865 se opusieron a la firma de un tratado con quienes se sentían nuevos conquistadores: Hernández Pinzón y Salazar y Mazarredo.

El espíritu conciliador y pacifista de algunos gobernantes, como lo fue el presidente provisorio general Juan Antonio Pezet y su plenipotenciario Manuel Ignacio de Vivanco, fue tomado como debilidad y dio lugar a un tratado de paz, en el cual se reconocían las reclamaciones españolas de la deuda de la independencia, que ningún Gobierno peruano admitió, porque era un contrasentido conceder indemnización alguna a quienes intentaban seguir manteniendo su dominio sobre la sociedad peruana. Luego de más de 40 años de vida independiente, esta era una falacia. Según este tratado, los buques de nuestra Armada debían saludar el pabellón de la Marina española, como si fuera el país agraviado, cuando los derechos vulnerados eran los nuestros. Nuestra soberanía había sido afectada al reemplazar la bandera nacional por la española en las islas Chincha. Por esto se levantaron los pueblos del Perú. Estas concesiones extremas motivaron la protesta nacional,



Combate del Callao del Dos de Mayo de 1866. Óleo de la colección del Museo Naval del Perú.

cuyo liderazgo asumió el coronel Mariano Ignacio Prado desde Arequipa, el 28 de febrero de 1865.

Podemos decir que Prado reivindicó la política americanista de Castilla, la defensa de nuestra soberanía marítima y el reconocimiento del valor que tiene la Marina de Guerra para la seguridad. Él tomó el poder en circunstancias difíciles a nivel internacional e interno, porque en años anteriores, por necesidades económicas, se había reducido el personal de las Fuerzas Armadas y se había retraído la adquisición de naves y armas. Hubo que recurrir de inmediato a empréstitos y compras apresuradas, hacer un llamamiento a la ciudadanía a las armas y buscar la cooperación de los países americanos del Pacífico. Esta última tarea fue tediosa, porque, como señala Wagner de Reyna en su estudio sobre las relaciones con Chile en estos años, las autoridades chilenas evitaron comprometerse, alegando que el objetivo español era solo el Perú. Recién cuando se produjo el bombardeo de Valparaíso tomaron conciencia de que los propósitos españoles englobaban a todas sus antiguas colonias y, solo entonces, requirieron al Perú firmar el tratado de la cuádruple alianza con Ecuador y Bolivia.

Aquí es importante señalar que esta alianza fue casi simbólica, por cuanto Bolivia, hasta que perdió su litoral, no tomó conciencia de la necesidad de contar con buques de guerra, de manera que su aporte a la lucha contra la Armada española no fue de consideración. Otro tanto ocurría con Ecuador. Chile, pese a que había llegado a formar una Marina mercante de cierta envergadura, en estos días no contaba con una Marina de Guerra moderna. Por ello, toda la defensa del Pacífico recayó en nuestra Marina, la cual llegó a ser suficientemente reforzada como para que el valor, el compromiso y la destreza de nuestros cuerpos de mar pudieran afrontar victoriosamente los enfrentamientos no solo en Abtao y en el Callao, sino también en la costa chilena y peruana, impidiendo mayor depredación de la Armada ibérica.

A través de las conferencias anteriores se han visto los detalles de las acciones navales y los aspectos técnicos de la guerra. Por lo tanto, como cierre de lo expuesto quiero destacar que las acciones del 7 de febrero y del 2 de mayo de 1866 no representan solo un triunfo más de la Armada peruana y de marinos como el capitán de navío Manuel Villar, el capitán de navío Lizardo Montero, el capitán de corbeta Juan José Raygada, el capitán de corbeta Camilo N. Carrillo, la inmolación del ministro de Guerra José Gálvez y tantos otros marinos y militares que participaron en esta gesta, sino que con estas acciones se materializó el papel líder que jugó el Perú frente al resurgimiento de los planes imperialistas que intentaron plasmar en América Gran Bretaña, Francia y España, en la segunda mitad del siglo XIX. Así, el Perú reiteró su vocación americanista y su compromiso en la defensa de nuestra

soberanía. En nuestro país se convocó también el II Congreso Americano de Lima, que si bien no llegó a acuerdos definitivos, manifestó la necesidad de mantenerse alerta frente a intentos de cualquier tipo de colonización.

Finalmente, quiero expresar un saludo muy especial, a nombre de la Academia Nacional de la Historia, a la Marina de Guerra del Perú, que ha recordado con toda justicia el sesquicentenario de una de las etapas más gloriosas de estos cuerpos.





Implicancias internacionales de la privatización de la seguridad en los conflictos y crisis humanitarias de hoy



Capitán de fragata Omar Tejada Pérez
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Infantería de Marina. Magíster en Estudios de Seguridad Internacional por la Universidad de Leicester del Reino Unido (graduado con mérito).

RESUMEN
La aparición y el desarrollo de la industria privada de seguridad, luego de la Guerra Fría, ha abierto un debate de sus funciones esenciales, en el que intervienen la legalidad, la ética y los derechos humanos. Ello se debe a las denuncias de violaciones de derechos fundamentales de estas empresas, sobre todo en los conflictos en Afganistán, los Balcanes e Irak. En el Perú, la empresa Forza, contratada por trasnacionales mineras, estuvo involucrada con denuncias por abusos a los derechos humanos contra ciudadanos del sector. Como parte de un cambio en su imagen, la industria privada de seguridad ha empezado a ampliar su labor al colaborar con organizaciones humanitarias.

PALABRAS CLAVE: PMSC, derechos humanos, derecho internacional, seguridad privada, Irak.

ABSTRACT
The appearance and development of the security private industry, after Cold War, have opened a debate of essential functions, in which Legality, Ethics, and Human Rights take part. This is due to the demands of violation of fundamental rights in these enterprises, especially in the conflicts of Afganistan, The Balcans and Iraq. In Peru, the Enterprise Forza, hired by mining transnational companies, was involved in demands of violation of human rights against citizens of the sector. As part of the change in its image, the security private industry has begun to widen its labor by collaborating with humanitarian organizations.

KEYWORDS: PMSC, human rights, international law, private security, Iraq.

Introducción

El dilema de la privatización de la seguridad ha sido objeto de discusión en diversos foros de manera reciente y especialmente después del término de la Guerra Fría. Este ensayo analiza esta práctica de manera objetiva, sobre la base de la acumulación de información, a fin de tener un mejor entendimiento del tema. Interrogantes sobre el marco legal internacional, la ética, el humanitarismo y los derechos humanos serán tratadas a través de este estudio.

• Artículo recibido el 16 de enero de 2016, aprobado para su publicación el 20 de marzo de 2016.

Asimismo, se verá cómo la industria privada de seguridad juega hoy en día un rol importante en situaciones de crisis y desesperación. Cuando estas compañías (Private Military and Security Companies, PMSC, por sus siglas en Inglés) actúan en contra del marco legal internacional establecido, como los derechos humanos o el derecho internacional humanitario, la industria de la seguridad privada en su totalidad se ve afectada, así como los objetivos geopolíticos de alguno de los gobiernos que auspician a algunas de ellas.

Por otro lado, cuando las PMSC actúan siguiendo las normas internacionales establecidas y demostrando respeto a la cultura, las costumbres y las leyes locales de las poblaciones donde operan, pueden impactar de manera positiva en la industria y sobre todo alejar la imagen de mercenarios que desprestigia a la industria de la seguridad.

Este análisis se enfoca en la participación de las PMSC en situaciones de crisis después del término de la Guerra Fría, el punto de quiebre donde la forma de hacer la guerra cambió inesperadamente, algo para lo que muchos Estados, como principales entidades llamadas a proveer seguridad y defensa a sus poblaciones, parecen no haber estado listos para afrontar. Esta situación abrió un abanico de nuevas posibilidades para la industria de la seguridad privada, principalmente, pero no solo, al enfrentar los diferentes conflictos y desastres naturales alrededor del mundo. Es así que, después de casi tres décadas, este abanico de oportunidades sigue incrementándose en un ambiente donde los marcos legales no están aún bien establecidos, lo cual definitivamente complica la relación de los diferentes actores involucrados en los temas de seguridad internacional.

Finalmente, este ensayo analizará las ventajas, desventajas y limitaciones de la privatización de la seguridad, a fin de demostrar que un apropiado paquete de leyes nacionales e internacionales podría beneficiar a la industria y regular los alcances de sus empresas.

Análisis

Esta sección busca analizar el accionar de las PMSC en los campos de las operaciones militares convencionales y no convencionales entre los Estados y, dentro de ellos, las operaciones de mantenimiento de la paz y las operaciones de ayuda humanitaria de las diferentes organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, dentro del marco de las políticas de protección aceptadas por la comunidad internacional.



Algunas organizaciones relacionadas a la seguridad internacional.

A. Los contratistas de seguridad después de la Guerra Fría

El contratar soldados o incluso ejércitos y marinas enteras[1], a fin de proteger intereses públicos o privados, ha sido una práctica común, y a la vez aceptada, a través de los tiempos, aun antes de la conformación de los ejércitos como los conocemos hoy en día y que han caracterizado los conflictos entre los diferentes Estados-nación como parte del paradigma de la guerra industrial[2]. Se puede considerar esta práctica como un precedente de lo que hoy conocemos como las PMSC. De hecho, el monopolio del uso de la violencia a fin de cumplir con la responsabilidad de proveer seguridad y defensa por parte de los Estados hacia sus poblaciones fue más una excepción que una regla hasta antes de la Edad Moderna, según sugieren Cook[3] y Edmonds[4].

1. ORTIZ, Carlos. Overseas trade in early Modernity and the emergence of embryonic private military companies. En: *Private Military and Security Companies: Changes, Problems, Pitfalls and Prospects*. Thomas Jäger y Gerhard Kümmel (eds.). Wiesbaden: Vs Verlag, 2007, p. 21.
2. GROFE, Jan. Human rights and private military companies: A double-edge sword too dangerous to use?, 2007. En: *Private Military and Security Companies: Changes, Problems, Pitfalls and Prospects*. Thomas Jäger y Gerhard Kümmel (eds). Wiesbaden: Vs Verlag, 2007, p. 244.
3. COOK, Tanya. Dogs of war or tomorrow's peacekeepers?: the role of mercenaries in the future management of conflict, 2002. En: *Culture Mandala: The Bulletin of the Centre for East-West Cultural and Economic Studies*. Vol. 5, Iss. 1, p. 1.
4. EDMONDS, Martin. Defense privatization: From state enterprise to commercialism, 1999. En: *Cambridge Review of International Affairs*. Vol. XIII, nro. 1, p. 115.

El fin de la Guerra Fría produjo un inesperado para las Fuerzas Armadas, lo cual dejó en el desempleo a cerca de cinco millones de militares alrededor del mundo entre 1988 y 1994, y creó la oportunidad perfecta para el rápido crecimiento de la industria de la seguridad privada. En este sentido, las PMSC empezaron a ofrecer no solo la posibilidad de una gran variedad de oportunidades laborales, sino sueldos que en muchos casos cuadriplicaban los ofrecidos en el sector público[5]. Es así que pronto las PMSC comenzaron a llenar el vacío dejado por los Ejércitos nacionales. A su vez, estos últimos demostraron no tener la capacidad de lidiar con los nuevos retos y cambios en el campo de batalla, como en el caso de las intervenciones en Irak y Afganistán[6].

Una de las razones de esta lentitud de adaptación de las fuerzas armadas podría tener su explicación en el hecho de que aparentemente, luego de la caída del Muro de Berlín, el paradigma de la guerra industrial empezó a cambiar.

Una de las razones de esta lentitud de adaptación de las fuerzas armadas podría tener su explicación en el hecho de que aparentemente, luego de la caída del Muro de Berlín, el paradigma de la guerra industrial empezó a cambiar. Ejércitos convencionales, con sus sistemas de armas diseñados para oponerse a fuerzas de otro Estado en un campo de batalla bien definido, demostraban no poder adecuarse con facilidad a los actuales conflictos, donde aparecían actores beligerantes no estatales y donde los conflictos internos comenzaban a predominar sobre los clásicos interestatales de la guerra industrial, sin descartarse sin embargo la posibilidad de ocurrencia de estos últimos en cualquier momento[7]. No obstante, este proceso de cambio en la forma de entender la guerra no ha alterado en lo absoluto la necesidad del ser humano de obtener seguridad y defensa a través del uso de la fuerza[8].

En este escenario, en donde el desarrollo y la seguridad no son ya dos responsabilidades exclusivas del Estado, sino que se han convertido en respon-

5. FERRIS, Elizabeth. *The Politics of Protection: The Limits of Humanitarian Action*. Washington D.C.: Brookings Institution Press. 2011, p. 114.
6. FEINSTEIN, Andrew. *The Shadow World: Inside the Global Arms Trade*. Nueva York: Farrar, Straus and Giroux. 2011, p. 406.
7. KINSEY, Christopher. Private Security Companies: Agents of Democracy or Simply Mercenaries? En: *Private Military and Security Companies: Changes, Problems, Pitfalls and Prospects*. Thomas Jäger y Gerhard Kümmel (ed.). Wiesbaden: Vs Verlag. 2007, p. 100.
8. SMITH, Rupert. *The Utility of Force. The Art of War in the Modern World*. Nueva York: Random House. 2008, p. 11.

sabilidades compartidas de este con el sector privado, las organizaciones no gubernamentales (ONG) y los diversos organismos multinacionales y supranacionales, las PMSC han emergido como un fenómeno en constante crecimiento en los conflictos armados actuales[9]. Compañías como las norteamericanas Blackwater, DynCorp, MPRI, L-3 Communications, Titan Corporation, la multinacional inglesa ArmorGroup, Sandline International y la sudafricana Executive Outcomes Ltd., por nombrar solo algunas, se han beneficiado de esta situación.

Como resultado de este rápido crecimiento, y de acuerdo con lo afirmado por Feinstein en su libro *El mundo oculto: Dentro del comercio mundial de armas* (*The Shadow World: Inside the Global Arms Trade*), en marzo de 2010 habrían habido 207.553 personas trabajando para la PMSC en Irak y Afganistán, mientras el efectivo del personal militar de las respectivas coaliciones llegaba a solo 175.000 personas, lo cual daba como resultado una relación de 1,18 contratistas civiles por cada soldado de los países aliados[10]. Algo interesante de tomar en cuenta al momento de evaluar el nivel de participación del sector privado de seguridad en conflictos armados nacionales e internacionales.

Ante esta situación, algunos defensores de la industria de la seguridad privada sostienen, por ejemplo, que la participación de Executive Outcomes Ltd., entre 1995 y 1997, y de Sandline International, entre 1997 y 1998, fueron claves para ayudar a mantener un gobierno democráticamente elegido en el poder y terminar con la guerra civil en Sierra Leona[11], a pesar de los escándalos de tráfico de armas descubiertos posteriormente[12]. Más aún, estos apoyan la participación de la industria en las Operaciones de Mantenimiento de la Paz (PKO) con el reconocimiento de los casos como el apoyo logístico de la empresa Pacific Architects & Engineers' (PAE) a la Misión de las Naciones Unidas en la República Democrática del Congo (Monuc) en 2001 y la Misión de las Naciones Unidas en Sierra Leona de 2000 a 2003, por nombrar solo algunos ejemplos[13].

Es importante señalar que, a raíz de algunos problemas por el exceso en el cumplimiento de sus funciones ocasionados por algunas de estas compañías,

---

9. HANSEN, Joseph. Rethinking the regulation of private military and security companies under international humanitarian law, 2002. En: *Fordham International Law Journal*, nro. 3, pp. 701-702.
10. FEINSTEIN, 2011, p. 404.
11. FRANCIS, David. Mercenary intervention in Sierra Leone: Providing national security or international exploitation?, abril de 1999. En: *Third World Quarterly*. Vol. 20, nro. 2, pp. 326-328.
12. FEINSTEIN, 2011, p. 407.
13. GILJE ØSTENSEN, Åse. *UN use of private military and security companies: Practices and policies*. The Geneva Centre for the Democratic Control of Armed Forces. 2011, p. 16.



Soldados de fortuna, llamados mercenarios en el pasado, caminando por las montañas de Afganistán.

en los últimos años estas han tratado de mantener distancia del concepto de mercenarismo, al que lamentablemente muchas veces se han visto ligadas; resalta el hecho de que son compañías que trabajan bajo un contrato y bajo altos estándares de ética profesional. Desafortunadamente, este esfuerzo se ve empañado al enfrentarse a los casos de abusos a los derechos humanos y al derecho internacional humanitario en los que muchas veces se han visto involucradas las PMSC, que, por ejemplo, hacen recordar al público las atrocidades cometidas por los llamados soldados de fortuna, mercenarios, en el pasado. En este sentido, deben mencionarse casos como la masacre de la plaza Nisour en Irak, donde murieron 17 civiles en un confuso incidente en el que participaron contratistas de Blackwater[14], siete de los cuales han sido sentenciados a penas que van de 30 años de cárcel a cadena perpetua recién en 2015[15]; y la tortura de prisioneros iraquíes en Abu Ghraib, perpetrada por empleados de Titan Corporation & CACI International Inc.[16]. Todo ello nos recuerda la delgada línea que hay entre proveer una seguridad efectiva y cometer abusos.

14. DASCAL, Jennifer. Blackwater in Bagdad: It was a horror movie. [Consulta: 9 de agosto de 2015]. Disponible en: http://www.hrw.org/news/2007/12/13/blackwater-baghdad-it-was-horror-movie
15. THE GUARDIAN. Former Blackwater guards sentenced for massacre of unarmed Iraqi civilians. [Consulta: 9 de agosto de 2015]. Disponible en: http://www.theguardian.com/us-news/2015/apr/13/former-blackwater-guards-sentencing-baghdad-massacre
16. KRAMER, Daniel. Does history repeat itself? A comparative analysis of private military entities. En: *Private Military and Security Companies: Changes, Problems, Pitfalls and Prospects*. Thomas Jäger y Gerhard Kümmel (ed.). Wiesbaden: Vs Verlag. 2007, p. 32.

Por otro lado, los detractores de esta industria han tomado esta difusa línea como principal motivo para atacar la privatización de la seguridad, argumentando, por ejemplo, que cuando se compara a las PMSC con los ejércitos nacionales, estos últimos se caracterizan por actuar bajo estándares morales, éticos y valores más elevados, como servir a los intereses de su patria, algo que las primeras no harían, según su apreciación. Sin embargo, se puede afirmar que esta es una visión sesgada del asunto en cuestión, basados principalmente en la imagen y reputación de los mercenarios del pasado y sus atrocidades cometidas, aunque hoy en día esa no es la norma general. De manera interesante podemos apreciar que la misma situación de violación de los derechos humanos y del derecho internacional humanitario en los casos de conflictos armados puede también ser atribuida a los ejércitos nacionales en sus acciones a través de la historia, lo que deja sin sustento el discurso de ética y moral como característica fundamental de las fuerzas armadas promovido de manera general por este grupo. Cabe mencionarse aquí que los ejércitos son responsables de sus acciones ante sus Gobiernos mientras que no hay un marco legal internacional que regule de manera adecuada el accionar de las PMSC[17]; esta es una diferencia importante de estos dos organismos.

Sin embargo, y ante este vacío en la normativa judicial internacional pertinente, es muy importante la identificación de los violadores de las normas internacionales antes señaladas y no generalizar los incidentes que hayan cometido algunas de la muchas PMSC registradas alrededor del mundo, ni tampoco de las fuerzas armadas en su conjunto.

B. Pagando por protección en un ambiente humanitario

Los organismos de ayuda humanitaria de hoy están enfrentando un dilema que cada vez más compromete sus valores tradicionales de neutralidad, imparcialidad y humanidad, por el hecho de que se han convertido en blancos de ataques armados contra sus empleados. Estos ataques se han incrementado de manera sostenida y los han obligado a involucrarse con las PMSC, a fin de reducir los riesgos resultantes de esta situación, algo a lo que estas entidades rehuían con determinación en el pasado. Esta situación ha puesto a los trabajadores humanitarios en riesgo constante de perder su estatus de legitimidad ante las diversas poblaciones afectadas a las que buscan ayudar,

17. COOK, op. cit., p. 2.

lo cual puede ser usado por las partes beligerantes para obtener beneficios políticos, debido a la capacidad de estas de afectar de manera significativa el equilibrio del conflicto, tal como lo sugiere Spearing[18]. Pero ¿qué hacer cuando contratar a empresas de seguridad privada puede afectar los principios básicos del humanitarismo?

Es necesario tener en cuenta que hoy, a diferencia del pasado, los trabajadores humanitarios son atacados por el simple hecho de serlo. De acuerdo con lo indicado por Ferris, "en 2008, el número de trabajadores humanitarios muertos excedió al de las tropas de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas"[19]. Esto, sin lugar a dudas, está relacionado con lo afirmado por Spearin al referirse a las palabras del ex secretario general para Asuntos Humanitarios de la Naciones Unidas, Jan Eliasson, cuando afirmó que hoy en día el uso de los emblemas de las organizaciones gubernamentales internacionales (OGI) y ONG en los ambientes de conflicto no es suficiente para estar más seguro que los demás actores. De hecho, el uso de estos símbolos parece haber incrementado el riesgo de ser atacados por las partes beligerantes, principalmente por razones políticas[20].

Debido a las intervenciones militares en Irak, las ONG han visto disminuido su espacio operacional humanitario como resultado de, entre otros, su vinculación con las PMSC al momento de prestar ayuda y asistencia a las poblaciones afectadas[21]. Actualmente, luego del retiro de las tropas de la coalición en Irak y Afganistán, y el continuo desarrollo de crisis humanitarias alrededor del mundo, las PMSC se ven motivadas a desarrollar una oferta de servicios múltiples, a fin de enfrentar las nuevas amenazas y ambientes peligrosos en donde el humanitarismo es visto como un mercado de oportunidades[22].

Por otro lado, y para hacer más compleja la situación, el miedo a la politización de las cuestiones humanitarias se torna cada vez más en una realidad hoy en día. De esta forma, una pregunta importante que contestar sería cómo podríamos hacer para contrarrestar los efectos negativos de la intersección de la política con los asuntos humanitarios y estos últimos a su vez con el hecho de tomar medidas para su protección en un mundo que les es cada vez más

18. SPEARING, Christopher. Private security companies and humanitarians: A corporate solution to securing humanitarian spaces?, 2001. En: *International Peacekeeping*. Vol. 8, nro. 1, pp. 22-26.
19. FERRIS, op. cit., pp. 180-181.
20. SPEARING, 2001, p. 25.
21. RODRÍGUEZ, Claudia. The legitimacy of humanitarian action in Iraq. En: *Humanitarian Diplomacy*. Larry Minear y Hazel Smith (eds.). Tokio: United Nations University Press. 2007, p. 115.
22. FERRIS, op. cit., p. 115



Tropas de los países donantes de ayuda internacional por las calles de Afganistán.

hostil[23]. Las respuestas individuales a esta pregunta podrían ser la base para establecer un balance entre los valores tradicionales del humanitarismo y la influencia de la política. Al respecto, es necesario no olvidar que los países donantes de ayuda internacional directa o indirectamente, y de manera inevitable, influyen en las acciones y actividades de las ONG que respaldan. Ya se han comprometido desde esta perspectiva los valores humanitarios a los que hemos hecho mención anteriormente. Incluso el Comité Internacional de la Cruz Roja tiene influencia del Gobierno suizo y la Organización de Naciones Unidas (ONU) de los cinco miembros permanentes del Consejo de Seguridad. Esta situación es ampliamente conocida por las poblaciones receptoras de ayuda y también por las partes beligerantes en un conflicto.

C. La ONU y las PMSC

Los análisis previos del incremento y desarrollo de los servicios ofrecidos por las PMSC, no solo a Estados sino también a varias organizaciones internacionales, nos invitan a analizar el uso de estas por parte de la mayor y más representativa organización internacional, la ONU.

23. SPEARING, 2011, p. 39.



Tropas peruanas de la ONU apoyando a la policía local en un *checkpoint* en Puerto Príncipe, Haití, 2014. Col. autor.

En este sentido, es necesario precisar que la contratación de las PMSC por parte de la ONU quizás sea mucho más antigua, más frecuente y generalizada entre sus diferentes agencias que la relación de estas empresas con las ONG de ayuda humanitaria; sin embargo, este tópico es muy raramente discutido abiertamente[24]. Y es que una de las razones por las cuales la ONU contrata los servicios de la industria privada de seguridad es la falta de voluntad de los países desarrollados en enviar sus tropas a las diferentes misiones de paz alrededor del mundo. Por ejemplo, se sabe que, a 2005, el 75% de los cascos azules provenían de países en vías de desarrollo[25], los cuales, normalmente, carecen de un entrenamiento y equipamiento adecuados y su despliegue es muy lento, pues llega a durar en promedio seis meses desde que se los requiere hasta que se establecen en el terreno de manera apropiada. Por otro lado, hay que tener en consideración que las PMSC son mucho más baratas que los ejércitos y pueden desplegarse en pocas semanas y con un adecuado entrenamiento y equipamiento[26].

24. GILJE ØSTENSEN, op. cit., p. 5.
25. SPEARING, Christopher. Between public peacekeepers and private forces: Can there be a third way?, 2005. En: *International Peacekeeping*. Vol. 12, nro. 2, p. 240.
26. GROFE, op. cit., pp. 245, 246.

En otras palabras, las debilidades en cuanto a la preparación y cantidad del personal disponible para una misión por parte de los países aportantes de tropas han sido balanceadas a través de la contratación de las PMSC (donde estas se han necesitado) y para realizar tareas defensivas específicas (donde se requiere de una alta especialización técnica), como son el caso del desminado humanitario, la seguridad de convoyes, la seguridad física, el entrenamiento, entre otros. Sin embargo, es preciso señalar que las PMSC solo están en la capacidad de proveer soluciones de seguridad temporales, como en el caso de Sierra Leona, y no pueden resolver las verdaderas causas del conflicto. Asimismo, la participación de estas empresas tampoco es conveniente en todos los conflictos, así que su empleo debe ser minuciosamente analizado a través de la evaluación de las ventajas y desventajas de contar con sus servicios[27].

Por otro lado, la propuesta del Global Peace and Security Partnership's (GPSP) de crear una Brigada de Cascos Azules (Peacekeepers) propia para la ONU es algo que revolucionaría el concepto de "países contribuyentes de tropas" o "Troop Contributing Countries" (TCC). Esta propuesta tiene varias ventajas, pero enfrentaría mucha oposición de los países desarrollados y en vías de desarrollo antes de poder ser aprobada e implementada debido a múltiples intereses de estos en mantener el statu quo del sistema de asignación de tropas para las diferentes misiones de paz[28].

Mientras tanto, la ONU, en su condición de ser la más grande organización internacional, parece que quiere seguir ignorando el hecho de que una industria internacional de seguridad privada no regulada adecuadamente puede dañar su reputación, sobre todo teniendo en cuenta la gran cantidad de contratos establecidos por sus diferentes agencias alrededor del mundo. Una posición poco inteligente al no poner en la mesa de discusión esta situación, lo cual podría empeorar el escenario actual e incluso afectar aún más la legitimidad de la organización ante la comunidad internacional.

Finalmente, es importante recordar las palabras de Kofi Annan, ex secretario general de la ONU, después de que se le negara el permiso de contratar a las PMSC a fin de terminar con la lucha durante el genocidio en Ruanda: "El mundo podría no estar aún listo para privatizar la paz"[29]. Desafortunadamente, después de más de 20 años de estos desgarradores hechos para la humanidad, parece que aún no lo está.

27. COOK, op. cit., p. 6.
28. SPEARING, 2005, pp. 241-244.
29. GROFE, op. cit., p. 258.

D. Violación de los derechos humanos y las PMSC

Las conexiones entre violaciones de derechos humanos y las PMSC son comunes, especialmente como resultado de los vacíos legales al compararlas con las fuerzas armadas regulares. En este sentido, es preciso mencionar lo expresado por Thakur: "Incluso los Estados democráticos usualmente sacrifican los principios de los derechos humanos cuando se trata de asuntos de seguridad nacional y ganancias comerciales"[30]. Además de los casos antes mencionados, existen muchos otros casos de abusos de los derechos humanos que han involucrado a las PMSC, ante lo cual los Gobiernos de los países de origen de estas empresas no han tomado una posición clara al respecto. Por citar algunos ejemplos, la empresa estadounidense Dyn Corp ha sido objeto de denuncias de tráfico de personas y de armas durante su participación en los Balcanes, mientras que el personal de la empresa británica Erinys ha sido acusado por la violación de un niño en Irak y de constantes amenazas a la población civil de ese país[31]. En adición a estos casos relacionados con grandes empresas de seguridad de países del primer mundo, también hay otros casos de empresas de países en vías de desarrollo, como Forza en el Perú, una empresa de renombre y una de las más antiguas y poderosas del sector, que se vio involucrada en denuncias por abuso de derechos humanos contra pobladores de comunidades donde operaban grandes trasnacionales del sector minero[32]. Ello dio como resultado que, después de seis años, la empresa minera británica Monterrico Metals Plc., que contrató los servicios de Forza, decidiera compensar por los daños causados a 32 víctimas de tortura y a la familia de un campesino muerto durante los incidentes ocurridos en Majaz en 2005. Se consiguió así que se retirara la demanda interpuesta ante las cortes de Gran Bretaña[33]. Estos y otros casos desafortunadamente han venido socavando la reputación de la industria de la seguridad privada, y en muchas ocasiones incluso de la percepción del compromiso de los países de origen con el cumplimiento y la salvaguarda de los derechos humanos.

En este sentido, la falta de una normatividad internacional adecuada convierte a las PMSC en potenciales herramientas de algunos Estados que no quieren

30. THAKUR, Ramesh. *The People Vs the State: Reflections on UN Authority, US Power and the Responsibility to Protect*. Tokio: United Nations University Press. 2011, p. 214.
31. GROFE, op. cit., p. 244.
32. KAMPHUIS, *Charis. Foreign investment and the privatization of coercion: A case study of the Forza Security Company in Peru. Baptista Prizewinning Essay, Ontario: York University. 2012, p. 2.*
33. COORDINADORA NACIONAL DE DERECHOS HUMANOS. Caso Majaz: Indemnizan a 33 campesinos que fueron torturados en campamento minero. 2011. [Consulta: 14 de diciembre de 2015]. Disponible en: http://derechoshumanos.pe/2011/07/caso-majaz-indemnizan-a-33-campesinos-que-fueron-torturados-en-campamento-minero.



Celebración del Día de los Derechos Humanos en la localidad de Rumbek, Sudán del Sur, 2007.

poner en riesgo su influencia política a costa del uso de sus fuerzas armadas. Se dice que casos como el tráfico de armas en Sierra Leona, en el que estuvo involucrada la compañía Sandline's, podría haber servido a los intereses británicos en el conflicto, mientras que el despliegue en *masse* de las PMSC en territorio de Arabia Saudita iría de la mano con los intereses norteamericanos de controlar, de alguna manera, la producción de petróleo y también con el incremento de su influencia estratégica en Oriente Medio, sin mencionar el negocio multimillonario que estas empresas estadounidenses están haciendo aprovechando esta situación[34]. Respecto a este uso de la seguridad privada, Francis ha sugerido que, cuando los Gobiernos occidentales se rehúsen a intervenir directamente en otras naciones como resultado de conflictos o crisis humanitarias, podrían hacerlo a través de sus respectivas industrias de seguridad privada, lo cual les permitiría alcanzar sus objetivos geopolíticos sin tener que desplegar y poner en riesgo sus propias tropas[35]. Esto, sin duda, refuerza el hecho de que las PMSC han construido fuertes lazos con sus respectivos Gobiernos, algo que sería una de las razones de por qué estos últimos no hacen un mayor esfuerzo por regular las actividades de esta industria. Un ejemplo de

34. RAPHAEL, Sam y STOKES, Doug. Energy Security. En: *Contemporary Security Studies*. P. 389.
35. FRANCIS, David. Mercenary Intervention in Sierra Leone: Providing National Security or International Exploitation?, abril de 1999. En: *Third World Quarterly*. Vol. 20, nro. 2, p. 333.

ello es lo sucedido con la Orden 17 emitida por la Administración Provisional de la Coalición en Irak, que será examinada en detalle más adelante.

Como hemos visto, la protección los derechos humanos es una cuestión sensible que debe ser observada y reforzada por la industria de la seguridad privada, si esta quiere seguir beneficiándose de la inmensa cantidad de posibilidades que el mundo actual le ofrece. Hoy en día, la adhesión al cumplimiento de los derechos humanos es clave al momento de firmar contratos y llegar a acuerdos, que deben vigilar su cumplimiento por todas las partes involucradas, a fin no solo de asegurar altos estándares de calidad de los servicios, sino, sobre todo, la legitimidad necesaria de un negocio donde están en juego vidas humanas.

Regulación de la privatización de la seguridad

Tomando en consideración que la industria privada de seguridad no va a desaparecer y, eventualmente, esta se seguirá expandiendo debido a las condiciones de inestabilidad que hoy se presentan, podemos considerar que la mejor postura a tomar no es rechazar su existencia e influencia en los diversos escenarios de crisis actuales, sino, por el contrario, buscar la manera de regular el negocio a través de normas nacionales e internacionales, las cuales deben ir acompañadas de un efectivo sistema que vele por su cumplimiento[36].

Al respecto, es necesario presentar como un precedente negativo (a consecuencia de la falta de una legislación fuerte y el empleo inadecuado de las PMSC por parte de los Estados) la promulgación de la Orden 17 el 27 de junio de 2004 por parte de Paul Bremer, entonces el administrador de la Autoridad Provisional de la Coalición en Irak. La norma, básicamente, ponía a las PMSC en una situación de vacío legal y ninguna corte a nivel mundial podía perseguirlas por sus acciones. Se les brindaba, literalmente, carta blanca para actuar sin restricciones de acuerdo con sus intereses o el de sus clientes[37]. Como resultado de esto, por ejemplo, durante la invasión a Irak, muchos militares fueron perseguidos por sus crímenes contra los derechos humanos y el derecho internacional humanitario, pero solo unos pocos de los muchos casos

36. RENOUF, Jean. Do private security companies have a role in ensuring the security of local populations and aid workers?, 2007. En: *European Interagency Security Forum*. [Consulta: 29 de octubre de 2015]. Disponible en: http://www.eisf.eu/resources/item/?d=1678.
37. FEINSTEIN, op. cit., p. 408.



Personal civil de la empresa Blackwater escoltando a Paul Bremer en Irak [39].

de abusos cometidos por las PMSC (como los expuestos anteriormente en el caso de Blackwater), y después de muchos años y mucha presión mediática internacional de por medio, han sido llevados a las cortes [38].

De manera interesante, podemos apreciar que, contraria al derecho internacional, la guerra de hoy ya no es necesariamente una empresa enmarcada por la ley y una confrontación exclusiva entre Estados, situación que impone muchos desafíos legales al momento de proteger a civiles y no combatientes[40]. En este sentido, es preciso resaltar el hecho de que algunos Estados, organizaciones internacionales e incluso PMSC han hecho esfuerzos por tratar de implementar la tan ansiada normatividad que lleve a que este campo de la seguridad se alinee cada vez más con el derecho internacional.

---

38. SCAHILL, Jeremy. Blackwater: *The Rise of the World's Most Powerful Mercenary Army*. Nueva York: Avalon Publishing Group. 2007, pp. 28-29.
39. RISEN, James. Before shooting in Iraq, a warning on Blackwater, 29 de junio de 2014. *The New York Times*. [Consulta: 29 de setiembre de 2015]. Disponible en: http://www.nytimes.com/2014/06/30/us/before-shooting-in-iraq-warning-on-blackwater.html?_r=0
40. SPEARING, 2001, p. 25.

Sin embargo, hay que mencionar también que algunas de las principales normas que rigen el comportamiento de las partes beligerantes de un conflicto, como es el caso de los Convenios de Ginebra, parecen no ser una base suficientemente sólida para la implementación del marco legal requerido, ya que su creación fue altamente influenciada por el paradigma de la guerra industrial, donde grandes ejércitos estatales peleaban entre sí[41], situación que, por lo menos, hace que se deba considerar la actualización del marco legal actual en relación con el desarrollo de las nuevas formas de conflicto. La aparente evolución de los clásicos grupos de mercenarios en PMSC también ha hecho que tratados internacionales como la Convención de la Organización de Unidad Africana para la Eliminación de la actividad de mercenarios en África (1977) y la Convención Internacional contra el Reclutamiento, la Utilización, el Financiamiento y el Entrenamiento de Mercenarios (1989) sean considerados como obsoletas por algunos investigadores[42].

El "Documento de Montreux en Obligaciones Legales Internacionales Pertinentes y Buenas Prácticas para los Estados relacionadas con las Operaciones de las Compañías de Seguridad Privadas durante los conflictos armados" es una iniciativa del Gobierno Suizo y la Cruz Roja.

Cabe mencionar, sin embargo, que el "Documento de Montreux en Obligaciones Legales Internacionales Pertinentes y Buenas Prácticas para los Estados relacionadas con las Operaciones de las Compañías de Seguridad Privadas durante los conflictos armados" es una iniciativa conjunta del Gobierno suizo y el Comité Internacional de la Cruz Roja, y es, hasta hoy, la mayor contribución en busca de la implementación de un conjunto de buenas prácticas y regulaciones guías que "reafirma la obligación de los estados de asegurar que las operaciones de las compañías privadas de seguridad en conflictos armados cumplan con las normas del derecho internacional humanitario y el derecho de los derechos humanos"[43]. Coincidentemente, este documento fue firmado por 17 países el 17 de setiembre de 2008, un año y un día después de la masacre de la plaza Nassour en Bagdad[44]. En este sentido, es necesario precisar

41. RIDLON, Daniel. Contractors or Illegal Combatants? The status of armed contractors in Iraq, 2008. En: Air Force Law Review. Vol. 62, p. 248.
42. GROFE, op. cit., p. 248.
43. INTERNATIONAL COMMITTEE OF THE RED CROSS. The Montreux Document on private Military and security companies, 3 de agosto de 2009. International Committee of the Red Cross. [Consulta: 14 de agosto de 2015]. Disponible en: https://www.icrc.org/eng/resources/documents/publication/p0996.htm
44. COCKAYNE, James. Regulating private military and security companies: The content, negotiation, weaknesses and promise of the Montreux Document, 2008. En: Journal of Conflict & Security Law. Vol.13, nro. 3, p. 401.

que, a pesar del carácter no vinculante del documento, este es considerado un gran paso en torno a la normalización de la industria.

A su vez, propuestas como la supervisión y regulación de las licencias de las PMSC por parte de la ONU, planteada por Grofe, que obligaría a las partes a cumplir con los estándares convenidos a través de la acción de la Corte Internacional de Justicia, por ejemplo[45], son bienvenidas a fin de ir modelando una solución consensuada.

Mientras tanto, algunas PMSC, de manera voluntaria, han empezado a implementar programas de autorregulación, los cuales les han servido para sobresalir sobre sus competidoras en un mercado que exige cada vez más el reforzamiento de la ética profesional de sus operaciones. Estas compañías han mostrado su voluntad de seguir los lineamientos del derecho internacional humanitario, el derecho de los derechos humanos e incluso del Documento de Montreux, implantando sus propios códigos de conducta e incluso formando organizaciones como la Asociación Internacional de Operaciones de Paz (IPOA, por sus siglas en inglés), en busca de esta manera de un reconocimiento y estandarización internacional.

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos aislados descritos anteriormente, se puede apreciar que aún existe una falta de voluntad de la comunidad internacional en su conjunto para llegar a un acuerdo, pues se ignora lo expresado por Hansen cuando dijo que "la imposición de normas a nivel tratados entre los Estados es la forma más directa y efectiva de regular a las PMSC"[46].

E. Beneficios y limitaciones de la privatización de la seguridad[47]

Como ha sido expuesto a través de este trabajo de investigación, la industria de la seguridad privada ha estado de una u otra forma presente a través de la historia, y esta ha evolucionado de acuerdo con las condiciones de oferta y demanda del mercado, al adaptarse muy bien a estos cambios alrededor del mundo. Es así que, como ya se ha mencionado, el contexto internacional tan cambiante e incluso impredecible de hoy ha puesto a la industria en una posición en la que, si no es capaz de adaptarse a las exigencias de la sociedad, no podrá explotar los beneficios que esta le ofrece, y de este modo perderá

45. GROFE, op. cit., p. 254.
46. HANSEN, op. cit., p. 729.
47. COOK, op. cit., p. 6.

una oportunidad histórica de consolidar su influencia en un mundo cada vez más globalizado.

Una breve lista de algunas de las potenciales ventajas y limitaciones de esta industria en la actualidad son las siguientes:

Ventajas:

- Las PMSC tienen la capacidad de ser desplegadas mucho más rápido que la mayoría de las fuerzas armadas estatales.
- Son más baratas, mejor entrenadas y equipadas que la mayoría de las tropas de las TCC de las Naciones Unidas.
- Sus miembros tienen normalmente mayor experiencia internacional que las tropas estatales.
- Sus miembros normalmente son más motivados, no solo por su salario, sino por las condiciones en las que trabajan.

Limitaciones:

- A diferencia de las fuerzas armadas estatales, no pueden sostener operaciones a gran escala.
- Solo pueden proveer una solución temporal de manera inicial, y muy limitada, al problema de la seguridad. Son incapaces de atacar y resolver las raíces del conflicto.
- No tienen una legislación internacional que soporte su accionar.
- No tienen la capacidad de reemplazar a las fuerzas armadas estatales, solo de apoyarlas.

Los pros y contras de contratar a una PMSC dependen de la aceptación, por parte de los clientes, de las condiciones de los servicios que ofrecen. Sin embargo, nada asegura que una PMSC más cara vaya a cumplir su misión siguiendo las directivas del cliente. Por lo tanto, las consecuencias políticas de cometer un error al elegir una determinada PMSC pueden ser muy altas, si es

que antes no se han evaluado bien sus verdaderas capacidades y la ética profesional de sus miembros.

A pesar de que la falta de una regulación internacional es el principal problema que hoy enfrenta la industria, una de sus ventajas es la competitividad que existe entre sus miembros, lo que hace que las PMSC se preocupen constantemente por actualizar y mejorar sus estándares.

Conclusiones

Definitivamente hay una diferencia entre los mercenarios y las PMSC de hoy. La categorización de "mercenario" ha sido graduada por la motivación de pelear para recibir algo a cambio. Sin embargo, si esta motivación se basa en valores éticos, entonces el individuo está lejos de ser un mercenario, mientras, por el contrario, si esta es más materialista, entonces el individuo se acerca a lo que se considera ser un mercenario.

Este ensayo ha demostrado que las PMSC tienen un largo camino por recorrer para cambiar la reputación que se han ganado de ser soldados de fortuna. A pesar de que algunas iniciativas ya se han puesto en marcha, aún tienen mucho trabajo que hacer al respecto.

Por otro lado, la comunidad internacional tiene la responsabilidad de regular la industria de la seguridad privada. Esta no puede permitir que la tendencia al vacío legal en el que se desenvuelve siga afectando Gobiernos, la propia industria y, por último, a las víctimas inocentes, muchas de ellas civiles, que sufren los horrores de la guerra, las crisis humanitarias y los desastres naturales. En otras palabras, la comunidad internacional no puede permitir, ya sea por falta de voluntad política o negligencia, la infiltración de mercenarios en esta industria.

Los casos de abusos a las normas internacionales como el derecho internacional humanitario y el derecho de los derechos humanos hacen extremadamente necesaria la implementación de programas que refuercen la ética profesional de los miembros de la industria. El personal que haya cometido alguno de estos abusos no debe ser admitido de nuevo. Problemas de manejo de estrés y falta de disciplina deben también ser considerados como criterios eliminatorios en el proceso de selección del personal, a fin de contar solo con los mejores para realizar las labores requeridas.

Afortunadamente, hoy las PMSC son consideradas para apoyar no solo a diferentes Gobiernos, sino también a organizaciones humanitarias. Sin embargo, los intereses políticos y financieros siempre van a influir en sus acciones, por lo que se debe buscar constantemente un balance entre estos intereses y el compromiso ético, a fin de evitar errores como los producidos con la implementación de la Orden 17 en Irak.

Finalmente, las normas y regulaciones que se implementen en el futuro deben especificar claramente y delimitar la variedad de tareas que las PMSC pueden realizar, ya que es muy importante no perder de vista que el Estado es el principal responsable de proveer de seguridad y defensa a su población. Las PMSC siempre deben ser vistas solo como un apoyo a esta labor fundamental del Estado y no como los principales proveedores. No hay que olvidar que el Estado es aún una forma representativa de la sociedad, mientras que las PMSC solo buscan oportunidades de hacer negocio e incrementar su capital, algo que no es ilegal ni ilegítimo, pero que sí las diferencia de los intereses del Estado en el ámbito de la seguridad.

Bibliografía

- COCKAYNE, James. "Regulating Private Military and Security Companies: The Content, Negotiation, Weaknesses and Promise of the Montreux Document." *Journal of Conflict & Security Law. Vol.13. No.3. Oxford*: Oxford University Press 2009.
- COLLINS, Alan. *Contemporary Security Studies.* 2nd ed. New York: Oxford University Press Inc., 2010.
- COOK, Tanya. "Dogs of war or tomorrow's peacekeepers?: the role of mercenaries in the future management of conflict", *Culture Mandala: The Bulletin of the Centre for East-West Cultural and Economic Studies*, Vol. 5, Iss. 1, Article 1 (2002).
- COORDINADORA NACIONAL DE DERECHOS HUMANOS. "Caso Majaz: Indemnizan a 33 campesinos que fueron torturados en campamento minero". Coordinadora Nacional de Derechos Humanos. http://derechoshumanos.pe/2011/07/caso-majaz-indemnizan-a-33-campesinos-que-fueron-torturados-en-campamento-minero/
- DASCAL, Jennifer. "Blackwater in Bagdad: It was a horror movie", http://www.hrw.org/news/2007/12/13/blackwater-baghdad-it-was-horror-movie
- EDMONDS, Martin. "Defence privatization: From state enterprise to commercialism." *Cambridge Review of International Affairs.* Vol. XIII, No. 1, 1999.
- FEINSTEIN, Andrew. *The Shadow World: Inside the Global Arms Trade.* New York: Farrar, Straus and Giroux, 2011.
- FERRIS, Elizabeth. *The Politics of Protection: The limits of Humanitarian Action.* Washington D.C.: Brookings Institution Press, 2011.
- FRANCIS, David. Mercenary Intervention in Sierra Leone: Providing National Security or International Exploitation?. *Third World Quarterly.* Vol. 20, No. 2 (Apr. 1999).
- GILJE ØSTENSEN, Åse. "UN use of Private Military and Security Companies: Practices and Policies". The Geneva Centre for the Democratic Control of Armed Forces. 2011.

- HANSEN, Joseph. "Rethinking the regulation of private military and security companies under international humanitarian law". Fordham International Law Journal, No. 3, 2012.
- INTERNATIONAL COMMITTEE OF THE RED CROSS. "The Montreux Document on Private Military and Security Companies". International Committee of the Red Cross, https://www.icrc.org/eng/resources/documents/publication/p0996.htm
- JÄGER, Thomas and KÜMMEL, Gerhard. *Private Military and Security Companies: Chances, Problems, Pitfalls and Prospects*. Wiesbaden: Vs Verlag, 2007.
- KAMPHUIS, Charis, *Foreign Investment and the Privatization of Coercion: A case study of the Forza Security Company in Peru*, Baptista Prizewinning Essay, York University, Ontario, 2012.
- MINEAR, Larry and SMITH, Hazel. *Humanitarian Diplomacy*, New York, NY: United Nations University Press, 2007.
- RENOUF, J. S. (2007) Do Private Security Companies Have a Role in Ensuring the Security of Local Populations and Aid Workers? European Interagency Security Forum. URL: http://www.eisf.eu/resources/item/?d=1678
- RIDLON, Daniel. Contractors or illegal combatants: The status of armed contractors in Iraq. *Air Force Law Review*, Vol. 62, 2008.
- SCAHILL, Jeremy. *Blackwater: The Rise of the World's Most Powerful Mercenary Army*. New York, NY: Avalon Publishing Group, 2007.
- SPEARIN, Christopher. "Private security companies and humanitarians: A corporate solution to securing humanitarian spaces?". *International Peacekeeping*, Vol.8, No.1, Frank Cass, London. 2001.
- SPEARIN, Christopher, "Between Public Peacekeepers and Private Forces: Can there be a Third Way?. *International Peacekeeping*, Vol. 12, No. 2, Canadian Forces College, Toronto. Summer 2005.
- SMITH, Rupert. The Utility of Force: The Art of War in the Modern World. New York: Vintage Books, 2008.
- THAKUR, Ramesh. *The People vs The State*: Reflections on UN Authority, US Power and the Responsibility to Protect. New York: United Nations University Press, 2011.
- THE GUARDIAN. "Former Blackwater guards sentenced for massacre of unarmed Iraqi civilians." http://www.theguardian.com/us-news/2015/apr/13/former-blackwater-guards-sentencing-baghdad-massacre
- THE NEW YORK TIMES. "Before shooting in Iraq, a warning on Blackwater." http://www.nytimes.com/2014/06/30/us/before-shooting-in-Iraq-warning-on-blackwater.html?_r=0





La nueva área marina protegida que todos queremos: aspectos clave sobre el establecimiento de la Zona Reservada del Pacífico Tropical



Magíster Alfredo Gálvez Ballón
Abogado de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, con especialidad en Manejo y Conservación de Recursos Naturales por la Universidad Autónoma de Yucatán (México). Máster en Espacios Naturales Protegidos por la Universidad Autónoma de Madrid, la Universidad Complutense de Madrid y la Universidad de Alcalá (España). Se desempeña como consultor y asesor legal en la Oficina de Asesoría Jurídica del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (Sernanp) desde 2009. Es especialista en legislación sobre Áreas Naturales Protegidas de ámbito continental y de ámbito marino-costero, así como en conservación privada, regional y comunal.

RESUMEN
El presente artículo tiene por objetivo presentar brevemente diversos aspectos clave que deben tomarse en cuenta para entender las implicancias del establecimiento de la nueva Zona Reservada Subsistema de Áreas Naturales Protegidas del Pacífico Tropical, que abarca cuatro zonas del litoral norte del Perú y constituye una de las zonas marinas más biodiversas de todo el mar peruano. Su expediente técnico se encuentra listo para ser aprobado por el Consejo de Ministros y para que posteriormente se promulgue el decreto supremo, que la establecería como área marina protegida.
En ese sentido, el artículo se enfocará en responder preguntas relacionadas con la definición de una zona reservada desde la normatividad nacional, el procedimiento que se sigue para su establecimiento como tal, las implicancias de dicho establecimiento, la meta propuesta por el Estado Peruano en lo que respecta a conservación marina, así como los beneficios que generaría esta nueva área marina protegida para nuestro país.

PALABRAS CLAVE: Conservación, biodiversidad marina, áreas marinas protegidas, costa, mar, Piura, Tumbes, zona reservada, pesca, turismo, Sernanp, ONU.

ABSTRACT
The present article has as objective to briefly present diverse key aspects that must be taken into account to understand the implications of establishing the new Subsystem of Protected Natural Areas of the Tropical Pacific Reserved Zone that embraces four zones of the northern Peruvian coastline; it constitutes one of the most bio-diverse marine areas of all the Peruvian Sea. Its technical document is ready to be approved by the Council of Ministers and, afterwards the supreme decree will be passed, which will establish it as protected marine area.
In that sense, the article will be focused in answering questions related to the definition of reserved zone, from the national regulation, the proceeding followed for its establishment as such, the implications of such establishment, the goal proposed by the Peruvian State in relation to marine conservation, as well as the benefits that it would generate this new protected marine area for our country.

KEYWORDS: Conservation, marine biodiversity, marine protected áreas, coast, sea, Piura, Tumbes, Reserved Zone, fisheries, tourism, SERNANP, UN.

Introducción

Desde 2010, el Gobierno peruano plantea establecer una reserva marina en el norte del Perú, denominada Zona Reservada Subsistema de Áreas Naturales Protegidas del Pacífico Tropical, la cual comprende cuatro áreas distribuidas frente a las costas de Tumbes y Piura: la isla Foca, El Ñuro-Cabo Blanco, los

• Artículo recibido el 5 de mayo de 2016, aprobado para su publicación el 12 de mayo de 2016.



Veleros de pesca en El Ñuro, Piura (créditos: Yuri Hooker).

arrecifes de Punta Sal y el banco de Máncora. Si bien constituye una de las zonas de mayor biodiversidad o formas de vida presentes en nuestro litoral[1], aún para muchos no queda claro lo que implica una zona reservada desde un punto de vista legal, y cuál es la función y la lógica de esta declaración por parte del Gobierno.

Por ello, es necesario dar a conocer algunos alcances de este término, sobre la base de lo que señala el marco normativo sobre áreas naturales protegidas, a través de los siguientes aspectos claves:

Desarrollo

¿Qué es una zona reservada?

De acuerdo con el marco regulatorio sobre áreas naturales protegidas[2], las zonas reservadas son áreas establecidas de una manera provisional o transitoria, que son sujetas a una "revisión" por parte del Gobierno[3] para asignarles posteriormente una categoría definitiva como área natural protegida, así

1. De acuerdo con datos contenidos en el expediente de establecimiento, esta zona representaría más del 70% de toda la diversidad del litoral peruano poco profundo (menos de 50 metros de profundidad).
2. Ley 26834, Ley de Áreas Naturales Protegidas y su reglamento aprobado por Decreto Supremo 038-2001-ag.
3. El ente rector encargado de definir la categoría y extensión de una Zona Reservada es el Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (Sernanp).



Pez en los fondos de la isla Foca, Piura (créditos: Yuri Hooker).

como definir la extensión. Ello quiere decir que las zonas reservadas podrían ser desafectadas en el caso que los estudios técnicos para asignarle categoría así lo determinen. Por lo tanto, tal como dice su nombre o denominación, el Estado "reserva" una determinada zona para fines de conservación de la biodiversidad, que simplemente se perfila como una potencial área natural protegida con categoría de gestión.

¿Cuál es el procedimiento para la declaración de una zona reservada?

Estudios técnicos en áreas prioritarias

- Se llevan a cabo estudios técnicos por parte de organizaciones civiles sobre las áreas prioritarias para la conservación, que son determinadas por el Plan Director de las ANP.

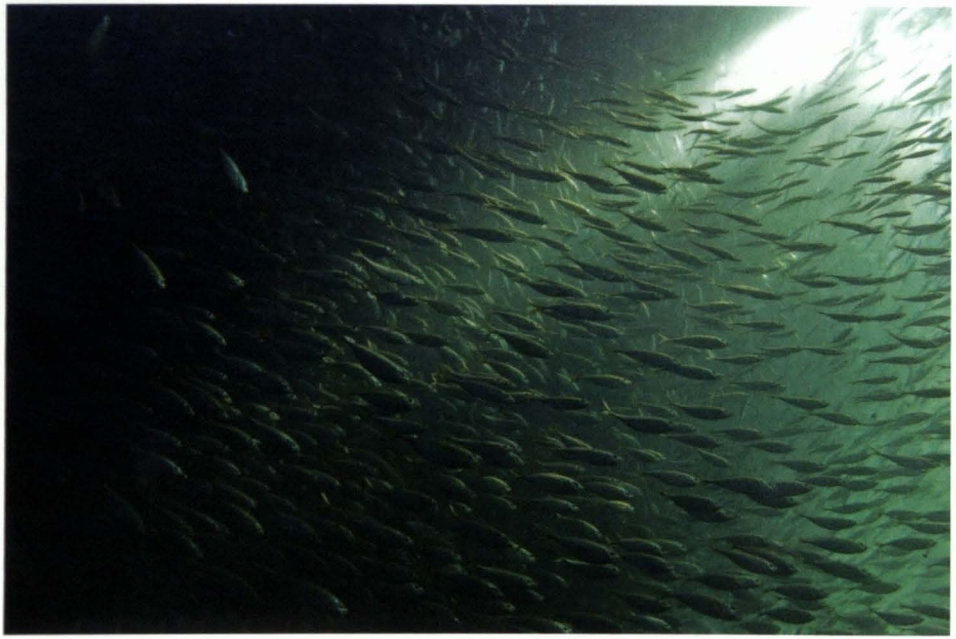
Envío de la propuesta a la autoridad en ANP

- La propuesta es remitida al Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (Sernanp), para su evaluación y el desarrollo de talleres de consulta a la población local.

Decisión de establecer la zona reservada

- Sernanp determina si procede o no la declaración de la zona reservada. De establecerse, se formaliza mediante decreto supremo con voto aprobatorio del Consejo de Ministros.

Fuente: Elaboración propia



Peces chuyes *(Chloroscombrus orqueta)* en el muelle de El Ñuro, Piura (créditos: Yuri Horker).

¿Qué implica establecer una zona reservada como la del Pacífico tropical?

El establecimiento de la Zona Reservada del Pacífico Tropical implicaría lo siguiente:

- Se respetan los derechos preexistentes, sin afectar la estabilidad jurídica de las empresas que operan en la zona.
- No afecta los derechos de exploración o explotación petrolífera adquiridos anteriormente.
- No afecta los estudios de impacto ambiental de los lotes petroleros superpuestos, previamente aprobados.
- En el futuro, los nuevos instrumentos de gestión ambiental deberán contar con la opinión técnica del Sernanp. Ello no demanda ningún trámite adicional para la empresa, ya que la autoridad competente correrá traslado de los instrumentos al Sernanp. Los plazos globales no varían significativamente.

¿Vamos bien? ¿Cuál es la meta propuesta a nivel internacional para conservar el mar?

Haciendo un balance de las acciones enfocadas en conservación marina



Pez ángel en los arrecifes de Punta Sal, Tumbes (Créditos: Yuri Hooker).

adoptadas por parte del Estado Peruano, se podría decir que hay aún una tarea pendiente. Estamos sujetos como país a un compromiso internacional de conservación y manejo efectivo del 10% de las áreas costeras y marinas a 2020, en virtud de la meta 11 Aichi[4] y del objetivo 14 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU[5].

4. A través de la Resolución Legislativa 26181, del 30 de abril de 1993, el Gobierno peruano ratificó el Convenio de Diversidad Biológica. En la décima reunión de la Conferencia de las Partes, celebrada en octubre de 2010 en Nagoya, Japón, en su decisión X/2 se adoptó un Plan Estratégico para la Diversidad Biológica revisado y actualizado, que incluye las Metas de Aichi para la Diversidad Biológica. En la Meta 11 se establece: "Para 2020, al menos el 17% de las zonas terrestres y de las aguas interiores y el 10% de las zonas marinas y costeras, especialmente las que revisten particular importancia para la diversidad biológica y los servicios de los ecosistemas, se habrán conservado por medio de sistemas de áreas protegidas administrados de manera eficaz y equitativa, ecológicamente representativos y bien conectados, y de otras medidas de conservación eficaces basadas en áreas, y estas estarán integradas a los paisajes terrestres y marinos más amplios".
Convention on Biological Diversity. Aichi Biodiversity Targets, s.f. [Consulta: 20 de junio de 2016]. Disponible en: https://www.cbd.int/sp/targets.

5. "Para 2020, gestionar y proteger de manera sostenible los ecosistemas marinos y costeros con miras a evitar efectos nocivos importantes, incluso mediante el fortalecimiento de su resiliencia, y adoptar medidas para restaurarlos con objeto de restablecer la salud y la productividad de los océanos. Para 2020, conservar por lo menos el 10% de las zonas costeras y marinas, de conformidad con las leyes nacionales y el derecho internacional y sobre la base de la mejor información científica disponible".
Naciones Unidas. Objetivo 14: Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible, s.f. [Consulta: 20 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/oceans.



Peces burros bandera *(Anisotremus taeniatus)* en los arrecifes de Punta Sal, Tumbes (créditos: Yuri Hooker).

Actualmente, solo el 0,5% del ámbito marino peruano está protegido bajo la figura de área natural protegida. Por ello, al Perú, en conservación marina, le toca la nota desaprobatoria, por el momento.

Ideas finales

La declaración de esta futura zona reservada implicaría una serie de beneficios para la población local inmediata, que vive en el ámbito del área o en sus proximidades. Por lo tanto, de establecerse la Zona Reservada del Pacífico Tropical se estaría propiciando:

- La oportunidad de reunir a todos los grupos de interés local (empresas, pescadores, autoridades) para planificar el desarrollo conjunto en un marco de legalidad.
- Generar sinergias entre estos actores y el Estado Peruano para mejorar la gestión de este importante espacio.
- Complementar los estudios técnicos que definan a detalle las características de la zona y sus necesidades de conservación para poner realmente en valor y aprovechar este inmenso patrimonio natural.

- Proveer un mayor soporte o apoyo a las poblaciones pesqueras artesanales para mejorar su actividad y, a la vez, sancionar la pesca ilegal en la zona.
- Una mayor afluencia del turismo de naturaleza en la zona, tanto para el avistamiento de especies como para la recreación. Asimismo, permitiría el desarrollo turístico comunitario en las caletas que se encuentren dentro del ámbito del área.
- Poner atención a un área que es muy importante para generar resiliencia frente al cambio climático y, en especial, frente al fenómeno de El Niño.
- Reducir la brecha de representatividad de áreas marinas protegidas en el Perú, ya que actualmente se están conservando muestras representativas del ecosistema de la corriente Peruana o de Humboldt, y aún no se han conservado muestras representativas de la corriente Subecuatorial.

Bibliografía

- Convention on Biological Diversity. Aichi Biodiversity Targets, s.f. [Consulta: 20 de junio de 2016]. Disponible en: https://www.cbd.int/sp/targets.
- Naciones Unidas. Objetivo 14: Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible, s.f. [Consulta: 20 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/oceans.





"Los Estados tienen en los submarinos convencionales una potente herramienta, en la que podemos destacar su versatilidad, movilidad estratégica, flexibilidad, y sobre todo, su discreción".

El submarino convencional frente a sus nuevos desafíos



Capitán de corbeta Gabriel Donayre Montesinos
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Capitán de corbeta calificado en submarinos. Ingeniero mecánico eléctrico titulado por la Universidad Privada de Piura. En la República Federal de Alemania, realizó la calificación de Submarinos y el curso de Comando y Estado Mayor.
Actualmente se desempeña como segundo comandante del BAP *Antofagasta*.

RESUMEN
Desde la Revolución Industrial, la guerra en el mar se volvió más moderna y tecnificada. Un hito en este desarrollo fue la puesta en servicio de 400 submarinos alemanes durante la Primera Guerra Mundial. Luego de la Segunda Guerra Mundial nació el submarino nuclear (SSN), de mayores dimensiones que el submarino convencional (SSN). Por su facilidad para realizar maniobras en aguas poco profundas, las SSN se han empleado en combates costeros y para brindar apoyo en operaciones especiales. En el presente artículo se analizan ambos tipos, que seguirán teniendo un lugar en las Armadas del futuro.

PALABRAS CLAVE: U-Boats, Segunda Guerra Mundial, guerra antisubmarina, operaciones especiales.

ABSTRACT
From the Industrial Revolution, the war at Sea turned most modern and technical. A landmark in this development was the put into service of 400 German submarines during the First World War. After the Second World War the nuclear submarine was born (SSN), of bigger dimensions than the conventional submarine (SSN). For its easiness to do maneuvers in shallow waters, the SSN were deployed in coastal combat and for providing support to especial operations. In the present article both kinds are analyzed, which will keep a place in the Navies of the future.

KEYWORDS: U-Boats, Second World War, antisubmarine warfare, special operations.

El rol del submarino ayer y hoy

La Revolución Industrial llegó al mar y trajo consigo profundas transformaciones en los buques de guerra y mercantes. Los cascos de acero reemplazaron a los de madera. La hélice sustituyó ventajosamente a las velas. Los cañones se modernizaron y comenzaron a vislumbrar posibilidades no logradas hasta entonces. La guerra naval se hizo más sofisticada y, conforme las potencias mundiales expandieron sus zonas de influencia o de interés económico, se agrandaron las áreas marítimas.

Fue la Marina alemana la que, con gran visión del futuro del arma submarina,

• Artículo recibido el 9 de enero de 2016, aprobado para su publicación el 18 de febrero de 2016.

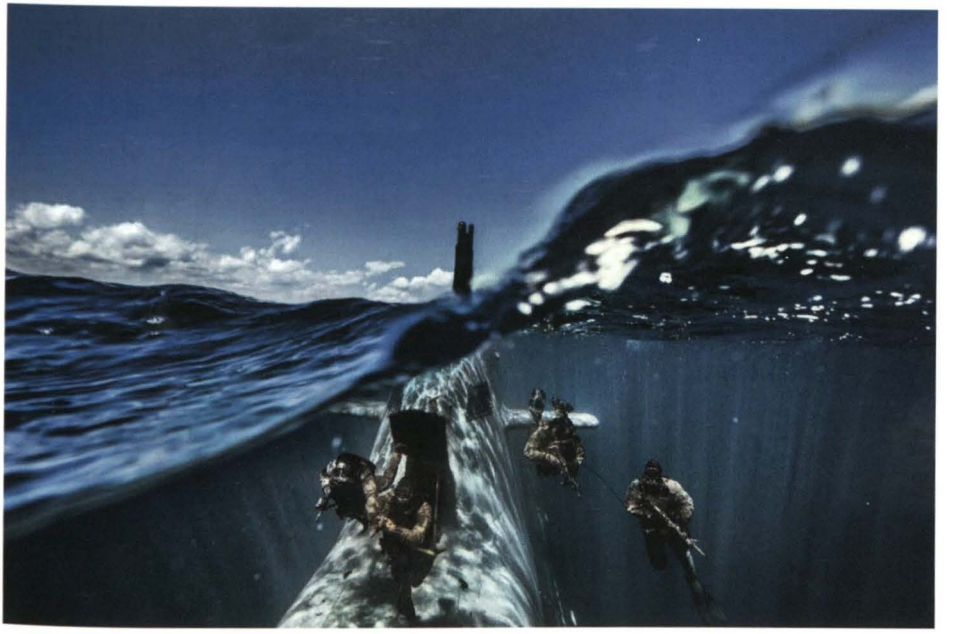
se puso a la cabeza de las demás potencias y logró poner en servicio hasta 400 unidades durante la Primera Guerra Mundial, con el claro objetivo de negar las comunicaciones marítimas de los aliados, empeñados, por el contrario, en mantener abiertas las extensas rutas del tráfico indispensable para el enorme abastecimiento de tres continentes. Es innegable que los U-Boats estuvieron muy cerca de lograr su objetivo.

Durante la Segunda Guerra Mundial, los almirantes alemanes, consecuentes con su política de enfatizar el poder del arma submarina, se dedicaron casi sin limitaciones a superar las características y el equipamiento de estos buques. Los sumergibles tipos VII-C y IX-D llegaron a superar los 18 nudos, con una autonomía de 30.000 millas. Para atacar los grandes convoys, los U-Boats operaron en manada, *(Rudeltaktik)* utilizando la estratagema de colocar uno de los sumergibles a un lado del convoy y el resto, al acecho, del otro lado. El sumergible aislado creaba intencionalmente una distracción, lo que llevaba a los destructores escolta a abandonar sus puestos en la cortina para atacarlo, dejando así grandes brechas o sectores descubiertos en el grupo de superficie. Ello permitía a los sumergibles restantes atacar libremente haciendo uso de su alta velocidad. Se retiraban antes de que los destructores pudiesen abrir fuego y muchas veces sin haber sido detectados.

La estrategia del empleo de este tipo de arma fue, desde el primer momento y durante las dos guerras mundiales, operar en las rutas de navegación, atacar el tráfico marítimo y mantener permanentemente la iniciativa, a fin de sorprender en cualquier circunstancia y lugar a las fuerzas de superficie. La moral de las dotaciones de los U-Boats se levantó grandemente y los aliados sufrieron tremendas bajas en buques mercantes de transporte y unidades de combate.

No obstante los notables progresos y éxitos obtenidos por los sumergibles alemanes en las distintas áreas marítimas de la Segunda Guerra Mundial, existía la conciencia de que, a pesar de los resultados obtenidos, el submarino tenía todavía las limitaciones de radio de acción reducido y baja velocidad. Era indispensable proseguir experimentando, a fin de satisfacer las necesidades del submarino.

Poco después de la rendición de las fuerzas del Eje, comenzó una nueva época en la historia del submarino: nació el submarino nuclear y su consecuente armamento. Con estos impresionantes avances en la navegación submarina y con la creación del sistema balístico, la tecnología militar sacó a la luz una nueva arma que de un día a otro trastornó los conceptos estratégicos de la



"Los submarinos convencionales son extraordinarias armas submarinas, cuyo éxito en aguas poco profundas se debe justamente a sus relativamente reducidas dimensiones en comparación con un submarino nuclear". Col. autor.

guerra naval, dándole la oportunidad de surgir como la primaria fuerza disuasiva, de represalia, y ocupando el lugar que hasta entonces mantenía la Fuerza Aérea y los proyectiles balísticos montados en tierra.

Tras el nuevo escenario después de la Guerra Fría, la US Navy liberó en parte a sus submarinos de plotear los submarinos de la ex-Unión Soviética, y les entregó una tarea participativa en la Guerra Antisubmarina (ASW), materializada en la asignación de unidades a las fuerzas de tarea para su protección. Su tarea consistía en "limpiar" el *track* por donde transitara la Fuerza y mantenerse adelantados a esta. Eso era naturalmente factible, debido a su gran radio de acción, eficaces sistemas de comunicaciones y velocidad, que les permitía mantener el SOA de una fuerza de tarea sin problemas y la capacidad de saber qué podía estar pensando el comandante del submarino atacante.

Vista la evolución tecnológica del submarino, sus diferentes usos operacionales y con la mirada puesta en las nuevas amenazas existentes, como oficial submarinista me hago en repetidas oportunidades las mismas preguntas:



"Un submarino convencional provee información invaluable como sensor encubierto y parte de una red de información". Col. autor.

¿cuáles serán los nuevos roles que asumirá el submarino convencional del mañana?, ¿qué nuevas capacidades requerirá para cumplir con sus nuevos roles?

El submarino convencional y el combate costero

En el pasado, la guerra naval se desarrolló principalmente en aguas azules. Debido a que no existe hoy un oponente naval que pueda desafiar la supremacía de la flota norteamericana en aguas abiertas, resulta necesario estudiar las operaciones litorales y las dificultades que se enfrenta quien combate en aguas costeras.

Los submarinos convencionales (SSK) son extraordinarias armas submarinas. Su éxito en aguas poco profundas se debe justamente a sus relativamente reducidas dimensiones en comparación con un submarino nuclear (SSN). Naturalmente, estas características conllevan desventajas, como su reducida velocidad y radio de acción.

Un blanco pequeño, silencioso, en aguas relativamente poco profundas, en con-

diciones acústicas pobres, es un enemigo formidable incluso para la más avanzada plataforma antisubmarina. Y es que la ASW en el ambiente regional-litoral puede ser una pesadilla, pues requiere extraer los SSK enemigos fuera del medio acústico ruidoso y saturado de contactos, característico de los litorales.

La guerra antisubmarina (ASW) es vital para la estrategia de proyección del poder marítimo del punto de vista del que se proyecta. Estimo que la forma más eficaz de vencer a una fuerza de proyección es atacarla antes de su arribada, aplicando así la premisa del general prusiano Carl von Clausewitz: "La mejor manera de derrotar a un enemigo es atacar directamente su estrategia".

La pérdida de un buque de transporte de tropas, justo antes de su desembarco, constituye una pérdida de tal impacto para una nación, que puede terminar decidiendo una guerra.

Por otro lado, visto desde la lupa de la seguridad marítima, las aguas poco profundas, subconjunto del teatro litoral, revisten especial interés y celo con miras a garantizar el flujo económico de una nación frente a todo tipo de actos ilícitos.

No olvidemos una gran verdad: las líneas de comunicación marítima terminan intersectándose en aguas cercanas a puerto; todo inicia y termina en aguas poco profundas.

El submarino convencional y el apoyo a operaciones especiales

Para el apoyo a operaciones especiales, la disponibilidad de información en tiempo real es de particular importancia. Antes de un despliegue de fuerzas, es necesario tener una imagen actual, detallada y precisa de la situación táctica. Un SSK constituye una formidable plataforma encubierta recolectora de información, dotada con sensores acústicos, electromagnéticos, ópticos y optrónicos, que, sumados al empleo de UAV en áreas costeras, proyectarán aún más su horizonte y, de esta forma, su capacidad de observación.

Los SSK pueden sembrar operadores especiales mucho más cerca de costas enemigas que los SSN. Considerando el limitado de poder de fuego que poseen estos grupos especiales, la capacidad de un SSK de lanzar misiles sobre objetivos terrestres completaría de forma contundente el perfil de la misión.



"Como plataforma de apoyo a las operaciones de vigilancia destinadas a obtener y actualizar información existente sobre distintas actividades ilícitas, me atrevo a afirmar que el submarino convencional supera a cualquier Unidad Naval". Col. autor.

El submarino convencional frente a las amenazas emergentes

Es conocido que, desde el fin de la Segunda Guerra Mundial, solo tres unidades de superficie fueron hundidas por submarinos en combate, y que tanto submarinos convencionales como nucleares cumplieron eficazmente su rol como negadores del mar durante la Guerra Fría.

Esto ocasiona que, por lo general, aún se vea al submarino en su forma clásica, como arma solitaria lanzadora de torpedos. Por el contrario, la realidad indica que los submarinos vienen evolucionando, reinventándose, transformándose así en una preciada plataforma de apoyo o en un integrante de un grupo de tarea, que tiene la ventaja de efectuar ataques de forma inmediata.

Técnicamente, las capacidades del SSK han mejorado significativamente desde la década de 1990. La introducción del sistema independiente de aire (AIP) es un ejemplo importante. Los submarinos convencionales con sistemas de aire independiente (SSK-AIP) presentan una contundente ventaja táctica frente a submarinos convencionales y nucleares: su capacidad de operar con extraordinario sigilo.

El sigilo permite hacernos indetectables, invisibles, incluso en misiones altamente complejas. Si bien un SSK-AIP no desarrolla la velocidad ni la autonomía de un SSN, representa una gran amenaza, por su capacidad de permanecer encubierto durante un cierto periodo.

No hay duda de que la capacidad de desarrollar la guerra antisuperficie es aún mandatorio para los SSK. Esto se aplica de igual modo a su capacidad de detectar y atacar a otros submarinos. Sin embargo, la misión del submarino del mañana no solo abarcará las tareas básicas tradicionales, sino que a ellas se sumarán nuevas como la interdicción marítima, la piratería, el tráfico ilícito de drogas, entre otras.

Como plataforma de apoyo a las operaciones de vigilancia destinadas a obtener y actualizar información existente sobre distintas actividades ilícitas, me atrevo a afirmar que el SSK supera a cualquier unidad naval.

Un contacto de superficie de interés, por ejemplo, encubrirá sus actos ilícitos apenas detecte la aproximación de una unidad de superficie, un guardacostas, un avión o un helicóptero. Por el contrario, no notará la presencia de un periscopio aproximándose y recolectando todo tipo de información que sirva como evidencia para que las altas autoridades puedan tomar acción. No modificará su conducta habitual, aunque tome medidas previas para cerciorarse de que no está siendo vigilado; llevará a cabo sus actividades ilícitas en su creencia errónea de que no hay ninguna plataforma de inteligencia en la zona. La discreción con que operan los SSK los convierte en las plataformas idóneas, sobre todo en aquellas zonas no accesibles para otras unidades. Esta cualidad resulta de especial interés cuando se pretende evitar que quien comete actos ilícitos se sienta observado, para no alterar su comportamiento.

Los nuevos desafíos del submarino convencional

La firma acústica de los SSK se ha visto significativamente reducida y su sistema de propulsión es hoy alimentado por potentes baterías, sistemas AIP o celdas de combustible.

A pesar de ello, los SSK siguen siendo híbridos y aún dependen del aire exterior para que sus máquinas diésel carguen sus baterías en *snorkel*. Las grandes demandas de velocidad requeridas por un SSK todavía no pueden ser sos-



"Su característica sigilosa los hace ideales para una diversidad de misiones, tanto para operaciones contra amenazas tradicionales como emergentes".

tenidas por los sistema AIP. La batería convencional de plomo-ácido se vería reemplazada por baterías de ion-litio de mayor potencia, indispensable para desarrollar y sostener las altas velocidades requeridas.

Y es que la velocidad es fundamental para la evolución del SSK. Un SSK moderno debe ser capaz de reposicionarse en corto tiempo y de mantener el SOA de un grupo de tarea con el fin de apoyarlo directamente.

Conclusiones

En la actualidad, el arma submarina viene participando cada vez más en conflictos regionales de alta intensidad o imponiéndose ante la escalada de situaciones de tensión o crisis.

La amenaza que representan los SSK en el ambiente regional-litoral es de una complejidad enorme: contra ellos se requiere gran capacidad tecnológica y un exhaustivo entrenamiento solamente para sacar a esta clase de unidades fuera del medio acústico saturado de contactos, característicos de los litorales.

Un SSK provee información invaluable como sensor encubierto y parte de una red de información.

El torpedo seguirá siendo el arma por excelencia del submarino, tanto por su poder para negar el uso del mar al enemigo como para su propia defensa.

Al inicio de este artículo realicé las siguientes preguntas: ¿cuáles serán los nuevos roles que asumirá el submarino convencional del mañana?, ¿qué nuevas capacidades requerirá para cumplir con sus nuevos roles?

Veo al SSK y al SSK-AIP como armas flexibles y versátiles, capaces de adecuarse al rol que le exija el entorno marítimo.

Su característica sigilosa los hace ideales para una diversidad de misiones, tanto para operaciones contra amenazas tradicionales como emergentes.

Está muy claro que los SSK tendrán su espacio en las flotas del futuro. Esto ya es una evidente realidad en la visión de las Armadas modernas del mundo. Sin embargo, son los escenarios futuros los que deben ser cuidadosamente analizados, a fin de definir con precisión las capacidades operacionales requeridas para estas formidables máquinas de combate.

Bibliografía

- HUGHES, Wayne P. Jr. *Tácticas de flota y del combate costero.* Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales. 2001.
- CORDÓN SCHARFHAUSEN, Carlos. El submarino: de lobo a cuervo. En: *Cuadernos de Pensamiento Naval*, diciembre de 2003. Nro. 3, pp, 38-53.
- REVISTA DE LA ASOCIACIÓN DE SUBMARINISTAS DE ALEMANIA. *Auftauchen!*, 2016.
- NAVARRO GENTA, Renato. Ampliando el horizonte de empleo del submarino convencional, 2013. [Consulta: 20 de junio de 2016]. Disponible en: http://revistamarina.cl/revistas/1999/5/navarro.pdf
- CONTE DE LOS RÍOS, Augusto. Empleo de submarinos en operaciones de inteligencia, 2011. [Consulta: 20 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.ara.mil.ar/archivos/Docs/019(3).pdf
- SALMÓN DE LA JARA, Federico. El submarino ante el cada vez más grande teatro de guerra en el mar. En: *Revista de Marina*, marzo-abril 1982, pp. 146-160.



Transformaciones en el paisaje marítimo de la Costa Verde: el caso de los Baños de Barranco

Gabriela Ferrando Verástegui. Licenciada en Arqueología y estudiante de Maestría en Comunicaciones por la Pontificia Universidad Católica. Directora del Proyecto Arqueológico-Histórico de los Antiguos Baños de Barranco.

Carlos Ausejo Castillo. Magíster en Arqueología Marítima por University College London. Director del Centro Peruano de Arqueología Marítima y Subacuática.

José Antonio Hudtwalcker Morán. Licenciado en Arqueología por la Pontificia Universidad Católica del Perú y miembro asociado del Instituto Riva Agüero.



Resumen

Barranco nació como distrito en 1874 y fue un espacio de recreo en temporadas de verano de las clases pudientes limeñas. Uno de los atractivos del distrito fueron los Baños, que empezaron a ser construidos en la década de 1860 por los pescadores de la zona. Las autoridades edificaron, con el tiempo, una bajada peatonal y un funicular. Los Baños de Barranco empezaron a derruirse con la decisión estatal de crear la autopista al pie del acantilado de la Costa Verde.

Palabras clave

Barranco, funicular, Pedro de Osma, Juan Günther, Instituto de Vivienda, urbanismo y construcción.

ABSTRACT

Barranco was settled as a district in 1874 and was a recreational space in summer seasons of the wealthy Limenian class. One of the attractions of the district was the seashore that started to be created in the decade of 1860 by the fishermen of the zone. The authorities built, along the time, a pedestrial road downwards and a funicular. The Sea Shore of Barranco began to be destroyed with the State decision to build a highway on the side of the cliff of La Costa Verde.

KEYWORDS:

Barranco, funicular, Pedro de Osma, Juan Günther, Instituto de Vivienda, Urban Planning and Building.

Yo vivo allá en Barranco,

junto al mar...

Abraham Valdelomar, 1915

***Augusto Vásquez Martínez.** Bachiller en Arqueología por la Pontificia Universidad Católica del Perú e investigador del Centro Peruano de Arqueología Marítima y Subacuática.

***Josué Zare Vergara.** Bachiller en Arqueología por la Pontificia Universidad Católica del Perú e investigador del Centro Peruano de Arqueología Marítima y Subacuática.

***Silvana Zegarra Muñoz.** Bachiller en Arqueología por la Pontificia Universidad Católica del Perú e investigador del Centro Peruano de Arqueología Marítima y Subacuática.

***Lourdes Tamayo Cáceres.** Estudiante de Arqueología de la Pontificia Universidad Católica del Perú y asistente de investigación del Centro Peruano de Arqueología Marítima y Subacuática.

• Artículo recibido el 18 de marzo de 2016, aprobado para su publicación el 23 de marzo de 2016.

Introducción

El Proyecto de Investigación Arqueológico-Histórico de los Antiguos Baños de Barranco se inició como el primer paso de un trabajo mayor por dar a conocer los cambios a lo largo del tiempo en el paisaje marítimo de la Costa Verde. La Marina de Guerra del Perú ha sido parte de este esfuerzo, apoyando en la labor topográfica, al realizarse el registro de los 57 pilotes, soporte de los Baños de inicios del siglo XX, que aún se encuentran in situ. De igual manera, miembros del Centro Peruano de Arqueología Marítima y Subacuática (CPAMS) han contribuido de manera constante no solo en el trabajo de campo, sino también en la recopilación de datos históricos y en el procesamiento de la información, con el fin de develar la historia, lo más detalladamente posible, de los famosos Baños de Barranco. Estos estudios no solo se concentraron en el establecimiento mismo y en la posible disposición de estructuras perecibles anteriores que ocuparon el mismo espacio, sino también en las conocidas bajadas, en el popular funicular y en la vida social de la época.

Los Baños de Barranco: reseña histórica

Barranco fue considerado como distrito en 1874[1]. "El antecedente del distrito de Barranco es el distrito de Surco, que desde el siglo XVI surgió conformado por chacras, haciendas e iglesias virreinales"[2].

> Por su ubicación fue considerado como lugar de veraneo de las clases sociales pudientes, pero al mismo tiempo fue el destino de descanso de los peones de las haciendas de ese entonces[3]: San Juan y Villa, Carabayllo, Llancón, La Tablada de Lurín, Cieneguilla y Late[4].

Ricardo Palma (1896) se refiere a los famosos "pacayares" en sus *Tradiciones peruanas*, para denominar a aquellas casas de campo en las que existía o habían existido plantaciones de árboles de pacae:

> Hubo también, vecina a la ermita del Barranco, otra quinta, de menor

1. TAMAYO, Augusto. *Barranco. Historia, cultura y sentimiento de un distrito.* Lima: Argos Productos Editoriales. 2014. GÜNTHER DOERING, Juan e INSTITUTO DE VIVIENDA, URBANISMO Y CONSTRUCCIÓN (IVUC). *Barranco. Historia y arquitectura.* Lima: Fondo Editorial Universidad San Martin de Porres. 2013.
2. GÜNTHER DOERING E IVUC, op. cit., p. 26
3. Ídem, p. 26.
4. Ibídem, p. 28.



Empezaron a enclavarse con un martillo pilón los pilotes de hierro que sostenían la plataforma...

> importancia que las tres anteriores [Pacayar de Premio Real, Pacayar de Monte-Blanco y Pacayar de Larrión], bautizada con el nombre de Pacayar de San Antonio por haberla edificado don Pedro Pascual Vázquez de Velasco, conde de San Antonio, casado con una hermana de la condesa de Premio-Real.
>
> Esta quinta ha desaparecido, desde hace más de un cuarto de siglo, y en el terreno que ella ocupara se han levantado preciosas casas modernas, o sea ranchos para familias veraniegas[5].

Desde los asentamientos iniciales, como ranchos y plantaciones, gran parte de la historia de progreso de Barranco se dio gracias al esfuerzo de los párrocos y de los mismos habitantes, muchos de los cuales se convirtieron en alcaldes en su afán por mejorar su lugar de residencia[6].

5. PALMA, Ricardo. *Tradiciones peruanas completas*. 5.ª ed. Madrid: Aguilar. 1964, p. 690.
6. TAMAYO, op. cit. GÜNTHER DOERING, op. cit.

> El primer municipio barranquino fue pues don Gaspar de Abregú en persona. A un lado de sus posesiones tenía la extensa quebrada que hoy es la Bajada de los Baños, explotada entónces por yanacones de Surco que sembraban allí olivos. Aún se ve la laberíntica bajada que con ayuda de alguna herrumbrosa pala construyó él mismo para refrescarse en los ardorosos estíos con baños en el Pacífico[7].

Entre los sitios más concurridos en Barranco estuvieron los famosos Baños, a los cuales las personas acudían a lo largo del año, especialmente en verano. Este lugar de distracción fue parte del paisaje costero desde 1860, cuando los pescadores del lugar iniciaron la construcción de cuartos de totora[8]. "Estos pescadores artesanales partían de sus chozas atravesando los sembríos hasta llegar al mar; el camino más común era el de la ladera norte de la quebrada de los olivares (actual quebrada de la Bajada a los Baños)"[9]. La quebrada mencionada,



La Bajada de Baños se convirtió, "con el poblamiento progresivo del distrito, en camino obligado de sus vecinos en su búsqueda de descanso y diversión junto al mar".

7. BEINGOLEA, Manuel. *Los concejos barranquinos*. Lima: Imprenta El Universo. 1921, p. 10.
8. TAMAYO, op. cit. GÜNTHER DOERING e IVUC, op. cit.
9. GÜNTHER DOERING e IVUC, op. cit., p. 34.

"formada por la erosión causada en los acantilados por el río Huatica en su caída hacia el mar"[10], determinó que la Bajada de Baños se convirtiera, "con el poblamiento progresivo del distrito, en camino obligado de sus vecinos en su búsqueda de descanso y diversión junto al mar"[11].

En este escenario, el acceso a los Baños se fue erosionando continuamente hasta que, en 1864, Manuel Fuentes Chávez, con la ayuda de un albañil de la costa norte llamado Sandoval, lo convirtió en una bajada peatonal[12].

> Al principio la bajada salía recta al mar, mas como las olas se la comían por el pie, se entregaron mil soles que aún sobraban al Síndico y vecino, Dr. D. Celso Bambarén, el cual ladeó la parte final de la bajada llevándola por lo alto y contra el cerro de la derecha[13].

Debido a la gran inclinación de este camino, en 1879, el alcalde Benito Bregante estableció un mejor acceso[14]; él sería recordado "por haber dado a Barranco su bajada definitiva"[15].

La destrucción en Lima causada por la guerra con Chile fue evidenciada en Barranco con un incendio de magnitud considerable. "Al dejar Benito Bregante la alcaldía, la escuadra chilena amagaba nuestras costas, preparándose para el bombardeo"[16].

> Los ejércitos chilenos desembarcaron en la costa sur y, luego de ganar la batalla de San Juan y la acción del morro Solar de Chorrillos, se presentaron en Barranco. Era el 14 de enero de 1881. Siempre se escuchó, como algo sabido por muchos, que la ocupación de Barranco ocurrió entre las 7 y las 9 de la mañana, procediendo inmediatamente los chilenos a saquear la población. Hecho el robo, comenzó el incendio[17].

---

10. TAMAYO, op. cit., p. 92.
11. Ídem.
12. DE ARONA, Juan. *La línea de Chorrillos, descripción de los tres principales balnearios marítimos que rodean a Lima*. Lima: Librería, Imprenta y Encuadernación Gil. 1894.
13. DE ARONA, Juan. *La línea de Chorrillos, descripción de los tres principales balnearios marítimos que rodean a Lima*. Lima: Biblioteca Abraham Valdelomar. 1993, p. 40.
14. GÜNTHER DOERING e IVUC, op. cit.
15. Ídem, p. 63.
16. Ibídem, p. 64.
17. BUSTO, Juan Antonio del. *Historia y leyenda del viejo Barranco*. Lima: Editorial Lumen. 1985, p. 91.

Los siguientes años correspondieron a tiempos de reconstrucción. Durante la alcaldía de Juan Francisco Pazos Monasis (1887-1891), los Baños cambiaron de totora a madera[18]. Más adelante, el número de cuartos empezó a aumentar debido al incremento de visitantes[19]. Esta situación se intensificó el 28 de julio de 1896, cuando el funicular fue inaugurado y empezó a operar[20]:

> El proyecto había provocado un conflicto con las autoridades municipales, pero Rodolfo Holtig insistió en la idea, basado en el éxito de su paisano Domeyer, quien consiguió subir agua desde la playa hasta las viviendas [...] La rústica bajada situada en los terrenos que fueron anteriormente de Domeyer, conocida como el "camino de los surcanos", sirvió a Holtig para pensar que un ascensor hidráulico facilitaría el ascenso y el descenso de los bañistas, principalmente. El funicular utilizaría un sistema de contrapeso mediante el uso de las aguas filtradas para poder ascender o descender, sucesivamente[21].

El funicular hidráulico, con capacidad para 28 personas y manejado por el propio Holtig[22], también reflejó diferencias sociales entre las personas que podían pagar para dirigirse hacia los Baños y los que caminaban por la bajada al sur de la pendiente del funicular. Es importante añadir aquí que la entrada a los Baños también suponía un costo, por lo que la aparición de los "baños de los pobres", que era la denominación utilizada en la época, no se hizo esperar.

> Estos baños, de libre ingreso, no eran otra cosa que una playa a la izquierda de las instalaciones municipales, a las que se llegaba por un estrecho sendero de tierra desde la rotonda, al final de la bajada de los Baños, sin escalones ni protección y sin tener que pagar los diez centavos de sol que se cobraba por utilizar los servicios de los elegantes Baños de Barranco[23].

Un gran cambio sobrevino con el alcalde Pedro de Osma cuando, en 1912, inició la demolición de los baños de madera e inició una modificación radical que resultó en los mejores baños del país. La inauguración de los Baños, en 1917, fue una festividad social para la aristocracia, un momento que fue

18. GÜNTHER DOERING e IVUC, op. cit., p. 67.
19. Ídem.
20. Ibídem.
21. GÜNTHER DOERING e IVUC, op. cit., p. 69.
22. Ídem, p. 70.
23. SCHIAFFINO, José Antonio. *Toribio Nitta, Jorge Odriozola y los corredores de tabla de Barranco entre 1920 y 1940. Apéndice*. Lima: Imprenta Tipsal. 2014, p. 55.



Un esfuerzo por complementar el trabajo y establecer la ubicación exacta de los pilotes que aún se encuentran en el área.

capturado por la prensa. Así, en la revista *Variedades* del 13 de enero de 1917, "Antonio Garland, en su artículo 'El Barranco nos dice...', comenta: 'El mejor establecimiento de baños de la costa sudpacífica lo posee el Barranco. Ni Viña del Mar en su derroche de lujosa vida logra superarlo'"[24]. En 1921, los Baños de Barranco aún mantenían su estatus, lo que se refleja en el testimonio firmado con el seudónimo "Morgan" en la revista Mundial[25].

> En medio de diálogos de esta especie y coqueteos y miradas en blanco llegan las "niñas" al Barranco. Como es natural, para ir al baño no usan el funicular, sino que a todo sol se tiran por la bajada. (Ellas dicen que prefieren ir a pie para gozar del paisaje pero la cosa es que les faltan los correspondientes diez centavos) [...].
>
> El programa para pasar la tarde es suculento. Figuran en sus números lunch, flirt y helados. La causa y el escabeche hacen de las suyas. López y Apesteguía destrozan corazones y encienden hogueras. El cantinero vende por arrobas los helados y hasta el mar alegre azota juguetón la playa.

24. SCHIAFFINO, op. cit., p., 49.
25. Ídem.

> De tres a cinco de la tarde comienza el baile y con él la suprema alegría de la fiesta. Los concurrentes abren cancha en la terraza y previo un preludio de "mis flores negras" se abre un músico criollo con un one-step [...] El baile es animado y provocativo. No existe figura que no ensaye ni paso que los bailarines no aborden[26].

Para la fecha del testimonio, el funicular hidráulico aún se mantenía en funcionamiento, a pesar de haber cesado su servicio durante dos años debido a un accidente que dejó cuatro heridos[27]. En 1927, definitivamente "dejó de operar debido a que el sistema resultaba obsoleto". Un año más tarde, hubo un cambio hacia el funicular eléctrico, "con un solo coche que duplicó la capacidad de pasajeros empleando como contrapeso un bloque de acero que se desplazaba sobre un riel central desde la estación hasta la playa"[28]. Los baños mantuvieron su fama hasta 1941, cuando el Gobierno aprobó la construcción de la Costa Verde a lo largo de la línea de playa. Esto no solo significó la retirada del mar y la aparición de una nueva playa de arena, sino también el fin del funicular y de sus viajes[29]. En 1972, la construcción de la doble vía determinó la destrucción total de los Baños[30] y con ellos parte de la historia de Barranco. En la actualidad, aún pueden verse rastros de los pilotes que mantenían la estructura de los Baños. La vía por donde pasaba el funicular se encuentra parcialmente tapada por vegetación y desperdicios; sin embargo, el acceso peatonal hacia los Baños aún se mantiene y fue mejorado por el Ministerio de Vivienda en 1993[31]. En 2014, el corredor hacia la playa fue techado con madera por obra de la alcaldesa Jessica Vargas. Aún así, es preciso llamar la atención de que tanto el corredor como el puente construido sobre la Costa Verde requieren conservación y mantenimiento.

Detalles técnicos de la construcción de los antiguos Baños de Barranco

Como se ha mencionado en el recuento histórico, los Baños pasaron de ser cuartos de totora a convertirse en un establecimiento de cuartos de madera[32]. La

26. SCHIAFFINO, op. cit., p., 48.
27. GÜNTHER DOERING e IVUC, op. cit.
28. Ídem, p. 167.
29. Ibídem.
30. Ídem.
31. Ibídem.
32. GÜNTHER DOERING e IVUC, op. cit.

demolición de estos últimos se dio con el objetivo de establecer unos baños más elaborados a partir de una plataforma e incluir mayor comodidad para los bañistas en Barranco. Detalles de esta última construcción pueden ser conocidos a partir del trabajo bibliográfico emprendido y del trabajo de campo realizado. Así, se sabe que en un principio, al iniciar el derribamiento de los baños de madera, "los contratistas M. S. Masías y L. Eduardo van der Gearst informaron que la madera de los viejos baños solo podía ser utilizada para los sobretechos"[33], por lo que "la madera que resultaba de la demolición de los baños fue sacada a remate"[34].

Entre las acciones tomadas, a partir de los planos originales, el alcalde planteó el ensanche de un metro más en la plataforma del nuevo establecimiento de baños[35]. Inmediatamente después de la demolición de la antigua estructura, las actividades tomaron su curso:

> Empezaron a enclavarse con un martillo pilón los pilotes de hierro que sostenían la plataforma y los muebles y los cuerpos de edificio con capacidad para 150 cuartos cada uno. [Además], se encontró conveniente para la mayor solidez del edificio la colocación de rieles dobles. [De igual manera, se estableció] que los exteriores se construyeran con cuartones de ¾ × 12" y el interior con cuartones de ¾ × 6". En las puertas se colocaron cerraduras americanas (cepos) en lugar de chapas[36].

En la obra de los muelles para establecer la estructura de baños, se colocaron "las cruces de San Andrés en los tramos transversales y los pies de gallo en los longitudinales, uniendo entre sí con un nuevo tirante horizontal"[37].

> Las instalaciones se ejecutaron sobre el mar, en altura, soportadas por pilotes, utilizándose exclusivamente madera de pino americano importada. Los Baños tenían dos ingresos: por la bajada a través de un corredor techado pegado al cerro, y a través de otro corredor opuesto, desde el terminar del funicular. El conjunto comprendía, en la parte central, los servicios sociales, y era el espacio donde se llevaban a cabo reuniones y fiestas; sin duda, el lugar predilecto para el almuerzo de locales y visitantes. Mirando al océano, a la derecha, estaban los

33. GÜNTHER DOERING e IVUC, op. cit., p. 78.
34. Ídem.
35. Ibídem.
36. Idídem, pp. 78-79.
37. Ibídem, p. 79.



© CENTRO PERUANO DE ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA Y SUBACUÁTICA (CPAMS) y MARINA DE GUERRA DEL PERÚ (MGP)

COORDENADAS DE PILOTES

PUNTO	ESTE	NORTE
119	279651.2671	8656155.7240
120	279649.5747	8656151.6133
121	279652.0186	8656150.7388
122	279648.0407	8656146.9093
123	279650.4622	8656146.1296
124	279646.5909	8656142.5616
125	279647.5975	8656142.1085
126	279649.0730	8656141.5997
127	279645.2019	8656137.9080
128	279647.7103	8656136.8317
129	279643.6100	8656133.1206
130	279646.1937	8656132.3049
131	279642.3689	8656128.5944
132	279640.9674	8656124.0144
133	279643.3862	8656123.2471
134	279636.7140	8656118.9911
135	279639.2614	8656118.5823
136	279642.0411	8656118.5708
137	279637.5861	8656114.1926
198	279639.3792	8656114.2562
199	279641.9896	8656114.5135
200	279644.1862	8656114.5412
201	279637.5789	8656110.6304
202	279639.5884	8656110.8223
203	279642.4777	8656111.0739
204	279644.6294	8656110.8921
205	279646.1614	8656110.8611
206	279649.8833	8656112.4922
207	279650.0090	8656109.7174
208	279654.6949	8656113.0990
209	279654.7220	8656110.3580
210	279637.8494	8656106.4392
211	279639.7795	8656106.4182
212	279642.6198	8656106.5944
213	279644.6372	8656106.6588
214	279639.8620	8656102.2947
215	279642.6780	8656102.2462
216	279642.5232	8656097.2596
217	279644.8207	8656098.4069
218	279644.7335	8656092.7920
219	279647.1448	8656093.9316
220	279646.8343	8656088.4805
221	279649.4410	8656089.7305
222	279649.1330	8656084.0701
223	279651.4936	8656085.5256
224	279653.5242	8656076.1896
225	279655.7525	8656077.3481
226	279655.5683	8656071.6899
227	279657.8650	8656073.0716
228	279657.8348	8656067.8318
229	279660.0658	8656068.8423
230	279663.8890	8656069.0543
231	279660.1910	8656066.2375

CUADRO DE CONTROL HORIZONTAL COORDENADAS WGS-84

HITOS	COORDENADAS UTM		COORDENADAS GEOGRAFICAS		ELEV. NMMSO
	NORTE	ESTE	LATITUD	LONGITUD	
AUX-1	8656,117.7900	279,667.5263			3.267
PUENTE	8656,115.1290	279,693.4018			3.267

LEYENDA :

Reconstrucción fotográfica de los Baños de Barranco por el equipo de investigación Instituto de Vivienda, Urbanismo y Construcción (IVUC) editada porCentro Peruano de Arqueología Marítima y Subacuática (CPAMS)

1 Entrada
2 Glorieta Central
3 Cocina
4 Cantina
5 Ropería
7 Vestidor para damas
8 Vestidor para caballeros
9 Duchas
10 Pasadizo al funicular
11 Muelle
12 Glorieta

Levantamiento topográfico por Centro Peruano de Arqueología Marítima y Subacuática (CPAMS) y Marina de Guerra del Perú (MGP)

- Estructuras
- Pilotes

NOTA :

2.- Las Cotas estan referidas al Nivel Medio de Bajamares de Sicigias Ordinarias

ESCALA GRAFICA

ESC. 1 / 1200

Recontrucción elaboreda por
Yda Díaz Rodriguez
Arquitecta y miembro asociado a CPAMS

> vestidores de mujeres y, a la izquierda, los de hombres, iniciándose a ambos lados el muelle de madera con barandas, que se unían sobre el mar, en una concurrida glorieta. En las postrimerías se construyó un tercer pasadizo que salía de la zona de recreo hasta dicha glorieta[38].

A partir de las fotografías del archivo histórico del arquitecto Juan Günther, el equipo del Instituto de Vivienda, Urbanismo y Construcción (IVUC) realizó una reconstrucción tridimensional de los Baños de Barranco[39]. El aporte también incluyó la ubicación en planta de la entrada, la glorieta central, la cocina, la cantina, la ropería, la boletería, el vestidor para damas, el vestidor para varones, las duchas, el pasadizo al funicular, el muelle y la glorieta[40]. En un esfuerzo por complementar el trabajo y establecer la ubicación exacta de los pilotes que aún se encuentran en el área, y las bajadas, tanto del funicular como la pedestre, el equipo del Centro Peruano de Arqueología Marítima y Subacuática (CPAMS) trabajó junto con la Marina de Guerra del Perú en el registro de los elementos mencionados, haciendo uso de un GPS diferencial y de una estación total. Esta labor, plasmada en un plano, determinó las dimensiones de los Baños, las medidas de los pilotes y la distancia entre ellos, además de las medidas de las bajadas, y la topografía actual del área que contiene aún lo que fueron los famosos Baños de Barranco.

Es probable que el trabajo realizado sea uno de los últimos registros de los Baños, ya que actualmente los pilotes suponen un riesgo para los bañistas y las noticias muestran el interés de las autoridades por retirarlos. En este esfuerzo, las medidas de los pilotes establecidos en aspa arrojaron 22 cm de largo (10 cm cada elemento en aspa y 2 cm el espacio entre ellos), 4 cm de ancho y 50 cm de alto, según la visibilidad en la superficie (aunque se encuentran constantemente expuestos y tapados por el devenir del agua). La distancia entre los pilotes varió entre 1,53 m y 5,7 m. La longitud de los restos que implican los corredores al interior del agua, incluida la glorieta al centro, se determinó en alrededor de 100 m. Aprovechando estos datos y la reconstrucción de los baños basados en fotografías del equipo del Instituto de Vivienda, Urbanismo y Construcción (IVUC), se ajustó y calzó la gráfica realizada por ellos a los puntos referenciados en el campo durante la ejecución de nuestro proyecto. Así, fue posible observar cómo estarían ubicados los Baños en el paisaje marítimo actual.

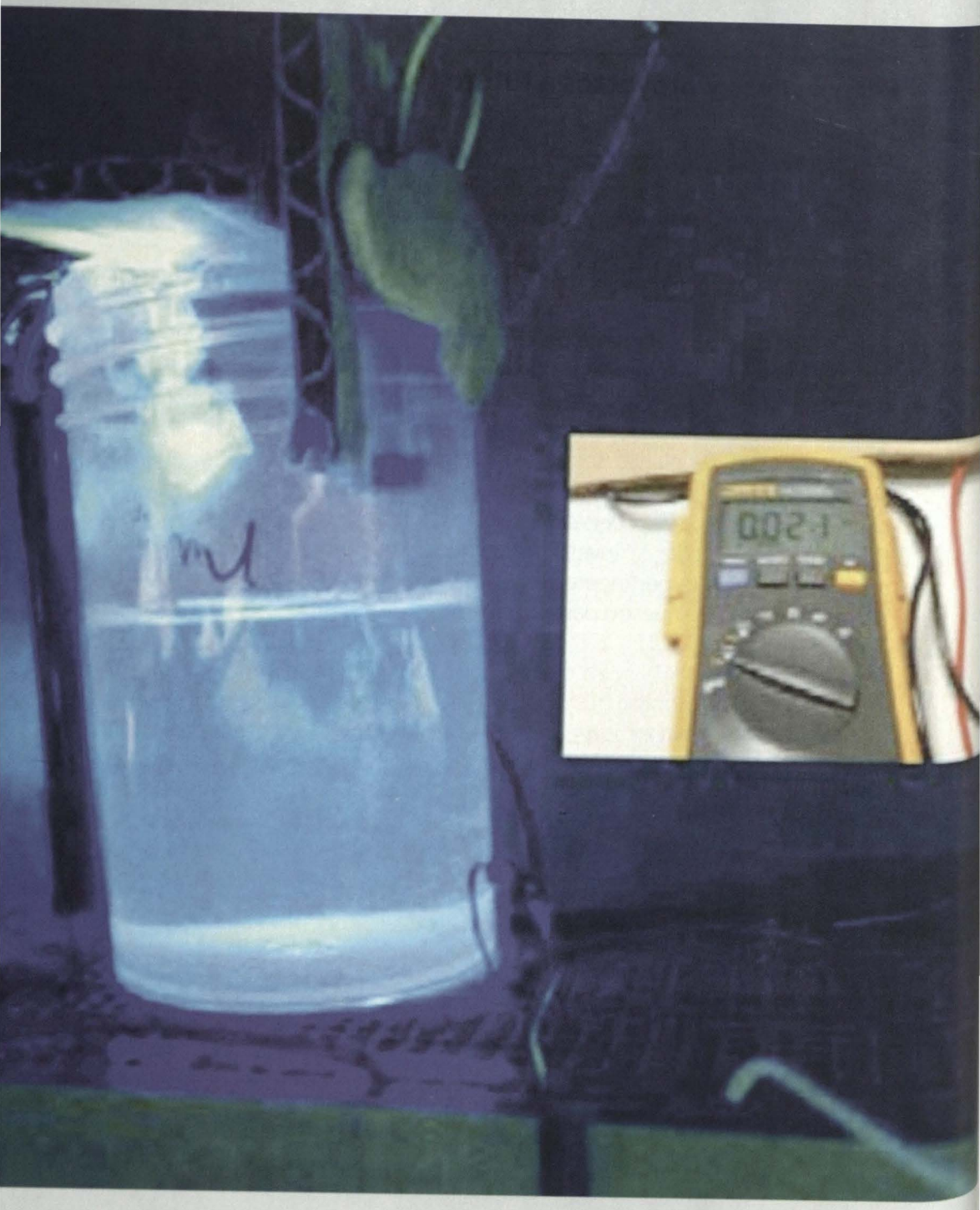
38. SCHIAFFINO, op. cit., p. 48.
39 GÜNTHER DOERING e IVUC, op. cit.
40. Ídem, p. 83.

Perspectivas y proyectos a futuro

El presente proyecto de investigación se insertó dentro del marco del convenio de cooperación interinstitucional firmado por el CPAMS con la Marina de Guerra del Perú. Los objetivos principales de esta colaboración son salvaguardar, proteger, investigar y difundir los restos marítimos y subacuáticos. Sabemos que la presencia de los pilotes en la playa supone una dificultad para los posibles bañistas, por lo que, antes de que en algún momento puedan ser retirados, la investigación realizada por este proyecto se enfocó en la recuperación de toda la información remanente de lo que fue uno de los principales sitios de baño de Lima durante fines del siglo XIX e inicios del siglo XX. De esta forma, se buscó entender mejor, mediante el levantamiento topográfico y la recolección de información, los conocimientos sobre el paisaje cultural marítimo en la ciudad de Lima. Se planea seguir realizando investigaciones sobre el frente costero, que serán presentadas en distintos artículos, con el objetivo de dar a conocer los cambios y las persistencias a lo largo de la costa de Lima y Callao. Esto implicará ampliar la investigación hacia Miraflores, Chorrillos y Callao, realizando el registro pertinente en playas y farallones con el fin de ampliar el conocimiento sobre nuestro pasado.

Bibliografía

- Beingolea, M. (1921). *Los Concejos Barranquinos.* Lima: Impr. El Universo
- De Arona, J. (1993). *La línea de Chorrillos, descripción de los tres principales balnearios marítimos que rodean a Lima.* Lima: El Comercio
- De Arona, J. (1894). *La línea de Chorrillos, descripción de los tres principales balnearios marítimos que rodean a Lima.* Lima: Librería, imprenta y encuadernación Gil.
- Del Busto, J. A. (1985). *Historia y Leyenda del viejo Barranco.* Lima: Editorial Lumen.
- Doering, J. G. & IVUC (2013). Barranco: *Historia y Arquitectura.* Lima: Fondo Editorial Universidad San Martin de Porres.
- Palma, R. (1964). *Tradiciones Peruanas completas* 5ª ed. Madrid : Aguilar, 1964.
- Schiaffino, J. A. (2014). *Toribio Nitta, Jorge Odriozola y los corredores de tabla de Barranco entre 1920 y 1940.* Apéndice. Lima: Imprenta Tipsal S.A.
- Schiaffino, J. A. (2012). *Toribio Nitta, Jorge Odriozola y los corredores de tabla de Barranco entre 1920 y 1940.* Lima: Imprenta Tipsal S.A.
- Tamayo, A. (2014). *Barranco. Historia, cultura y sentimiento de un distrito.* Lima: Argos Productos Editoriales.



Toma de datos con multímetro

Sensor de detección de contaminación por hidrocarburos en área superficial de zona portuaria

Teniente Primero Jonatan Mendoza Alarcón



Egresado de la Escuela Naval del Perú, en enero de 2007 como Alférez de Fragata. Es Calificado en Capitanías y Guardacostas. Ostenta el grado de Magíster en Ecosistemas Marinos y Costeros de la Universidad Politécnica de Valencia, actualmente cursando la maestría en Gestión Publica en la Universidad Cesar Vallejo. Su primera dependencia fue el B.A.P. *Eten*, luego fue oficial alumno en la Escuela de Capitanías y Guardacostas, obtuvo una beca para estudiar el curso de Operaciones Antidrogas en la Escuela de Seguridad Hemisférica en Georgia, Estados Unidos, se desempeño en el B.A.P. *Rio Nepeña*, en la Capitanía de Puerto de Chancay, en el B.A.P. *Zaña*, Sub Jefe de la Base de la primera dotación de la Base de Control Fluvial Ivochote, en el Vraem. El 1 de enero del 2015, es ascendido al grado de Teniente Primero, en enero de 2015 asume el cargo de Primer Ayudante en la Capitanía de Puerto de Salaverry.

RESUMEN

Una de las principales fuentes de recursos económicos en el Perú son las operaciones marítimas, principalmente la pesca. El Gobierno peruano entrega licencias para el uso de áreas acuáticas en diversos propósitos y, por lo tanto, debe monitorizar el medio ambiente acuático para prevenir su contaminación. Los puertos pueden ser contaminados por hidrocarburos debido al constante tránsito de barcos, el transporte de carga, la transferencia de combustible, entre otros motivos. De ocurrir un derrame de hidrocarburos, en circunstancias actuales solo podría ser detectado de forma visual. Hoy en día existen tecnologías capaces de detectar, identificar y estimar la concentración de las sustancias contaminantes en el mar. Es posible también instalar redes de sensores para controlar hidrocarburos. Un sistema que detecte presencia y emita una señal inalámbrica a un puesto de control mejoraría la vigilancia de las autoridades ambientales. Este trabajo desarrolló un sensor detector de hidrocarburos en agua de mar. La investigación fue realizada usando el fenómeno físico de luminiscencia inducida, que, junto con algunas tecnologías actuales y materiales de bajo coste, permitieron confeccionar un prototipo base para su posterior implementación

PALABRAS CLAVE: Sensor, detección de hidrocarburos, contaminacion marina

ABSTRACT

One of the main sources of economic resources in Peru is the maritime operations, mainly fishing. The Peruvian Government grants licenses for the use of aquatic areas for diverse purposes and, hence, must oversee the aquatic environment to prevent its pollution. The harbors can be polluted by hydrocarbons due to the constant traffic of ships, the transportation of cargo, the fuel transfer, among other motifs. If a hydrocarbon spill happens, in present circumstances it could only be detected in a visual way. Currently there are technologies capable of detecting, identifying and calculating the concentration of the polluted substances at sea. It is also possible to install sensor networks to control hydrocarbons. A system that detects presence and emits a wireless signal to a check post would improve the surveillance of the environmental authorities. This work developed a sensor detector of hydrocarbons in sea water. The research was done using the physical phenomenon of induced luminescence that, along with some current technologies and low cost materials, allowed elaborating a basic prototype for its implementation afterwards.

KEYWORDS: Sensor, detection of hydrocarbons, marine pollution.

• Artículo recibido el 9 de abril de 2016, aprobado para su publicación el 18 de abril de 2016.

Introducción

Históricamente, la contaminación marina data de mucho tiempo atrás, cuando los romanos decidieron que las aguas del río Tíber no eran aptas para el consumo humano, porque fueron usadas en la construcción de viviendas y edificaciones[1].

En los últimos años del siglo XIX fueron creados los primeros buques tanque de transporte de querosene para alumbrado público. Durante la Primera Guerra Mundial muchos buques tanque fueron hundidos por los submarinos alemanes, lo que motivó a Estados Unidos a tomar el control de todos los buques tanque y astilleros en su país. Es así que de 1916 a 1921 construyeron 316 barcos, con una capacidad total de 3,2 millones de toneladas. Después de la guerra, el mercado fue inundado por estos barcos. Junto con la transición de buques de vapor a maquinas diésel, la producción en masa de automóviles y el despegue de la construcción de aeronaves, generaron un nuevo impulso en la demanda de hidrocarburos[2].

Posteriormente, en 2004, el comercio marítimo mundial se incrementó, hasta alcanzar 6.700 millones de toneladas transportadas, que representan 4,3% con respecto al año anterior. Ello significa en la actualidad que más del 80% del comercio internacional se realiza a través del transporte marítimo, con una flota mayor a 896 millones de toneladas de peso muerto[3].

El complejo y probablemente el más versátil grupo de químicos transportados en gran magnitud son los compuestos de carbono derivados principalmente de los hidrocarburos o gas. Son extensamente usados en la producción de fibras, caucho sintético y plástico. Los más notables hidrocarburos por su peligrosidad son los hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP), presentes en los aceites cancerígenos, particularmente el benzopireno. Los HAP y sus derivados están asociados con el incremento de incidencias de varios tipos de cáncer en los seres humanos, por lo que se requiere un monitoreo biológico a la exposición de estos compuestos[4].

1. GUNATILAKA, Amara; MOSCETTA, Pompeo; SANFILIPPO, Luca. Recent advancements in water quality monitoring - The use of miniaturized sensors and novel analytical measuring techniques for in-situ and on-line real time measurements. 2007. [Consulta: 10 de agosto de 2016]. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/268212029_Recent_Advancements_in_Water_Quality_Monitoring_-_the_use_of_miniaturized_sensors_and_novel_analytical_measuring_techniques_for_in-situ_and_on-line_real_time_measurements
2. BREY, Manuel. Estudio medioambiental según el protocolo MARPOL 73/78 de un buque petrolero de 140.000 toneladas de peso muerto (TPM) con segregación de productos. 2010. En: Proyecto fin de carrera Ingeniería Técnica Naval, Universidad de Cádiz.
3. GONZÁLEZ, Fernando. Nuevas tendencias en el transporte marítimo. 2008. En: *Revista Gallega de Economía*. Vol. 17, nro. 1.
4. MASTANDREA, Carlos; CHICHIZOLA, Carlos; LUDUEÑA, Beatriz; SÁNCHEZ, Héctor; ÁLVAREZ, Horacio; GUTIÉRREZ, Andrea. Exposición a hidrocarburos aromáticos policíclicos, riesgos para la salud y marcadores biológicos. 2005. En: *Acta Bioquímica Clínica Latinoamericana*. Vol. 39, nro. 1, pp. 27-36.



Figura 1. Control ambiental visual en la bahía de Chancay (Perú). Col. autor.

En 1967, el Torrey Canyon encalló mientras entraba en el canal inglés y derramó toda su carga de 120.000 toneladas de petróleo crudo en el mar. Ocasionó así el más grande incidente de contaminación de la historia. Después de este suceso se originaron interrogativas acerca de las medidas para prevenir la contaminación por hidrocarburos provenientes de barcos, lo que provocó una serie de eventos que culminaron con la adopción del convenio Marine Pollution (Marpol), publicado en 1973 por la Organización Marítima Internacional (OMI)[5]. El transporte de aceites no es la única forma de contaminación; también lo es el aumento de la flota pesquera, el desarrollo constante de embarcaciones y el incremento de náutica recreativa. Son potenciales fuentes de contaminación especialmente en áreas designadas para fines específicos, como puertos, fondeaderos, áreas de reabastecimiento de combustible, plataformas de extracción, terminales multiboyas, marinas, entre otras. La creación y el desarrollo de un sensor capaz de detectar la presencia de hidrocarburos en el agua de mar podría mejorar la capacidad de control y resultar un alivio a la carga de trabajo de las autoridades ambientales (figura 1).

5. NANDA, Ved. The Torrey Canyon disaster: some legal aspects. 1967. En: *44 Denver Law Journal*. pp. 400-425.

Trabajos relacionados

Actualmente existen diferentes tecnologías para detectar la presencia y estimación de la concentración de hidrocarburos. A fin de seleccionar una tecnología que sirva de modelo aplicable a los objetivos planteados, se investigaron los siguientes tipos de sensor:

Sensor óptico de contaminación marina, usando una capa de filtro de resonancia en modo guiado: este diseño trabaja en la región violeta del espectro visible. La sensibilidad espectral y angular del sensor para los modos de polarización eléctrico transversal (ET) y transversal magnético (TM) se estimaron y compararon para varias regiones en el espectro violeta. Una respuesta espectral caracterizada con un ancho de banda estrecho y baja reflexión en las bandas laterales fue realizada para llevar a cabo una búsqueda de parámetros extensa y optima. Se obtuvo una óptima sensibilidad angular del sensor, con un filtro de espesor de 100 nm en el TM modo polarizado[6].

Sensor de impresión molecular para detección de hidrocarburos aromáticos policíclicos en el agua: la impresión molecular de poliuretanos está presente como recubrimientos sensitivos para la detección de HAP en el agua[7]. Este sensor de capas se combinó con fluorescencia y transductores de sensibilidad de masa, impresión basada en las interacciones de Van der Waals (atracción, repulsión entre moléculas o entre partes de la misma molécula), que permiten detectar estos analitos incluso sin una pronunciada funcionalidad. La geometría de la impresión molecular determina la selectividad del sensor de capa en diferentes medidas de plantilla molecular de antraceno. La selectividad es afinada según los distintos analitos[8].

Dispersión Raman para detección de HAP: este sistema fue aplicado por primera vez en condiciones reales para detección de HAP como marcadores de petróleo en el Gdansk, en el mar Báltico. La detección de bajas concentraciones de HAP, comúnmente encontradas en las aguas de la costa báltica, requirió promover la investigación y el desarrollo para obtener mejor sensibilidad del sensor. Sin embargo, las elevadas características analíticas del sensor también

6. SADER, Edward y SAYYED-AHMAD, Abdallah. A design of an optical water pollution sensor using a single-layer guided-mode resonance filter. 2013. En: *Photonic Sensors*. Vol. 3, nro. 3, pp. 224-230.
7. DICKERT, Franz y TORTSCHANOFF, Matthias. Molecularly imprinted sensor layers for the detection of polycyclic aromatic hydrocarbons in water. 1999. En: *Analytical Chemistry*. Vol. 71, nro. 20, pp. 4559-4563.
8. BABICK, Frank; SCHIEßL, Karin; STINTZ, Michael. Van-der-Waals interaction between two fractal aggregates. 2011. En: *Advanced Powder Technology*. Vol. 22, nro. 2, pp. 220-225.

permiten la detección de otras especies químicas que requieren el desarrollo de una biblioteca para interpretaciones Raman in situ[9].

Sensibilidad lumínica aplicada a la detección de hidrocarburos en aguas interiores: para determinar el impacto de diferentes fuentes de luz UV en la detección de HAP en aguas interiores fueron realizadas pruebas con tres fuentes de luz: bombilla UV de 365 nm, diodo láser de 405 nm y UV led de 365 nm, aplicadas a muestras con distintos tipos de hidrocarburos como diésel, gasolina y lubricante de motor. La reacción a la exposición fue detectada por un espectrómetro y transmitida por fibra óptica hacia un procesador de datos. Los resultados indican que la excitación determina la señal de salida detectada por un espectrómetro de 2.048 píxeles con un rango de filtro de 200 a 1.400 nm[10].

Descripción del sistema

Se seleccionó el fenómeno físico de fluorescencia inducida debido a que los componentes electrónicos pueden ser fácilmente adquiridos en el mercado local y son de bajo coste, en contraste con los sistemas detectores actuales, extremadamente costosos, diseñados para emplearse en aguas marinas y en largas distancias. Para entender el fenómeno físico debemos comprender que la fotoluminiscencia ocurre cuando una sustancia es excitada por radiación electromagnética, pasando a un estado electrónico "excitado". La absorción de energía puede ser disipada en dos formas distintas (1), en forma de calor a través de colisiones entre átomos vecinos o moléculas, tal como ocurre en la absorción espectrofotométrica.

$$X + hv \Rightarrow X^* \Rightarrow X + calor \quad (1)$$

La segunda forma (2) consiste en que una parte de la energía absorbida se pierde como calor y el resto es emitido como radiación electromagnética, en una diferente longitud de onda que la fuente.

9. PFANNKUCHE, Jens; LUBECKI, Ludwik; SCHMIDT, Heinar; KOWALEWSKA, Grazyna; KRONFELDT, Heinz-Detlef. The use of surface-enhanced Raman scattering (SERS) for detection of PAHs in the Gulf of Gdansk (Baltic Sea). 2012. En: *Marine Pollution Bulletin*. Vol. 64, pp. 614-626.
10. ARQUES, José; GONZALES POSADAS, Vicente; JIMÉNEZ, José Luis; GUTIÉRREZ, Julio; OROBIO, Ángel. Fluoro-sensing applied to detection and identification of hydrocarbons in inland waters (Study of the impact of different UV light sources). 2013. [Consulta: 10 de julio de 2014]. Disponible en: http://ieeexplore.ieee.org/xpl/abstractSimilar.jsp? arnumber=6548735&tag=1

$$X + hv \Rightarrow X^* \Rightarrow X + calor + hv' \quad (2)$$

Basándonos en la teoría, el primer paso fue montar en una tabla de pruebas electrónicas una fuente de luz que emita una longitud de onda determinada a un recipiente que contenga la muestra. La distancia entre la luz y la muestra fue de 1 cm. De acuerdo con el fenómeno físico (2), la muestra recibirá determinada hv, por lo que liberara calor más hv', que deberá ser detectado por un espectrómetro. Con el fin de reducir los costos, se implementó un espectrómetro casero, compuesto por un fotodiodo detector s186P, capaz de trabajar en alta velocidad y lograr buena sensibilidad para longitudes de onda mayores o iguales a 900 nm y especial para el infrarrojo cercano. Fue posicionado en paralelo a la muestra, a una distancia de 1 cm. Las distancias y los ángulos fueron determinados luego de realizar pruebas preliminares. El sistema es alimentado por 5v y las medidas fueron tomadas en la resistencia RL, que se encuentra a continuación del fotodiodo, según se puede ver en la figura 2.

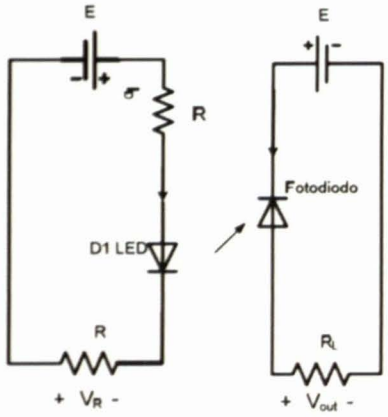


Figura 2. Composición electrónica del sistema.

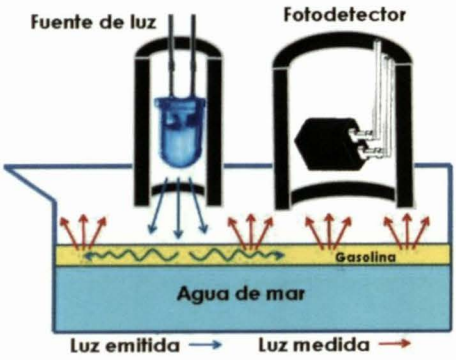


Figura 3. Principio de operación del sensor.

Era importante evitar que la fuente de luz incida indirectamente sobre el fotodiodo, por lo que se montaron capas que separaran la emisión electromagnética entre la fuente y el fotodiodo, como indica la figura 3.

Las muestras fueron de 30 ml por recipiente, que contenían agua de mar en concentraciones de 0, 2, 4, 6, 8 y 10 ml de gasolina de 97 oct. Para producir el efecto de fluorescencia es necesario que la sustancia a ser detectada emita una

longitud de onda mayor que la fuente de luz empleada, que por lo general funciona en el espectro ultravioleta[11].

La fuente principal fue una bombilla de luz blanca de 5 mm con intensidad de corriente de 20 mA. Con la finalidad de realizar pruebas con diferentes longitudes de onda se probaron varias fuentes de luz, que emitieron con diferentes colores del espectro electromagnético entre 390 y 800 nm, representados por los colores violeta, azul, verde, naranja y rojo.

Las señales fueron tomadas con un multímetro (voltios). El área fue oscurecida para no alterar la señal con factores externos, como luz natural o artificial, como se ve en la figura 4.

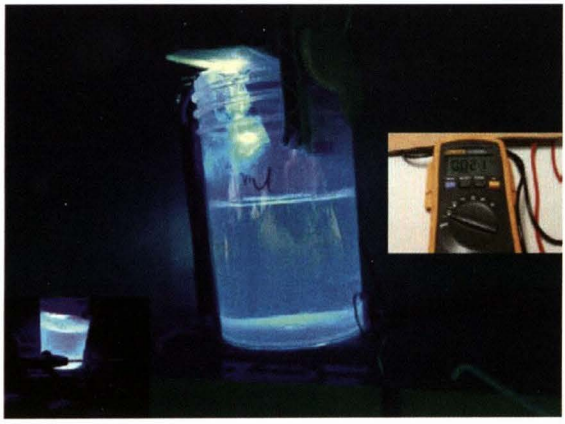


Figura 4. Toma de datos con multímetro.

Resultados

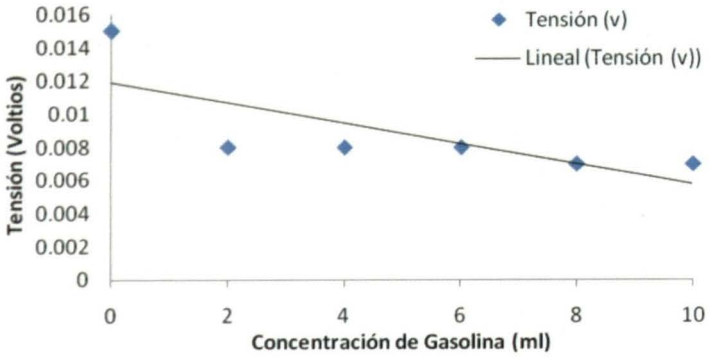
Se emitió a cada muestra con las seis diferentes fuentes de luz y se mantuvo la misma escala en las gráficas, con el fin de comparar resultados. En este estudio consideramos prioritaria la detección de la sustancia. A partir de los resultados, se puede obtener información que permite reconocer la mejor longitud de onda para una posterior investigación y desarrollo de un prototipo capaz de detectar, identificar e incluso indicar concentraciones. Por otro lado, permite discriminar los materiales más adecuados y de bajo coste que pueden

11. ARQUES, José et al., op. cit.

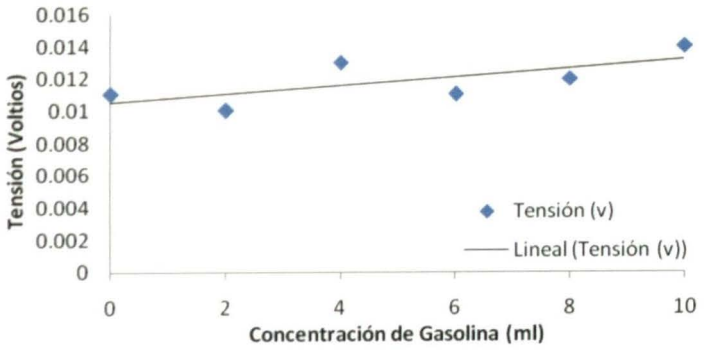
ser considerados en el proyecto. Los resultados señalan que la frecuencia de excitación determina la señal en el multímetro.

La respuesta con el color violeta 390-430 nm, naranja 590-640 nm y blanco permiten observar un cambio diferenciando entre la señal de la muestra que no contiene gasolina y el resto, que sí posee combustible a diferentes concentraciones.

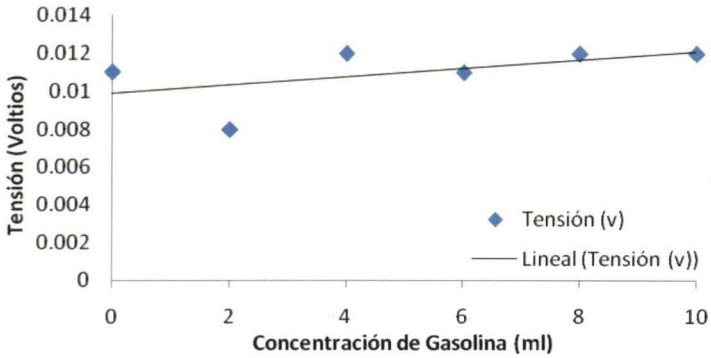
Algunas imprecisiones podrían deberse a la variación de la tensión de corriente de la fuente de luz, que en algunos casos oscilaba entre 4,9 y 5,1 voltios. Las características técnicas del fotodiodo indican que puede ser excitado por



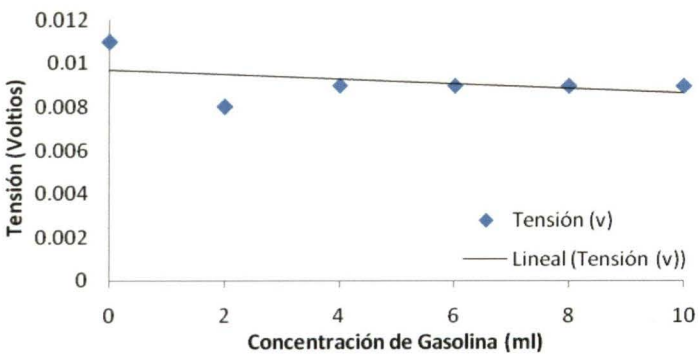
Gráfica 1. Tensión a la emisión violeta (390-430 nm) .



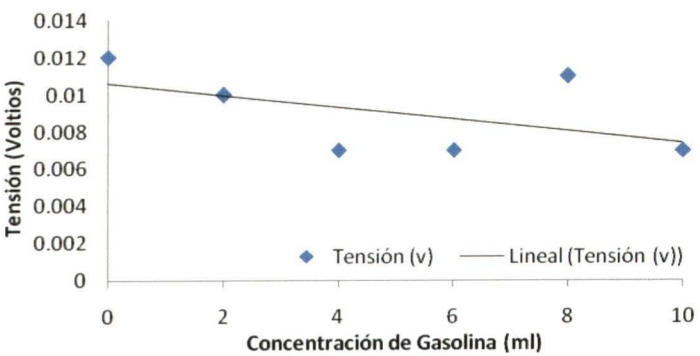
Gráfica 2. Tensión a la emisión azul (460-480 nm) .



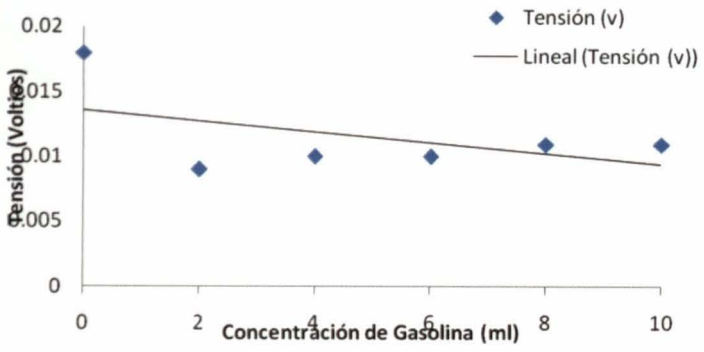
Gráfica 3. Tensión a la emisión verde (490-530 nm).



Gráfica 4. Tensión a la emisión naranja (590-640 nm) .



Gráfica 5. Tensión a la emisión roja (650-800 nm).



Gráfica 6. Tensión a la emisión blanca.



Grafica 7. Valores promedio de voltaje de salida en los mejores casos.

longitudes de onda menores a corta distancia, pero su carcasa y filtros podrían restar sensibilidad para longitudes de onda por debajo de 800 nm.

Conclusiones

Es posible detectar la presencia o ausencia de gasolina con una apropiada gestión de materiales, como por ejemplo bombillas capaces de emitir a longitudes de onda deseadas y fotodiodos diseñados para reconocer longitudes de onda específicas.

Las capas de hidrocarburo presentes en las muestras eran significativamente distintas entre cada recipiente. De todas formas, las gráficas no presentan alguna tendencia que permita determinar variación entre las concentraciones, únicamente presencia y ausencia en los casos ya descritos anteriormente.
Los valores de datos de voltaje obtenidos fueron pequeños. Para futuras pruebas se podría considerar la instalación de un amplificador de señal que incremente las diferencias entre las respuestas.

Bibliografía

- ARQUES, José; GONZÁLEZ POSADA, Vicente; JIMÉNEZ, José Luis; GUTIÉRREZ, Julio; OROBIO, Ángel. Fluorosensing applied to detection and identification of hydrocarbons in inland waters (Study of the impact of different UV light sources). 2013. [Consulta: 10 de julio de 2014]. Disponible en: http://ieeexplore.ieee.org/xpl/abstractSimilar.jsp? arnumber=6548735&tag=1BABICK, Frank; SCHIEßL, Karin; STINTZ, Michael. Van-der-Waals interaction between two fractal aggregates. 2011. En: *Advanced Powder Technology.* Vol. 22, nro. 2, pp. 220-225.
- BREY, Manuel. Estudio medioambiental según el protocolo MARPOL 73/78 de un buque petrolero de 140.000 toneladas de peso muerto (TPM) con segregación de productos. 2010. En: Proyecto fin de carrera Ingeniería Técnica Naval, Universidad de Cádiz.
- DICKERT, Franz y TORTSCHANOFF, Matthias. Molecularly imprinted sensor layers for the detection of polycyclic aromatic hydrocarbons in water. 1999. En: *Analytical Chemistry.* Vol. 71, nro. 20, pp. 4559-4563.
- GONZÁLEZ, Fernando. Nuevas tendencias en el transporte marítimo. 2008. En: *Revista Gallega de Economía.* Vol. 17, nro. 1.
- GUNATILAKA, Amara; MOSCETTA, Pompeo; SANFILIPPO, Luca. Recent advancements in water quality monitoring - The use of miniaturized sensors and novel analytical measuring techniques for in-situ and on-line real time measurements. 2007. [Consulta: 10 de agosto de 2016]. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/268212029_Recent_Advancements_in_Water_Quality_Monitoring_-_the_use_of_miniaturized_sensors_and_novel_analytical_measuring_techniques_for_in-situ_and_on-line_real_time_measurements
- MASTANDREA, Carlos; CHICHIZOLA, Carlos; LUDUEÑA, Beatriz; SÁNCHEZ, Héctor; ÁLVAREZ, Horacio; GUTIÉRREZ, Andrea. Exposición a hidrocarburos aromáticos policíclicos, riesgos para la salud y marcadores biológicos. 2005. En: *Acta Bioquímica Clínica Latinoamericana.* Vol. 39, nro. 1, pp. 27-36.
- NANDA, Ved. The Torrey Canyon disaster: some legal aspects. 1967. En: *44 Denver Law Journal.* pp. 400-425.
- PFANNKUCHE, Jens; LUBECKI, Ludwik; SCHMIDT, Heinar; KOWALEWSKA, Grazyna; KRONFELDT, Heinz-Detlef. The use of surface-enhanced Raman scattering (SERS) for detection of PAHs in the Gulf of Gdansk (Baltic Sea). 2012. En: *Marine Pollution Bulletin.* Vol. 64, pp. 614-626.
- SADER, Edward y SAYYED-AHMAD, Abdallah. A design of an optical water pollution sensor using a single-layer guided-mode resonance filter. 2013. En: *Photonic Sensors.* Vol. 3, nro. 3, pp. 224-230.



Apuntes para la historia de la Fuerza de Submarinos

Vicealmirante A.P. Gustavo Barragán Schenone
Bachiller en Ciencias Navales por la Escuela Naval del Perú. Diplomado en Comando y Estado Mayor por ESUP, y Defensa Nacional por el CAEM. Fue comandante del BAP *Islay* (primer submarino clase 209 que hizo la travesía del Atlántico), del Escuadrón de Submarinos Nro. 1, y de la Fuerza de Submarinos. Representante permanente del Perú ante la Organización Marítima Internacional (OMI) de Londres. Se ha desempeñado como director de Armas Navales, Ingeniería y Abastecimientos de la Marina, director general de Planeamiento, jefe de la Secretaría de Defensa Nacional, y presidente de la Empresa Nacional de Puertos (Enapu) y del Cepri Puertos. Es fundador del Museo de Sitio Naval Abtao.



Resumen
El Perú fue el primer país en Latinoamérica que vislumbró el valor estratégico de los submarinos al construir dos en 1911 en Francia. Además, en 1925 se adquirieron cuatro submarinos clase "R" en la Electric Boat Co. de New London, Connecticut, Estados Unidos; en 1951, cuatro clase "S" en el mismo astillero; en 1970, dos submarinos clase 209 en el astillero Howaldt Werke Deutsche Werft, de Kiel, Alemania Federal, diseño 4903, del Estudio Ingeneur Kontor Lübeck (IKL), del profesor Ulrich Gabler. Asimismo, se adquirieron dos clase Guppy a Estados Unidos y, en 1976, cuatro 209 más en Alemania Federal. El Perú alcanzó en su apogeo una flota de 12 submarinos operativos y un destructor habilitado como madrina de submarinos.

Palabras clave
Islay, Ferrostaal, Kiel, Guerra Fría, U.S. Navy.

ABSTRACT
Peru was the first Latin American country that envisaged the strategic value of the "R" Class submarines when building two in 1911 in France. Also, in 1925 four "R" Class submarines were acquired in the Electric Boat Co. of New London, Connecticut, United States; in 1951, adquired four "S" Class from the same shipyard; in 1970, two 209 Class submarines in Howaldt Werke Deutsche Werft Shipyard, from Kiel, Federal Germany, fron the Professor Ulrich Gabler´s Design 4903, from professor Ulrich Gabler. Likewise, two Guppy Class submarines from the were adquired to The United States and, in 1976, four additional 209 in Federal Germany. Peru achieved a fleet of 12 operating submarines in its apogee and a destroyer able to act as the godmother for the submarines.

KEYWORD:
Islay, Ferrostaal, Kiel, Cold War, U.S. Navy.

Comisión Naval de Inspección en Kiel

El primer jefe de la Comisión de Inspección en Alemania fue el capitán de navío Rómulo Aste Baptista, quien fue reemplazado por razones de salud por el capitán de navío Armando Vidal Martínez. En 1972 reemplacé como jefe del área técnica y segundo al capitán de fragata Jorge Novoa Altamirano, proyectado para comandar el primero de los submarinos. Era responsable del proyecto desde los planos hasta el zarpe de las unidades al Callao, así como de supervisar la construcción en el astillero y en las factorías de los subcontratistas en Alemania, Holanda, Francia e Inglaterra, con un equipo de oficiales submarinistas: los

• Artículo recibido el 14 de marzo de 2016, aprobado para su publicación el 7 de abril de 2016.

tenientes primeros Guillermo Tirado Villena en Comunicaciones y Electrónica, Domingo Giribaldi del Campo en Casco, Alfonso Balaguer Torriani y José Piaggio Thorne en Ingeniería, Enrique Bustamante Salazar en Electricidad y Baterías, y el teniente primero especialista Naím Benavente Alegría en Sistema de Armas. El área Logística estuvo a cargo del capitán de corbeta Carlos Valdez la Torre, proyectado para comandar el segundo submarino. Él era responsable de la revisión de manuales técnicos y publicaciones (traducía los argentinismos a nuestra terminología en tiempos en que las computadoras no existían), de confeccionar los listados de repuestos de abordo y de base, e incorporar toda la bibliografía resultante del cambio de equipos y de las modificaciones introducidas por nuestra comisión al 209 estándar. Participaron en esa tarea el teniente primero José García Castaños y el teniente primero Alfonso Balaguer Torriani. La Comisión contó adicionalmente con los servicios de los tenientes primeros Manuel Fernández Lino y el teniente primero adm. Guillermo Nicoletti en Administración.

Modificaciones al diseño IKL 4903

Formados en submarinos norteamericanos clase "S" de la década de 1950, ahora afrontábamos el estado del arte de la década de 1970, de los computadores electromecánicos del TDC a los digitales VM8, una filosofía de diseño muy diferente. A ese reto debía agregarse el indispensable estudio del idioma en tiempos en que el inglés era exclusivo del *staff* en Alemania. Pronto nos convencimos de que era necesario optimizar el diseño alemán con algunos sistemas de seguridad, control y operación, modernizar la arquitectura de interiores y "peruanizar" textos y procedimientos. Estábamos migrando de estándares norteamericanos de doble casco con reserva de flotabilidad del 58% y compartimentos estancos a un diseño de casco único con 11% de reserva de flotabilidad, sin compartimentos estancos, el doble de profundidad operativa y el doble de velocidad en inmersión. Como plataforma de armas no podía ser mejor: torpedos acústicos/filoguiados AEG-Telefunken de 10 km de alcance, torpedos acústicos MK37 y los demoledores MK14/23. Incorporamos también un ploteo XY para visualizar con mayor eficiencia la situación táctica. Operacionalmente estábamos migrando de "submarinos que también navegaban en inmersión a submarinos que también navegaban en superficie". Con baterías de alta capacidad y alta potencia en los motores, teníamos mejores opciones de empleo táctico, mayor velocidad y mayor autonomía en inmersión. El casco de acero HY80 incorporaba el nuevo diseño hidrodinámico

con proa de cetáceo, en vez de la afilada de años atrás, para un desplazamiento más económico.

Al astillero le sorprendió que los peruanos tuviéramos propuestas de mejora (que tenían un costo adicional que al final salió del fondo de penalidades). En algunos aspectos los alemanes estaban por detrás de los estándares que ya conocíamos. Finalmente, aceptaron nuestros cambios (tontos tampoco fueron), porque incorporaron esas modificaciones no patentadas, fruto de nuestra experiencia y creatividad, a todas sus construcciones, que fueron así más atractivas. Con humor alemán decían que empleábamos la táctica del "salami", porque de tajadita en tajadita nos engullíamos el salchichón completo. Operacionalmente habían alargado los submarinos costeros clase 205 a submarinos oceánicos 209 con 8 TLT para torpedos SST-4 de exportación. No era suficiente La doctrina alemana era la inmersión estática lenta, con secuencia de órdenes repetidas a viva voz por toda la dotación, incluidos el cocinero y quien estuviera en el inodoro. Nosotros practicábamos la inmersión rápida norteamericana. Logramos cambiar el *Klar machem zum tauchem. Turm luck wird zu. Turm luck is zu. Fluten!!!* por "Aclarar el puente" y, zuá, a 100 pies al sonar el claxon de inmersión en secuencia ininterrumpida. Ello incluía el cambio del cortaviento removible del puente por uno deslizante. Nuestra inmersión rápida exponía menos a la exploración aérea y electrónica. Solicitamos instalar las alarmas sonoras de inmersión/superficie y de emergencia/colisión, teléfonos de pecho y cabeza y el anunciador general. Ellos pensaban más en las indiscreciones sonoras imaginando el uso indiscriminado de estos medios. Tampoco era así: nuestra doctrina de navegación silenciosa y ultrasilenciosa evita las indiscreciones, y el ocultamiento en la napa conveniente son el abecé del arma silente.

Mejoramos la seguridad mediante señales ópticas e interseguros con la instalación de un tablero de control de aberturas en el casco (*Xmas tree*) en la estación de trimado y reubicamos el tablero de *snorkel* para visualizarlo fácilmente. Cambiamos las órdenes de velocidad de RPM al sistema de los telégrafos de órdenes, algo nada fácil por ir asociado a las diferentes *"fahr stufe"* o etapas de marcha del sistema de propulsión, que arriaban del puente al puesto central con jibilay antes de la inmersión por un ingenioso parabrisas deslizante. También hicimos instalar "liquidómetros" en los tanques de lastre y petróleo, que sorprendentemente desconocían. Tuvimos que explicarles que funcionaban a base de la diferencia de densidad entre ambos líquidos. Peruanizamos la "compensada"; la idea era facilitar la migración de las futuras

dotaciones en la Escuela de Submarinos. Estábamos en la era satelital y contratamos la instalación de equipos GPS Redifon con antena en el mástil. Fueron los primeros S/M construidos en Europa con GPS. Se trató de una modificación mayor, pero lo conseguimos. En 1973 había escasos satélites y sus tránsitos confiables sobre los 30º eran espaciados. Aun así, era una maravilla tener una posición satelital. Las puertas de los servicios higiénicos eran burdamente recortadas de la plancha de acero y adosadas con bisagras; yo les bromeaba diciendo que parecían diseño del crucero *Prinz Eugen* de la WWI y les exigimos puertas de aluminio como en los "S". De igual manera, usamos placas de acero inoxidable en vez de bronce y enchapamos la cámara de oficiales con planchas de acero inoxidable. Ellos se reían y nos decían que parecía *kool shrank* (refrigeradora). Recortamos a la mitad el ropero del camarote del comandante para instalar en ese espacio un lavatorio con botiquín, a fin de brindarle cierta privacidad. Colocamos una indispensable caja fuerte, cortinas, tapetes y fundas plásticas no inflamables en todas las literas. Pueden parecer minucias, pero marcaron la diferencia.

Exigimos tener a bordo pasarelas plegables para el desembarco y no se explicaban por qué no se les había ocurrido antes. A falta de un "chinchorro", un bote inflable era un buen sustituto. Hasta la vajilla de porcelana con bordes de azul cobalto les parecía increíble en la cámara de oficiales, acostumbrados a un humilde servicio de mesa de plástico. Los utensilios, si bien no eran Christofle, eran lo mejor del mercado. El teniente segundo Alberto Indacochea Graner recorría las tiendas especializadas para elegir el servicio, algo nunca visto por el astillero. Les explicábamos que, si bien eran buques de guerra, nada se oponía al confort en tiempo de paz. Esos eran nuestros estándares en la Armada del Perú. Los alemanes, gratamente sorprendidos, nos decían que habíamos hecho yates de sus submarinos.

Supervisión del proyecto

Parte de nuestra tarea consistía en controlar que el astillero no incurriera en demoras y se cumplieran los plazos contractuales de entrega. Para el astillero toda demora en la entrega de los buques significaba penalidad. En esa época se trabajaba con la programación PERT, calculadora en mano. El astillero se esmeraba que las demoras justificadas recayeran en actividades sobre la "trayectoria crítica" para exonerarse de multas. Un buen día, el teniente Giribaldi informó que en el casco del *Islay* habían perforado un hueco para



Submarino *Islay* en astillero de Kiel, Alemania. Col. autor.

pasacable, inexistente en nuestros planos. Como era un despropósito exigir una nueva sección del casco, propuse al comandante Aste penalizar al astillero con 385.750 marcos alemanes. El astillero pidió que les demostráramos de dónde salía esa cifra. Nosotros replicamos que se la daríamos tan pronto nos demostraran cómo calcularon el precio del submarino. Aceptaron la penalidad como crédito para trabajos adicionales. El otro caso fue "las lluvias de París". El astillero informó que los sonares fabricados en París se habían arruinado tras caerles encima un aguacero. Y como estaba en la "trayectoria crítica", significaba un retraso por "fuerza mayor" de tres meses para entregar el *Islay*. Era burdo. Exigimos al astillero constancia del chaparrón a la Cámara de Comercio de París y que la supervisión francesa diera fe de tamaña negligencia. En la década de 1970, mencionarle al astillero a los franceses era un agravio mayor. Desistieron diciendo que habían replanteado el "terminplan" de modo de no afectar la fecha de entrega. No era solo cuestión de supervisión, sino juego de argucias.

Nace el BAP *Islay*

Cuando se firmaron los contratos con las empresas Ferrostaal y HDW, Alemania Federal era miembro de la Comunidad Económica Europea y aún arrastraba restricciones en la industria naval. Solamente podía exportar submarinos de

menos de 400 DWT fuera de la NATO. A nuestros antecesores argentinos se les transportó sus submarinos por secciones de menos de 400 toneladas a bordo de buques con enormes escotillas. Para el caso del *Islay*, se ingeniaron algo mejor. Las secciones con menos de 400 toneladas fueron alineadas y preensambladas a bordo de un dique flotante remolcado, con el teniente Piaggio a bordo, a un pequeño astillero en Vlaardingen Oost, Holanda, donde finalmente se completó el ensamblaje. Me nombraron comandante del flamante BAP *Islay*, se izó la bandera peruana al tope de la "carpa" y volvió a Kiel con partida de nacimiento holandesa a bordo del mismo dique flotante. Un espectáculo al que los alemanes no tuvieron mejor ocurrencia que llamar el *"Circus barragani"*. Se había construido un submarino en un fin de semana. De regreso en Kiel, se completaron los trabajos y pruebas de puerto, para dar inicio a las pruebas de mar en el Báltico y máxima profundidad en Skagen.

Pruebas de mar

Prepararse para esa misión exigía una celosa vigilancia en las pruebas de aceptación en puerto y mar, y por supuesto mucho entrenamiento, porque después de largar amarras en Kiel no habría marcha atrás: significaba cortar el cordón umbilical. Es cierto que todos teníamos experiencia en submarinos, pero una cosa es con guitarra y otra con cajón. Para comenzar, el tanque de lastre y petróleo de proa no tenía Kingston que le sirviera de sello. Una experiencia para no olvidar ocurrió con la dotación de prueba del astillero. El protocolo establecía que, estando en inmersión a máxima velocidad, se debían poner los planos todos "a bajar", y luego de alcanzada la máxima punta, se debían invertir los planos "a subir", para comprobar su capacidad de maniobra en esas condiciones. El problema fue que no respondía "a subir", porque estando punta abajo toda la cubierta accionaba como un gigantesco plano al cual no era suficiente oponer la reducida área de los planos de popa "a subir". Burbuja en proa, todo atrás y todo timón a la banda. Eternos segundos y el buque finalmente reaccionó. Esta no era precisamente la prueba, pero de paso sirvió para comprobar la efectividad de la maniobra para esta eventual emergencia. Pasado el susto y recuperado el color en el rostro, aprendimos lo que no debía hacerse. Analizando lo ocurrido, el profesor Gabler dijo: *"Es ist aber Selbstmord"* (Esto es un suicidio). Esa maniobra equivalía a hacer una picada con un bombardero y esperar que reaccionara como un caza. Eran los submarinos más modernos de propulsión convencional, pero, como siempre les repetía, no pasaban de ser un "conjunto de fierros y equipos ingeniosamente ordenados".

El empleo estratégico y la conducción táctica no era parte del contrato; eso no salía con los planos del 4903 ni de los convenios con la Marina Federal Alemana. El *know how,* el espíritu de combate, la moral y la capacitación los pone su tripulación. Los submarinistas peruanos le imprimimos nuestra propia doctrina, fruto de una escuela de larga data, e hicimos de la nave un arma poderosa. No fuimos los primeros en nuestra centenaria Fuerza de Submarinos, tan solo esmerados alumnos y esforzados maestros.

Maniobrar con una sola hélice ubicada a popa del timón de gobierno es complicado a baja velocidad, al atracar a muelle y navegar en esclusas como las de Rendsburg en el canal de Kiel o en Panamá. Otra gran diferencia fue navegar a 22 nudos en inmersión por periodos considerables con baterías de gran capacidad. Los capitanes de pruebas del astillero no se hacían problemas. Enfilaban al muelle a buen andar, le daban un encontronazo y un tripulante saltaba al muelle con la espía. Tenían el respaldo del seguro del astillero para cubrir cualquier daño. Los comandantes no tenemos ese seguro ni podemos permitirnos causar daños atracando a encontronazos donde están los hidrófonos. Las áreas de operaciones para submarinos en el mar Báltico alemán *"tauch quadrat"* no tenían más de 22 metros de profundidad y normalmente nos las asignaban de noche, porque ellos las utilizaban de día. Una madrugada volvíamos de pruebas en la mar con los técnicos de las fábricas a bordo. Tratar de tomar amarradero en la base de submarinos de Eckernförde con viento galera 4 muy fuerte y lluvia cerrada fue toda una odisea. La vela era muy grande y el casco era muy bajo; así me di cuenta de por qué le decían vela... La bocana del puerto era compartida por un área de uso comercial a la izquierda y a la derecha estaba la base de submarinos, dividida por un largo espigón. Había que maniobrar con velocidad en un área reducida. En el muelle solo estaba un anciano para recibir nuestro jibilay. Tomamos la enfilación de entrada y, al aproximamos a la bocana, apareció de frente una corbeta alemana que salía a todo andar detrás de los altos rompeolas del puerto. Para contrarrestar el viento, maniobramos para no colisionar y eso nos descolocó. El teniente Piaggio en los controles, el segundo Willy Tirado en lo alto de la vela y el teniente Mario Gálvez con don "Bembe" en cubierta nos aproximábamos, lanzábamos el jibilay, pero el anciano guachimán no lograba agacharse a tiempo para agarrarlo. Mientras tanto, el viento nos alejaba antes de encapillar la espía, llevándonos hacia los submarinos alemanes amarrados muy cerca. Un poco mas y barríamos con ellos. Nos hubiéramos convertido en el "Toro de Eckernförde". En esas condiciones no había mucho por escoger. Salimos de la rada tan rápido como esa corbeta para tomar fondeadero en el fiordo, hasta que amainara el viento.

Un buen día, viuda en superficie en el Báltico, el teniente segundo Alfredo Palacios informó que se aproximaba un buque en rumbo de colisión. Volé al puente y comprobé que era un buque de inteligencia soviético que rebalsaba antenas y cámaras. Maniobré decididamente y el otro hizo lo mismo para volver a rumbo de colisión, su nombre en alfabeto cirílico era algo así como Zonda. Eran tiempos de la Guerra Fría y les interesaba la firma electrónica de la clase 209. Nos cruzamos a 100 yardas y solo veíamos sonrisas en sus rostros. Habían querido preocuparnos y lo consiguieron.

Para la prueba de inmersión profunda, como el *Islay* ya era peruano y con dotación completa, nos impusimos el reto de hacer la travesía a Frederikshavn, Dinamarca, en ruta a Skagen, en el Kattegat, sin embarcar práctico ni capitán del astillero. Para acortar la travesía decidimos hacerla por el Kleine Belt. Navegábamos en superficie avante normal, 8 nudos, cuando el teniente Piaggio dio parte que el buque estaba retrocediendo. ¿Cómo? Sí, por demoras en el tránsito por el fiordo de Kiel, era hora de cambio de marea y, como era un río muy singular, se invirtió la dirección de la corriente. Así, derivábamos hacia un cementerio de buques en una zona en que potencialmente podía haber aún minas de la guerra. Había que retomar la ruta larga del Große Belt. La situación era peor que atravesar una autopista en una carcocha; era un convoy continuado de mamuts que navegaban a 18 nudos y que, como taxistas limeños, no cedían espacio para que nos coláramos. Con nuestros 8 nudos éramos un estorbo para ellos. En nuestra primera navegación y sin práctico, lo hicimos bien. El canal dragado y barrido de minas está señalizado por boyas en el eje. La mayoría de los cambios de dirección del canal tiene ángulos pronunciados; por cierto, nada menos grato que coincidir en esa boya con un mamut de vuelta encontrada. Para entender mejor la situación, mencionaré que, años después, uno de nuestros submarinos, con dotación de prueba del astillero y práctico a bordo, fue colisionado por un enorme carguero ruso y tuvo que ser varado para inspeccionar las averías. El ruso se dio a la fuga aprovechando la oscuridad.

La travesía del Atlántico

El *Islay* fue el primero de la clase 209 en hacer la travesía del Atlántico. Anteriormente los submarinos griegos habían navegado a su país caleteando, con una corbeta escolta y no pocos problemas técnicos. Es muy distinto calcular la autonomía en la milla medida y otra atravesar el Atlántico hasta San Juan de Puerto Rico con mar gruesa. La travesía nocturna por el canal inglés tuvo sus bemoles. El práctico alemán que embarcamos en el canal de Kiel era



Submarino BAP *Islay* en zarpe de Kiel (RFA) al Callao, octubre de 1974. Col. autor.

un veterano, acostumbrado al confort de las grandes naves, y se agotó al estar de pie tantas horas en el puente. Además, tenía la columna desecha, porque desde que salimos del Elba el balance era muy fuerte. Alegremente me dijo: "Capitán, me voy a descansar. Siga solo, que lo hace muy bien", y se bajó para echarse en una litera. Luces rojas, luces verdes, luces blancas, destellos por todo lado y nosotros, con nuestras lucecitas y mínima obra muerta, parecíamos un pesquero de poca eslora. Uno de tantos que atraviesan el canal entre Dover y Calais a alta velocidad se confundió y por poco nos cepilla la proa a pocas yardas. El periscopio era casi inútil con tanto balance; el radar con imagen fantasma era una pobre ayuda. Finalmente, pasamos la encrucijada. El práctico roncaba plácidamente. Arribamos a Portsmouth con un mar infame. Al llegar la lancha, por el práctico comprobamos que el 209 no estuvo diseñado para estos menesteres; la lancha se montaba a barlovento sobre nuestro casco, crujía y volvía a bajar sin dar tiempo para que el práctico saltara con cierta seguridad. Nos salimos del canal para aproximarnos a puerto en busca de aguas más quietas. Finalmente logramos desembarcarlo y no entendimos sus últimas palabras. Después descubrimos que fueron la hora de establecimiento de puerto. Trazamos nuestra derrota y por segunda vez el *Islay* estaba casi a la deriva. La corriente en nuestra posición a esa hora era muy próxima a

nuestra velocidad. ¿Te acuerdas cuando el comandante Deville nos enseñó el establecimiento de puerto en la Escuela Naval?

El Atlántico Norte en octubre es poco, camarada. Consideré navegar en inmersión en aguas internacionales; por diseño, es la más económica y confortable. Sin embargo, el plan no fue aprobado, porque, como señalé antes, era el primero de nuestros submarinos "diseñado para navegar en inmersión y también en superficie", y quienes tenían que autorizarlo no estaban familiarizados con esa condición. Yo, al menos, había entrenado en patrullajes de guerra de 30 días en inmersión, tenía la experiencia y conocía los beneficios. Solo nos autorizaron inmersión durante toda la noche, a 300 pies. Navegábamos como en yate, pero, al llegar el día, observábamos por periscopio los picos blancos de las enormes olas que se venían por popa con aguaceros. En el puente, tras tres olas, la cuarta pasaba por encima de la vela. La guardia, con cinturones de seguridad, la pasaba difícil. Al remontar las olas, el tanque de proa quedaba al aire y, una vez que caía, le metíamos burbuja para restablecer la punta. El segundo subía al puente con sextante, porque los escasos satélites sobre el horizonte en esa época no nos daban una buena posición. El cielo cubierto hacía imposible observar, aunque yo le aseguraba al segundo que, como Dios es marino y peruano, se abriría un agujero en el cielo para que apareciera el sol. Pero en ese viaje Dios se olvidó de nosotros.

Nuestro periodo de entrenamiento en Alemania había sido recortado, pero igual debíamos llegar al Perú alistados para el combate. Estando en inmersión realizábamos zafarranchos de combate y ejercicios de ataque sobre blancos simulados, alternados con ejercicios para ganar profundidad con rapidez, corriendo a la orden de "¡Todos a proa!". Registrábamos tiempo para todo, a fin de ver nuestro progreso. Lo más complicado era la recarga de torpedos, que exigía desmontar todo el compartimento de proa y trasladar los enseres al puesto central. Duro pero necesario. Mi lema era: "Llegué, vencí y volví", parafraseando del latín a Julio César en la batalla de Zela. La diferencia es que él no era submarinista, vencía y se quedaba; nosotros volveríamos vencedores, con la escoba al tope. (La escoba simboliza haber barrido los mares). Informábamos todas las novedades a Kiel, para que nos llevaran algunos repuestos a San Juan de Puerto Rico, como el dome del *duux* de *er*, que se rompió en inmersión, pero fuimos mal interpretados. Una noche, navegando en control automático de profundidad, el buque tomó súbitamente punta abajo y salté para ver qué pasaba. El fuelle de jebe se había perforado, el sistema de presión diferencial envió señal equivocada de que el buque subía y actuó para ordenar punta abajo. Continuamos en control manual. Eran tiempos de la Guerra

Fría y, del despegue de los submarinos nucleares, nosotros éramos un bicho raro, pero de igual interés para soviéticos y norteamericanos. Había que ser cauto. En esa misma zona se había hundido el submarino nuclear USS *Thresher* y habían colisionado en inmersión dos nucleares. En una situación así llevaríamos la peor parte. En mis planes no estaba prevista una colisión, de modo que cada cuatro horas efectuábamos búsqueda por el sector sordo de popa. Ahora ya lo saben.



Profesor Ulrich Gabler y el autor de la nota. Col autor.

En esa travesía nos informamos del terrible terremoto que asoló el Callao, donde falleció, entre otros, un cadete en la Escuela Naval. Felizmente, en nuestra dotación nadie tuvo que lamentar. Próximos a San Juan, comenzamos a planear la faena de hacer petróleo. El agua de lastre de nuestros tanques de lastre y petróleo era contaminante, y nos multarían en puerto. Esta faena no estaba prevista en los planos del profesor Gabler. Hubo que ingeniarla. En el muelle, el agente nos envió un camión cisterna, pero, por más que pujaba contra la presión interior, parte del combustible caía al mar por agujeros en su manga. El agente me consultó si estaba preparado para asumir una multa de diez mil dólares por contaminar la rada, porque una lancha del U.S. Coast Guard estaba rastreando trazas de petróleo. Dije que no y terminamos el reabastecimiento antes de rellenar los tanques. Con suerte podríamos llegar a Colón consumiendo toda la reserva. No es muy alentador para un comandante navegar en esas condiciones. Esa única noche nos fuimos a cenar al Sheraton; para mí, sabía a la última cena: la buena música y los necesarios martinis nos prepararon el ánimo. El cálculo fue acertado y llegamos a Panamá. Como era el primer submarino 209 en cruzar el canal, llegaron los inspectores y nos exigieron

instalar unas barras en proa para que las espías de las mulas trabajaran por debajo. Rellenamos los tanques al máximo y zarpamos al día siguiente. A los pocos minutos, el práctico gringo me dijo que ese helicóptero que orbitaba sobre nosotros era del U.S. Coast Guard rastreando nuestra estela de petróleo. ¡Malditos guardacostas! El profesor Gabler había diseñado sus buques para la guerra en el Atlántico y no para el cambio de calado entre el agua salada y el agua dulce de las esclusas.

Navegando en aguas peruanas, el oficial de guardia informó el contacto en superficie en rumbo de colisión. Qué tal suerte, primero en el Báltico y ahora en el Pacífico; ya no podía ser el Zonda. Maniobrábamos francamente para salir del rumbo de colisión y el otro nos hacía la inversa buscando colisionar. Era un casco gris, un petrolero de nuestra Armada, ¡pero qué diablos hacía! Encendieron su proyector y nos dieron la bienvenida al Perú. Nos cruzamos a 100 yardas, ellos en puesto de honores, honores de silbato y toque de pito. Era el BAP *Zorritos* y en el puente el comandante, mi gran amigo y compañero de promoción, el entonces capitán de fragata Edmundo Guzmán Lanfranco. Guardo el recuerdo como si fuera ayer, con su típica sonrisa y agitar de brazos. El ceremonial naval no incluye este protocolo. Lo guardo en el alma.

Incorporación a la Escuadra

Llegamos finalmente al Callao el 1 de noviembre de 1974. Para honrar a Todos los Santos nos mandaron a tomar fondeadero en la isla San Lorenzo, desmanchar óxidos y prepararnos para la ceremonia del día siguiente. Subió a bordo el comandante de la Flotilla de Submarinos, capitán de navío Armando Reátegui Canga y su séquito de la Flotilla. Más o menos nos enteramos de que la Marina que encontraríamos era diferente de la que dejamos. El Alto Mando era otro. Tonterías, pensé.

En el muelle de submarinos estaban las autoridades navales, los colegas, los familiares y la banda de músicos. Atracamos y desembarcamos con espada al cinto y con paso marinero. Me cuadré y a viva voz me dirigí al vicealmirante José Arce Larco, ministro de Marina y comandante general de la Marina: "¡Misión cumplida, señor almirante". ¡Aplausos! Marchas navales.

En ese momento solo quería volar a casa pasa apachurrar a mi bebita. Estaba programado un almuerzo en la Estación de Submarinos y me despedí de mi esposa. Me percaté de que un par de policías navales con perros custodiaban la puerta de

la Cámara de Oficiales. Esto sí era un cambio. Luego me advirtieron al oído que midiera mis palabras, porque todo le llegaba al ministro al término del día. Este era el segundo cambio. Al término del almuerzo, el comandante de la Flotilla se me acercó y me dijo: "El ministro nos ha citado a su despacho a las diez de la mañana. Usted irá conmigo". Cuando llegamos, ya estaba en el despacho el vicealmirante Guillermo Faura Gaig, comandante general de la Escuadra. Pensé que era una gran distinción. Se abrió la puerta y anunciaron el ingreso del ministro de Marina. Adusto, como era su expresión, tomó asiento y me espetó: "Barragán, usted ha mentido. Su buque no está listo para la guerra". Francamente, me desprogramó. Esperaba una felicitación, algún elogio y me disparó su artillería pesada. Siempre pensé que me guardaba cierta estima, pero esto no era precisamente cordial. Me dijo que no podía lanzar torpedos y, cuando terminó su rollo, cometí la imprudencia de rectificarlo. "Señor, sí puede ir a la guerra. Tenemos los torpedos MK 14 y estamos entrenados para usarlos". El comandante de la Flotilla intervino, no sé si para alcanzarme un salvavidas o para salvarse él mismo. "Almirante, las hélices de los torpedos han fallado y la fábrica ha desarrollado nuevos". Abrió un grueso fólder, sacó varios documentos que comenzó a leer: "Aquí dice..., aquí contestan". El ministro lo interrumpió alterado y le dijo: "Oiga Reátegui, a la guerra no se va con papeles". Sin mirarme, le ordenó al comandante de la Flotilla que el *Islay* se fuera arrestado una semana a la isla San Lorenzo. Así fue mi feliz retorno al terruño.

Prueba de fuego

De regreso a la Comandancia de Submarinos, el comandante de la Flotilla me ordenó que subrepticiamente nos incorporáramos al día siguiente a la salida de puerto, con oposición submarina en la Operación Unitas de 1974. No estábamos en el Plan de Operaciones, no teníamos área de patrullaje asignada. "Usted verá cómo lo hace, para eso comanda el mejor submarino". Como la FT seguiría hacia el Norte, nos escabullimos bajo su ruta más probable en navegación ultrasilenciosa; en una de esas, el sonarista Nomberto reportó: "Contacto de hélices livianas tipo submarino acercándose". ¡Carajo! Lo único que faltaba, estábamos en área ajena sin rumbo ni profundidad de seguridad, tampoco indicativos de llamada... "Ruso, ruso, este es Otto". En el *Angamos,* el comandante Ronald Stambuk Kalinowski, mal apodado "Ruso", porque sus genes son croatas y polacos, imaginó la situación e hicimos una verificación de distancia por el UQC. Aquí no diré a qué distancia nos encontrábamos, solo que ambos estábamos en rumbo de colisión en navegación ultrasilenciosa. Nunca supe por qué, el ministro le levantó el arresto a nuestro buque y volvimos a muelle como si fuera el primer día en el Perú.

Meses después, viuda en el Perú, una misión de inteligencia para determinar el alistamiento del BACH *Riveros*, que volvía de un overhaul en Inglaterra. Solo sabíamos la fecha de cruce del canal de Panamá y se presumía que pasaría fuera de las 200 millas. Cuando se equiparon estos buques con radiogoniómetros, en los cuales los alemanes eran expertos desde la Segunda Guerra Mundial, algunos pensaron que era un desperdicio. Esa mañana, el teniente primero Carlos de Souza dio parte de haberse interceptado emisiones del *Riveros* en HF, un par de veces, por el 337º. Asumimos su velocidad y, rumbo a puerto de destino, teníamos poco tiempo para interceptarlo en su tránsito por nuestra área de patrulla. El punto de colisión estaba a unas 120 millas de nuestra posición. Planeamos una derrota combinada a 20 nudos en inmersión, alternada con SN a máxima velocidad. Hacia el Sur correspondía al *Arica*. No hubo más indiscreciones de radio y nos la jugamos por entero. A 10 millas bajamos la velocidad y una búsqueda por sonar confirmó nuestros cálculos. El teniente primero Félix Sáez, en su VM8, recomendó el rumbo para interceptarlos 500 yardas a proa de su derrota. Era el crepúsculo; izamos nuestra luz identificadora de submarinos, los llamamos por UQC y salimos a superficie. Hablé con el comandante, presentándole nuestro saludo al transitar en aguas peruanas y deseándole un feliz arribo a puerto. Sin disimular su sorpresa, nos contestó con igual cortesía. Nuestra felicidad fue muy grande. El *Islay* respondió a nuestras exigencias; les habíamos demostrado nuestra capacidad de patrullaje submarino. Esa noche, el teniente segundo Alfredo Palacios Dongo, oficial de electricidad y administración, nos obsequió con su rancho tradicional: solterito.

Llegaron las nuevas hélices y los ejercicios de lanzamiento, preferentemente nocturnos, para facilitarle el seguimiento de la luz de posición del torpedo a los helicópteros. Algunos torpedos terminaban su corrida antes de tiempo y salían a flote. ¿Y ahora? Se descubrió que los cables de filoguiado recuperados tenían mordeduras de peces. En nuestras aguas, estos cables eran fluorescentes y al atravesar sus cardúmenes atraían a las anchovetas, las que, cualquiera fuera su propósito, les metían diente, algunas con tal fuerza que los cortaban. Aclarado el misterio, hubo cambio de cables. Días difíciles. El gobierno militar impulsaba su "socialismo con guayabera" sin acogida en la Marina. El BAP *Islay* participó el 25 de junio de 1975 en la llamada "Protesta de la Armada", que será tema de otro artículo.

Al término del periodo de garantía del BAP *Islay* me designaron para presidir la comisión. Después de dos años, ya conocía su estrategia y lo duros que eran. Al final y de madrugada, los subcontratistas comenzaron a aflojar; su vuelo partía en cuestión de horas. En lo técnico asumieron sus compromisos y en lo punible aceptaron una penalidad de casi 400.000 marcos alemanes, con la condición

de que no lo aceptaban como penalidad monetaria, sino como un fondo para suministro de repuestos.

Construcción de cuatro submarinos Tipo 209

El BAP *Islay* se incorporó a la Escuadra en el Callao el 1 noviembre de 1974. Después de comprobarse sus ventajas operacionales, la Armada decidió construir dos más. Lo anecdótico fue cuando el ministro y comandante general de la Marina, vicealmirante Jorge Parodi Galliani, le consultó al presidente de la República, general de división Francisco Morales Bermúdez Cerruti, y para sorpresa de todos la respuesta fue: "¿Y por qué no cuatro?". Ese día cambió el curso de nuestra historia. Nunca más se compraron submarinos. Decidida la construcción de los cuatro nuevos submarinos, me encargaron revisar las especificaciones técnicas. Recomendé reducir la capacidad de aceite para máquinas, en beneficio de más agua dulce, y agregar un urinario para personal subalterno. En el equipamiento existía el SCT Simbads en reemplazo de la VM8, y había que decidir por un sonar pasivo. El sonar PRS3 de KAE era mejor en planos que el francés. Fui designado en comisión a Alemania con el capitán de navío Jorge López Pardo Figueroa, calificado en armas, y el teniente primero Jorge Trelles, magíster en acústica submarina. En tres pizarras nos hizo la presentación el profesor Arenz, padre del PRS3. Con toda modestia, el joven teniente Trelles le dijo que deseaba volver al segundo pizarrón. El profesor, grado académico que en Alemania es lo más próximo a Dios, atendió con extrañeza el pedido. Trelles, desde su asiento, le hizo el seguimiento a las fórmulas hasta que llegó donde quería y le dijo: "*Herr* profesor, así no es". Me quedé de una pieza, pero con mucha parsimonia le demostró que había un error; no solo eso, le corrigió la fórmula. No podía creerlo, corregir a la eminencia en acústica submarina de Alemania era más que ganarlos en el mundial de fútbol. Así fue.

Negociación insólita

Pasaron los años y, siendo comandante del Escuadrón de Submarinos Nro. 1, me designaron para participar en la comisión de negociación de la garantía por la colisión que había tenido el BAP *Pisagua* con un buque soviético en el Große Belt antes de habérsenos entregado. Por la Marina Peruana estábamos el vicealmirante Víctor Nicolini del Castillo, director general del Material; el capitán de navío Fernando Jiménez Román, de su dotación, y yo, que realmente no



Flota de submarinos en la Base Naval del Callao. Col. autor.

tenía nada que ver en el asunto, pero alguien mencionó que tenía experiencia negociando contra los alemanes. Antes del inicio de las reuniones, el almirante Nicolini me habían adelantado que no teníamos nada que conseguir, porque ellos traían todo legalmente resuelto. Así nos sentamos a la mesa. El abogado alemán de la firma Ferrostaal hablaba perfecto castellano. El submarino había sido colisionado de noche por un buque desconocido. Tuvo que ser varado de inmediato por el capitán de pruebas en previsión a daños mayores. Presentó el protesto a la capitanía de puerto de Flensburg, Dinamarca, y se inició la búsqueda del buque por mar y cielo, hasta que la Policía Marítima encontró amarrado a muelle en Hamburgo un carguero soviético con un tremendo boquete. El capitán soviético tuvo que reconocer el siniestro y aceptar que abandonó el área sin prestar auxilio ni reportar el desastre. Ese es el Große Belt donde navegamos años antes sin práctico a bordo, donde había que caer al alcanzar la boya y mirar hacia lo alto para recibir el saludo de los turistas ocho cubiertas más arriba. El abogado continuó su exposición hasta dar lectura a la Resolución de la Capitanía de Puerto de Flensburg declarando culpable de la colisión al buque soviético y exonerando de responsabilidad al astillero. Levantó la vista, se quitó pausadamente los anteojos y concluyó: *"Roma locuta, causa finita".*

El almirante Nicolini me miró con cara de "ya se lo dije". Me autorizó intervenir. Me dirigí al presidente del directorio de HDW, Herr Peter Hansen-Wester, y con iguales ademanes dije solemne: "El asunto es que no estamos en Roma y el caso no ha terminado". Ante el asombro de todos, continué. "Los arreglos entre sus aseguradores y los soviéticos no son cosa nuestra. Aquí estamos para deliberar sobre daños ocultos que afectarán la vida remanente del submarino y cómo nos debe resarcir el astillero porque es obvio que nada seguirá igual". Yo recordaba que, al desembarcar en Argentina las secciones de uno de sus submarinos, falló la maniobra y cayó al fondo de la bodega desde varios metros de altura. Hubo juicios, demoras y penalidades. No había acuerdo entre las partes. Ya de noche, el presidente del directorio dijo fastidiado que ellos no reconocían ninguna obligación y que se regresaba a Alemania. Ese estilo ya lo conocía; no había que impacientarse ni ceder. Años antes, el doctor Norbert Henke intentó lo mismo con el almirante Manuel Morán en Kiel y terminaron pagando unos 400.000 marcos alemanes por el hueco en el casco del *Islay*.

Todo estaba paralizado. El señor Gerhardt Thulman, apoderado de Ferrostaal, pidió continuar al día siguiente, sábado. Todos podían, menos yo, que tenía el compromiso con mi hija de llevarla al festival de su colegio. Insistió, consulté con mi esposa y accedió. A las nueve de la mañana se reinició el diálogo de mudos. *Herr* Thulman se impacientó y dijo que de esa forma no llegábamos a ninguna parte. Todos nos quedamos atónitos cuando le propuso al almirante Nicolini que el capitán Barragán actuara de mediador "porque tenía buenas ideas". Intervine para precisar que eso era un imposible, porque yo defendía los intereses de nuestra Marina. Él insistió diciendo: "Ya lo sabemos". El almirante accedió y empecé trazando un diagrama con las ordenadas perfomance vs. años de servicios del submarino. Arbitrariamente dibujé una horizontal de 95% a 20 años, que luego empezaba a declinar decididamente hasta alcanzar los 30 años de vida remanente. Era impresionante. Todos me miraban. "Esto es lo que va a ocurrir", afirmé como si yo fuera el profesor Gabler. "La vida remanente se reduce a la mitad y se acaba 10 años antes. Ustedes tendrán dudas porque antes de los 20 años los reemplazan, pero para nosotros es normal sobrepasar los 40 años". No hubo comentarios. Con expresión de generosidad, concluí: "Esta reducción en perfomance y en vida la valorizamos en seis millones de marcos (unos cuatro millones de dólares).

El señor Thulman pidió una interrupción de 15 minutos. Consultó a la principal en Essen. Al regreso, nos dijo que estaban dispuestos a aceptar hasta tres millones de marcos alemanes de penalidad con ciertas condiciones. El

almirante Nicolini me miró incrédulo. Continuó: "Que el recorrido integral y cambio de baterías del BAP *Islay* se realice en su astillero". Nosotros pedimos otro intermedio. En una de sus escasas sonrisas, el almirante Nicolini dijo: "Oiga, Barragán, ellos no saben que ayer han ganado está licitación". Nuevamente en la mesa, les formulé una contrapropuesta. Les aceptaríamos los tres millones de marcos con la condición de que ellos aceptaran de inmediato el recorrido del *Islay* y el *Arica*, zarpando el *Islay* en 15 días, sin esperar las resoluciones autorizaciones ni los pagarés de la Dirección General de Crédito Público del Estado. Nuevo intermedio, consulta a Essen y caras felices. Zarpó el *Islay*, recibimos un crédito de tres millones de marcos en repuestos para los seis submarinos y estaba asegurado el recorrido del *Arica*. Así se firmó el acta y caso finito. Nadie imaginó que vendría el no pago de la deuda externa y esa es otra historia.

Fuerza silente

Como comandante de la Fuerza de Submarinos, fui consultado sobre el desguace sin reemplazo de los cuatro submarinos "S". Mi oposición fue tajante y la apoyó el comandante general de Operaciones Navales, vicealmirante Julio Pacheco Concha Hubner. Con ocho submarinos en la mar, "hundimos" toda la Fuerza Naval invasora en contundente juego de guerra. Esta fue la época de oro de la Fuerza de Submarinos del Perú, con 12 submarinos operativos y un destructor madrina de submarinos.

Recomiendan no hablar de uno mismo porque suele pecarse de inmodestia. Hoy comprobamos con satisfacción que, 44 años después, nuestros submarinos clase 209 siguen siendo los mejores. Durante 14 años somos los preferidos por la U.S. Navy entre todas las flotas de submarinos convencionales para entrenar sus fuerzas navales. El hábil empleo táctico de los peruanos sigue siendo para ellos la mayor amenaza submarina. Los almirantes al mando de sus FT solo esperan aparecer la bomba de humo por la proa de su portaviones. Nuestro calificativo es *"outstanding"*.

Mirando a futuro, soy un convencido de que nuestros submarinos 209 tienen vigencia para rato. A los seis debe instalárseles misiles submarino/superficie apoyados por inteligencia satelital. Ataques desde 50 km de distancia son suficiente disuasión para cualquier desafortunada aventura. El área de cobertura con misiles es 25 veces mayor que con torpedos de 10 km. Multiplicado por seis submarinos, la cobertura sería 150 veces mayor, exactamente 7.854 km^2. Un

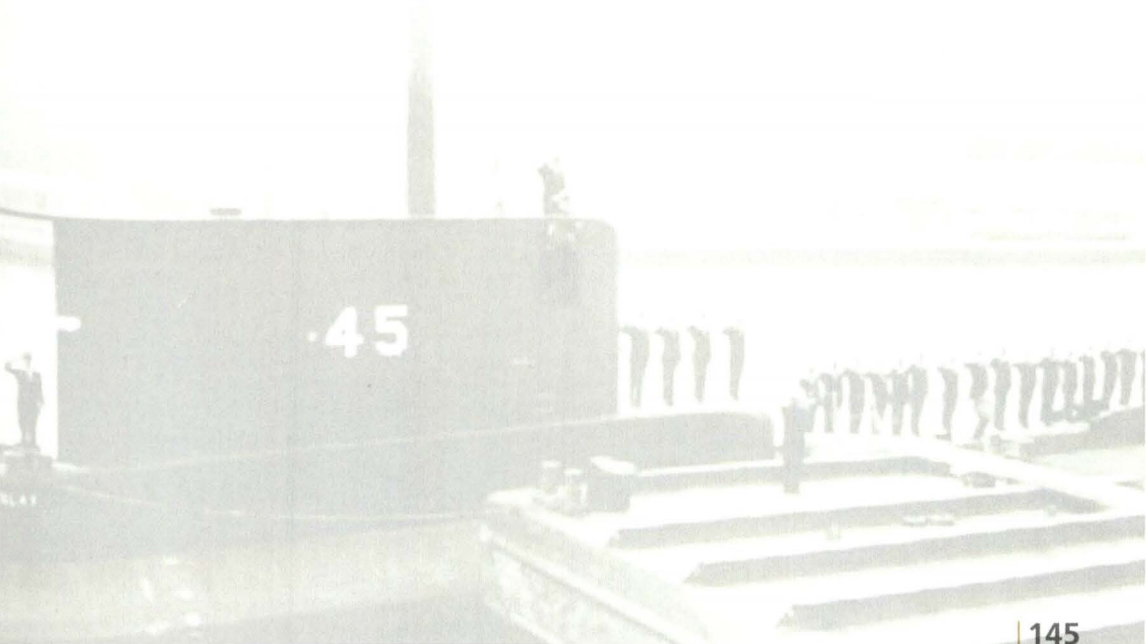
elemental cálculo de costo-beneficio justifica plenamente la repotenciación. No es táctica, es aritmética.

Epílogo

El escenario internacional ha cambiado desde que comandé el BAP *Islay* hace 44 años, pero desde que Caín mató a su hermano, la amenaza se mantiene en pie. Si Abel hubiera tenido tan solo un garrote a la mano, de seguro lo habría disuadido. La disuasión es la estrategia correcta.

Bibliografía

BARRAGÁN SCHENONE, Gustavo. *Snorkel-BAP Islay. 42 años después. Asociación de Oficiales Submarinistas del Perú, 2016.*





Guerra híbrida: ¿antigua o nueva forma de hacer la guerra?

Capitán de navío Juan Carlos Llosa Pazos

Egresado de la Escuela Naval del Perú en 1992. Ha sido Jefe de la Oficina de Información del Comando Conjunto de las FFAA, Jefe de la Escuela de Guerra de Superficie, comandante de la Base Naval de Chimbote y director de la Escuela Conjunta de las FFAA. Actualmente, es subdirector de Información de la Marina. Es calificado en Guerra de Superficie y en Ingeniería de Sistemas. Magíster en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval y egresado del Programa de Maestría en Ciencia Política de la Pontificia Universidad Católica del Perú y del Programa de Maestría en Gestión Cultural, Patrimonio y Turismo en la Universidad San Martín de Porres. Catedrático de la Escuela Superior de Guerra Naval, y Escuela Conjunta de las FFAA. Colaborador de la *Revista de Marina* desde 1995. Ha publicado artículos en diversos diarios y publicaciones del país.



Resumen

En ciertos conflictos militares alrededor del mundo se desarrolla la guerra híbrida, como resultado de las nuevas condiciones geopolíticas y geoeconómicas que vivimos. En el presente artículo se sostiene que el uso de lo híbrido no es necesariamente nuevo (Sun Tzu ya habría hablado de sus métodos) y que su empleo es complementario a las formas aceptadas de hacer la guerra.

Palabras clave

Guerra híbrida, guerra convencional, estrategia, terrorismo, comunicación.

ABSTRACT

In certain military conflicts around the world, the hybrid war is developing, as a result of new geopolitical and geo-economics conditions we live in. In the present article it is uphold that the use of hybrid is not necessarily new (Sun Tzu would have already talked about its methods) and that its use is complementary to the accepted ways to make war.

KEYWORDS:

Hybrid War, Conventional War, Estrategy, Terrorism, Communication.

Introducción

La guerra es un asunto de índole profesional —para quienes visten y han vestido uniforme— que siempre habrá de ser motivo de estudio y análisis. Y aun cuando hoy se le prefiera llamar de otras maneras menos "agresivas", eso no hará que sea menos real ni que deje de producir un sinnúmero de efectos indeseables. La guerra existe y, con toda seguridad, tal como vamos, no habrá de extinguirse en el siglo XXI, aunque a nadie en su sano juicio le pueda gustar la sola idea del panorama sombrío que se relaciona con su estallido. De ahí que es indispensable que sigan existiendo un conjunto de profesionales que la comprendan, se capaciten y entrenen continuamente en sus artes —que van de lo técnico-táctico a lo estratégico militar— para dominarlas, luchar por evitarlas y, cuando todo esfuerzo por mantener la paz sea desbordado, saber actuar en procura de la victoria.

• Artículo recibido el 4 de abril de 2016, aprobado para su publicación el 11 de abril de 2016.

En estos últimos años, el mundo ha sido testigo del estallido de guerras en las que se emplean algunas metodologías, por así llamarlas, que no pocos estudiosos señalan como inéditas, mientras que otros, por el contrario, sostienen que en estas más bien se están mostrando prácticas empleadas en el pasado, que de tanto en tanto vuelven a ser utilizadas aunque con ciertos matices que difieren en algo de aquellas.

En este artículo revisaremos un nuevo término de interés profesional, denominado *guerra híbrida*, que se está presentando en los conflictos militares de ciertas regiones del planeta a consecuencia de nuevas condiciones geopolíticas y geoeconómicas imperantes.

Una nueva forma de hacer la guerra no tan nueva

El reconocido historiador inglés John Keegan (1934-2012), a contraposición de los postulados del general Clausewitz, señala que es la cultura, y no la política, el *leitmotiv* de la violencia que se convierte en guerra cuando involucra a grandes grupos de personas y en espacios terrestres o marítimos. Para Keegan, el genial pensador estratégico e historiador prusiano no fue capaz de percibir que desde la cultura surgen las diferentes formas con que los pueblos han producido y reproducido miles de veces este fenómeno violento a lo largo de la historia. En el espacio de la guerra primitiva, la razón política, en el sentido de la dirección y administración de los asuntos públicos, no existe. Las guerras se desataban por cuestiones de rivalidades de clanes, disputas por mujeres o por alimentos, o por acusaciones de cobardía[1].

Sin embargo, una vez aparecido el Estado como organización política que jerarquiza y norma, le imprime a la guerra tempranas estructuras institucionales, como los ejércitos preprofesionales que evolucionan hasta llegar a los profesionales con sus doctrinas y ordenanzas. Con el Estado se busca instaurar un orden en el "campo de batalla" no solo para combatir, sino también para reclutar, planear y abastecer. Entonces la guerra se convierte en un acto político que obedece a asuntos de gobierno del reino y, como consecuencia, surgirán usos, costumbres y acuerdos practicados y respetados entre las partes que luchan; de ahí que el fenómeno enmarcado en estos parámetros devendría en convencional.

1. KEEGAN, John. *Historia de la guerra*. Madrid: Turner Publicaciones. 2014, p. 138.



Guerra híbrida: ¿antigua o nueva forma de hacer la guerra?.

Sin embargo, en muchos momentos los convencionalismos de la guerra amoldados por siglos en el seno del Estado serán quebrados cuando los estrategas echen mano a prácticas que en esencia son preestatales y que se mantienen vivas en ciertos rasgos culturales que no fueron incorporados a los usos de las tempanas estructuras institucionales bélicas, en no pocos casos por considerárseles incivilizadas. El elemento cultural en la naturaleza de la guerra muchas veces rompe la simetría del convencionalismo interestatal, para dar cuerpo a formas de combatir de manera que se consideran irregulares, empleadas como último recurso. Empero, se debe señalar que la guerra convencional no niega la irregular, ya que ambas pueden confluir —siendo estimuladas por quien las conduce— complementándose. Esta situación da lugar a lo que en los últimos tiempos se ha llamado la guerra híbrida. Como sostiene el sociólogo español Guillem Colom, la guerra irregular, a la que podría considerársele padre de la familia de varias maneras de hacer la guerra fuera de las reglas —como la híbrida o la asimétrica—, es complementaria a la convencional —o regular—, las dos caras de la misma moneda.

Cabe precisar que el término híbrido se refiere al producto de elementos de distinta naturaleza, es decir, una suma de cosas que se complementan. De ahí que puede considerarse la guerra híbrida como la combinación, la mezcla, el complemento de las formas aceptadas de combatir que están vedadas o no se ajustan a las reglas. Por tanto, su empleo abarca a lo regular como a lo que no lo es; es decir, los mercenarios, los terroristas, la delincuencia internacional, entre otros.

Puede sostenerse que se usa lo híbrido como complemento —se elige este término como su principal característica— de la acción bélica de un Estado —o grupos armados—, para vencer a como dé lugar cuando son notorias las desventajas en relación con su oponente, como el duelo entre David y Goliat. Pero aparentemente esto no aporta nada nuevo a la guerra, ya que desde siempre han surgido estrategias o tácticas que hicieron la diferencia de lo convencional en el campo de batalla o fuera de él. Incluso hay quienes sostienen que en El arte de la guerra de Sun Tzu se hallan los orígenes de la forma híbrida de hacer la guerra.

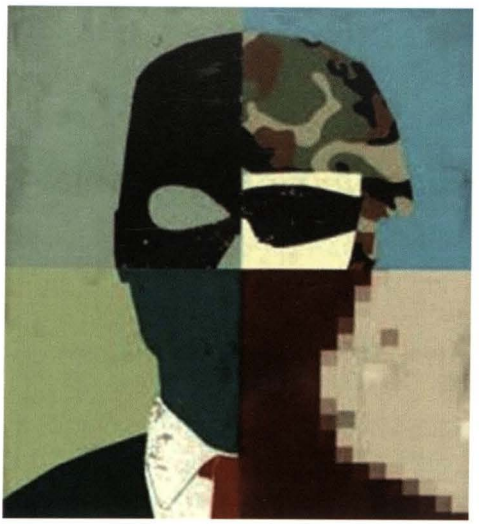
Gran parte de la esencia del concepto en estudio se puede extraer de la obra "La guerra más allá de las reglas", escrita por dos coroneles chinos en 1999, que hacen énfasis en las fortalezas de lo no convencional para asegurar la victoria, en un mundo, afirman, donde todas las cosas son interdependientes, y el significado de límites y fronteras es algo simplemente relativo, que permite combinar en un "gran método de guerra" todas las dimensiones y métodos tanto militares como no militares para llevar a cabo la guerra.

No pocos autores consideran también que la guerra híbrida es poco más que la guerra asimétrica, a causa del tipo de fuerzas que entran en contienda, su organización, sus estrategias, tácticas y objetivos.



Guerra híbrida en Ucrania.

Como se sabe, la diferencia entre la guerra irregular con la convencional —o regular— que mencionábamos arriba se basa en el uso de la primera en mención de la clandestinidad, del engaño, del camuflaje, lo que en muchos casos está reñido con el derecho intencional humanitario. Nada radicalmente novedoso, entonces, para hablar de una nueva practica guerrera.



La guerra híbrida es poco más que la guerra asimétrica.

Sin embargo, los que defienden la pertinencia del concepto afirman que a las antiguas acciones diferentes a lo convencional se suman el empleo de la tecnología de bajo costo y el ciberespacio. Como sostienen algunos expertos, la diferencia con los conflictos del pasado tiene relación con el incremento de capacidades del terrorismo, la delincuencia organizada y la guerra —operaciones— de información, así como del hecho de que estas capacidades puedan trabajar integradas. , según Sánchez[2]. En ese sentido, el doctor y teniente coronel (r) del US Army Frank G. Hoffman, investigador del Centro para la Investigación Estratégica en la Universidad de Defensa Nacional (NDU) de Estados Unidos, define la amenaza híbrida como "cualquier adversario que de manera simultánea y adaptativa emplea una mezcla de armas convencionales, tácticas irregulares, terrorismo y comportamiento criminal en el espacio de batalla, para alcanzar sus objetivos políticos".

Ha sido la OTAN la que ha definido de manera oficial, en la Cumbre de Cardiff, en Gales (Reino Unido), en setiembre de 2014, el término *hybrid warfare threats*, o teatros de guerra híbrida, y señala que "el enemigo trata de influir a los estrategas políticos más destacados y a los principales responsables de la toma de decisiones combinando el uso de la presión con operaciones subversivas. El agresor a menudo recurre a actuaciones clandestinas para no asumir la res-

2. SÁNCHEZ HERRÁEZ, Pedro. *La nueva guerra híbrida: un somero análisis estratégico*. 29 de octubre de 2014. [Consulta: 26 de julio de 2016]. Disponible en: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2014/DIEEEA54-2014_NuevaGuerraHibrida_PSH.pdf.

ponsabilidad o las posibles represalias. Sin la existencia de pruebas fehacientes, resultará difícil que la OTAN acuerde realizar una intervención".[3]

Guerra híbrida en Ucrania

En la guerra en el este de Ucrania, denominada también guerra del Donbáss, entre las fuerzas ucranianas y las prorrusas de las autoproclamadas repúblicas de Donetsk y de Lugansk, se han desarrollado diferentes acciones que se consideran híbridas, como las desplegadas por elementos civiles ucranianos prorrusos armados o fuerzas militares rusas, que han realizado operaciones especiales vistiendo uniformes sin rangos ni insignias que los identifiquen. El doctor Mark Galeotti, profesor de Asuntos Globales en la Universidad de Nueva York, se refiere a la guerra del Donbáss como una geopolítica de guerrillas, debido a no pocas similitudes con la clásica guerra de guerrillas: una cadena de mando descentralizada, unidades sin contacto entre sí, flexibilidad estratégica, enfrentamientos frontales de largas formaciones que dejan paso a emboscadas, maniobras envolventes y cercos a unidades completas.

Reflexión final

El concepto puede encontrar su más honda raíz en la antigüedad, en cómo se hizo la guerra desde antes del Estado —sin reglas y sin orden—, antes de que este último estructure y convencionalice —en un proceso largo de evolución— la forma de combatir. Del estadio preestatal se conservaron prácticas guerreras surgidas de la cultura de cada pueblo que quedaron fuera de los límites. Esto se relaciona con lo irregular, que viene a ser la matriz de la guerra asimétrica y de la guerra híbrida, por citar dos ejemplos.

En ese sentido, el politólogo argentino Sergio Eissa, siguiendo a HoffMan, apunta que las Fuerzas Armadas tienen que aprender. Como operar exitosamente en este espacio del campo de batalla en expansión, para maniobrar contra la mente tanto de nuestros oponentes como de la población en general.

3. RUIZ RAMAS, Rubén. *Rusia se adapta a la guerra híbrida del siglo XXI.* 8 de junio de 2015. [Consulta: 26 de julio de 2016]. Disponible en: http://www.esglobal.org/rusia-se-adapta-a-la-guerra-hibrida-del-siglo-xxi

Como hemos visto, todo parece indicar que estamos ante un concepto que requiere de mayor maduración académica para establecer su exacta dimensión, lo que permite incluirlo con solvencia y de manera específica en los planes estratégicos de seguridad nacional de cada país de acuerdo con su realidad geopolítica y geoestratégica, ya como amenaza, ya como riesgo. Como todo asunto militar, la guerra híbrida genera una interesante oportunidad para que la Escuela Superior de Guerra Naval, mediante el análisis y la reflexión académica de sus investigadores y profesores principales, así como de sus discentes, pueda brindar una contribución más en la generación de conocimiento para la Marina de Guerra del Perú y para las entidades públicas y privadas involucradas o interesadas en la temática de la seguridad nacional.

Bibliografía

- BLASCO, Javier. *Lecciones aprendidas de la guerra híbrida aplicada al mundo empresarial.* S. f. [Consulta: 26 de julio de 2016]. Disponible en: https://sites.google.com/site/articulosfjavierblasco/lecciones-aprendidas-de-la-guerra-hibrida-aplicada-al-mundo-empresarial
- COLOM, Guillermo. *Entre Ares y Atenea. El debate sobre la revolución en asuntos militares.* Madrid: Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado. 2008.
- KEEGAN, John. *Historia de la guerra.* Madrid: Turner Publicaciones. 2014.
- RUIZ RAMAS, Rubén. *Rusia se adapta a la guerra híbrida del siglo XXI.* 8 de junio de 2015. [Consulta: 26 de julio de 2016]. Disponible en: http://www.esglobal.org/rusia-se-adapta-a-la-guerra-hibrida-del-siglo-xxi
- SÁNCHEZ HERRÁEZ, Pedro. *La nueva guerra híbrida: un somero análisis estratégico.* 29 de octubre de 2014. [Consulta: 26 de julio de 2016]. Disponible en: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2014/DIEEEA54-2014_NuevaGuerraHibrida_PSH.pdf.





BAP *Coronel Bolognesi*: el buque del héroe de Arica

Teniente EP Jaime Miguel Taype Castillo
Licenciado en Historia por la Universidad Nacional Federico Villarreal y magíster en Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN). Obtuvo el primer puesto en el Concurso Nacional de Tesis en Historia 2013, organizado por la Asamblea Nacional de Rectores (ANR) y Concytec. Ha realizado el Curso Básico de Derecho Internacional Humanitario y Derecho Internacional de los Derechos Humanos del Ministerio de Defensa. Pública artículos de historia en *Revista de Marina*, *Expresión Militar*, *Documenta de Historia Militar* del Ejército del Perú y en la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (España e Italia).



RESUMEN
Culminada la Guerra del Guano y el Salitre (1879-1883), la capacidad de la escuadra peruana quedó mermada. Sin embargo, su potencia se fortaleció con la incorporación de dos nuevas unidades a comienzos del siglo XX, que fueron bautizadas con los nombres de los dos más importantes representantes de la defensa y dignidad nacional: el almirante Miguel Grau y el coronel Francisco Bolognesi. Desde aquella oportunidad, el *Coronel Bolognesi* surcaría también el mar peruano.

PALABRAS CLAVE: Buques, Armada del Perú, defensa nacional.

ABSTRACT
Once the Guano and Salitre War was ended (1879-1883), the capacity of the Peruvian squadron was reduced. However, its power was strengthened with the incorporation of two new units at the beginning of the 20th century which were baptized under the names of the two most important representatives of the National Defense and Dignity: Admiral Miguel Grau and Colonel Francisco Bolognesi.

KEYWORDS: Ships, Peruvian Navy, national defense.

Introducción

Las acciones más sublimes protagonizadas por los hombres durante las guerras han llevado posteriormente a las entidades civiles y militares de su país a adoptar sus nombres, como una manera de rendirles un justo homenaje y seguir su legado. Particularmente en las Fuerzas Armadas es común encontrar que cuarteles, bases, batallones e inclusive buques lleven los nombres de los héroes que vistieron los uniformes de sus respectivas instituciones. Esta situación no ha sido ajena en las fuerzas militares peruanas.

• Artículo recibido el 5 de abril de 2016, aprobado para su publicación el 8 de abril de 2016.

En efecto, particularmente el Ejército y la Armada del Perú ha denominado a sus unidades, dependencias y navíos con los nombres de quienes ofrendaron sus vidas en las diferentes contiendas ocurridas a lo largo de nuestra historia republicana, ya sea durante el proceso de consolidación de la independencia o en defensa de su integridad territorial, particularmente durante la guerra de 1879-1883.

Sin embargo, la trascendencia de sus actos y el reconocimiento por parte de sus connacionales ha llevado en ocasiones a denominar determinadas unidades militares con el nombre de un héroe que no perteneció a su institución. Esto sucedió con la Marina de Guerra del Perú, que en 1905 bautizó a uno de sus dos cruceros recientemente adquiridos con el nombre de *Coronel Bolognesi*, como una manera de honrar la memoria del Titán del Morro de Arica y hoy patrono del Ejército del Perú.

Fortaleciendo la Defensa Nacional

Una de las consecuencias de la guerra con Chile fue el debilitamiento de nuestras Fuerzas Armadas. Una preocupante situación enfrentaba la Armada peruana, fuerza que resultaba fundamental para la época, teniéndose en cuenta la doctrina de Alfred T. Mahan que señalaba: "Quien poseía el dominio del mar obtendría la victoria" y, además, que el "poder naval acrecienta el prestigio y el poder de la nación".

Esta situación llevó al vicepresidente de la República Serapio Calderón a expresar, durante su mensaje al Congreso en 1904, lo siguiente: "No tenemos Marina de Guerra Nacional, como bien lo sabéis". Por aquellos años la escuadra se componía del crucero *Lima*, construido en 1880 y que se encontraba en mal estado, así como de los viejos transportes *Constitución* (1886) y *Chalaco* (1884)[1].

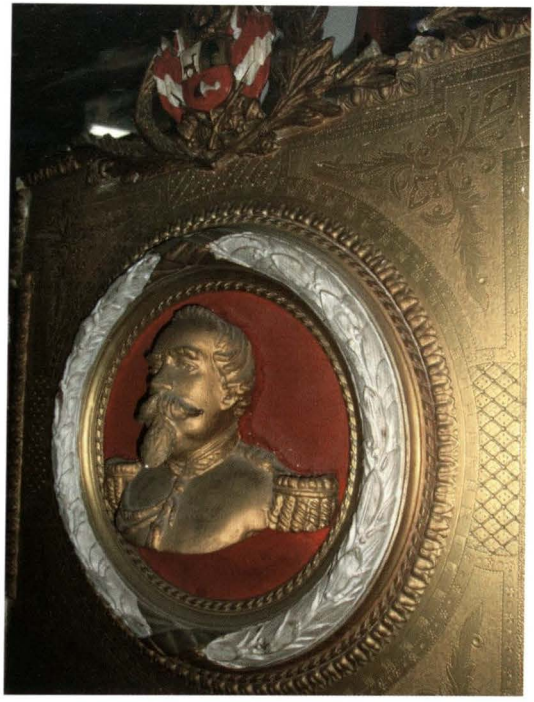
En el caso del Ejército, tras la guerra había comenzado su reorganización y modernización, con la contratación de una Misión Militar Francesa en 1896. Sin embargo, la Armada recién comenzó a resurgir a inicios del siglo XX, cuando corrió entre las autoridades y la opinión pública la intención de adquirir modernos buques de guerra.

La voluntad política impulsada por el entonces presidente del Perú, José Pardo y Barreda, así como de su ministro de Guerra y Marina, general Pedro E. Muñiz,

1. BASADRE, Jorge . *Historia de la República del Perú.* Tomo VIII. Lima: Editorial Universitaria, 1983, p. 238.

desembocaron en gestiones por lograr un préstamo en el extranjero. Paralelamente, la ciudadanía colaboraba con una gran colecta nacional para lograr la adquisición de nuevas unidades navales.

El fortalecimiento de la Armada del Perú tuvo un gran impulso durante el Gobierno de Pardo, pues se adquirió en 1905 el transporte *Iquitos* por la suma de 29.000 libras peruanas. Posteriormente, el Gobierno peruano mandaría a construir en los astilleros Vickers de Inglaterra ese mismo año los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*. Su armamento consistía en dos cañones de 152 mm, 8 ametralladeras y dos tubos lanza torpedos White Head de 45 cm[2].



Homenaje al coronel Francisco Bolognesi. Col. autor.

La adquisición de armamento para nuestras fuerzas militares se veía necesaria, a razón de mantenerse pendiente la posesión de Tacna y Arica, mientras la opinión pública aún conservaba fresca las consecuencias de la guerra con Chile, entre otros detalles que obligaban a tener una fuerza disuasiva ante cualquier alteración bilateral. Ello no significaba caer en el armamentismo revanchista, como fue equivocadamente percibido por el país mapocho al tener conocimiento de las adquisiciones peruanas.

El crucero *Coronel Bolognesi* y su travesía al Perú

¿Es posible que una unidad naval lleve el nombre de un héroe perteneciente a la fuerza terrestre? Si nos remontamos a la historia, veremos que durante

2. BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú*. Tomo VIII. Lima: Editorial Universitaria, 1983, p. 156.

la Guerra por el Guano y el Salitre, el 1 de abril de 1880, el coronel Francisco Bolognesi Cervantes fue declarado como jefe de la plaza de Arica, por lo que las fuerzas en tierra y mar estuvieron bajo su comando[3].

Una muestra respecto al mando de las unidades navales es la orden dada por Bolognesi al comandante del monitor *Alianza* de llevar a cabo un reconocimiento en las cercanías de la quebrada de Vítor (11,5 millas al sur), para comprobar el posible desembarco de tropas enemigas en ese lugar. A fines de dicho mes, nuevamente el mismo navío cumpliría otra misión similar ordenada por el jefe de la plaza[4].

Debemos tener en cuenta que durante la contienda dos peruanos perennizaron, con su actitud y valor, la dignidad y la defensa nacional: el almirante Miguel Grau Seminario y el coronel Francisco Bolognesi Cervantes, ambos proclamados posteriormente como patronos de la Armada y del Ejército, respectivamente. Con sus nombres serían bautizados ambos cruceros adquiridos por el Perú a principios del siglo XX.

Con el objetivo de recuperar nuestra fuerza naval, el presidente Pardo emprendió la búsqueda en el extranjero de fuentes de financiamiento económico y así obtuvo del Banco Alemán Trasatlántico tan ansiado empréstito. Este préstamo sería el primero después de casi treinta años (desde1876), que reabrió el crédito nacional ante los mercados extranjeros, pues anteriormente nadie prestaba a nuestro país ni un solo centavo[5].

Mientras esto sucedía en el extranjero, en el Perú se conformó la Junta Patriótica dirigida por el magistrado Santiago Figueredo, quien se encargó de recolectar las erogaciones de la población. "El Gobierno dispuso que los municipios formasen juntas recaudadoras de los donativos y un grupo de ciudadanos generosos formó en Lima la Junta Patriótica, cuyo gran animador fue el señor Figueredo [...] Gente modesta llegó a donar dinero para la defensa de su país". Esta gran colecta logró reunir un millón y el gobierno completó la suma necesaria para adquirir dos cruceros y armamentos modernos[6]. Durante las colectas periódicas, destacaron particularmente las ciudades de Iquique, Trujillo y Mollendo.

---

3. COMISIÓN PERMANENTE DE HISTORIA DEL EJÉRCITO DEL PERÚ. *La epopeya del morro de Arica. 7 de junio de 1880*. Lima: Editorial e imprenta DESA-CPHEP, 1980, p. 60.
4. CARBAJAL, Melitón. *Historia marítima del Perú, 1879-1883*. Tomo XI, Vol.3. Lima: Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú, 2008, p. 350.
5. PALACIOS, Raúl. *Historia marítima del Perú, 1884-1906*. Tomo XII, Vol.1. Lima: Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú, 1990, p. 283.
6. BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú*. Tomo VIII. Lima: Editorial Universitaria, 1983, p. 155.

> Fue el empréstito de 1905 motivo de gran satisfacción. Su monto alcanzó las 600.000 libras esterlinas y su origen lo encontramos en una autorización legislativa muy previsora y muy patriótica. Fueron banqueros de Berlín los que cubrieron con exceso esta suma, la misma que garantizada con el impuesto a la sal, producto que servía para la compra de armamento marítimo y terrestre[7].

Es interesante observar cómo la voluntad política y la colaboración de la población es capaz de alcanzar importantes metas a pesar de las adversidades, sobre todo cuando esta aspiración involucra la seguridad y defensa del país. La herida dejada por la guerra sirvió para unir a los peruanos y buscar recuperar sus fuerzas militares a fin de enfrentar cualquier eventualidad, más aún cuando estaba pendiente el problema de la posesión de dos regiones controladas por Chile.

> Sin aceptar la necesidad de sacrificios exagerados ni desconocer los peligros de la impaciencia, hizo labor preventiva y patriótica, armando la nación en la medida modesta de su capacidad económica. Fueron resultados de esta política prudente la compra de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, las fortificaciones de Lima y Callao, y la previsión que recibió el Ejército de un armamento nuevo y adecuado a sus más rudimentarias necesidades[8].

Los opositores de Pardo señalaban que éste "limitaba" su Gobierno a la obra educativa y a la compra de dos barcos. Sin embargo, lo trascendente de este gobernante es que, a pesar de ser miembro de una familia oligárquica, fue quien propició un desarrollo nacionalista. Para el historiador Jorge Basadre, José Pardo fue honesto, defendió la democracia, respetó la libertad de expresión y fue un progresista sin extremismos[9].

Alcanzado el monto necesario a través de la colecta nacional y del préstamo internacional, el presidente José Pardo, junto con su ministro de Guerra y Marina, general Pedro Muñiz, invitaron a un representante de la casa constructora Vickers, Sons & Maxim de Inglaterra para evaluar la construcción de dos buques de guerra tipo Centinel, que se caracterizaban por ser muy veloces y que fueron construidos a manera de ensayo anteriormente para la

7. DÁVALOS Y LISSÓN, Pedro. *Diez años de historia contemporánea del Perú, 1899-1908*. Lima: Librería e imprenta Gil S.A., 1930, p. 163.
8. DÁVALOS Y LISSÓN, Pedro. *Diez años de historia contemporánea del Perú, 1899-1908*. Lima: Librería e imprenta Gil S.A., 1930, p. 199.
9. DURAND, Luis. *Perú histórico*. Tomo VIII. Lima: Editorial Milla Batres- Grupo La República, 2005, pp. 46-60.

Real Marina de S.M. Sin embargo, este tipo de buque no fue visto con simpatía por algunos jefes navales peruanos, entre los que estaban los contralmirantes Carvajal y Villavicencio.

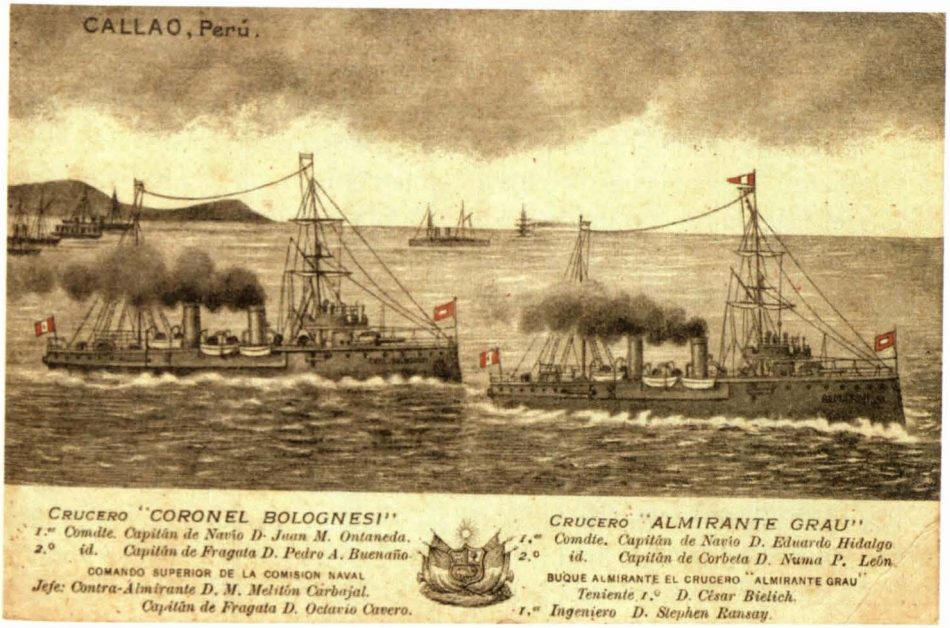
Pero la decisión ya estaba tomada por Pardo, quien ordenó a Vickers, Sons & Maxim la construcción de los dos cruceros tipo Centinel para nuestra Marina, que llevarían los nombres de *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*. Ante la decisión del mandatario, los mandos navales se encargarían de vigilar y colaborar con la construcción de ambos buques. Con la firma del contrato, la Junta Patriótica hizo entrega de un millón de soles como primera armada por el valor de las naves. De esta manera, dichas unidades servirían "de respeto para la defensa de sus costas si, por desgracia, se le hiciera víctima de una agresión"[10].

Iniciada la construcción de los navíos a fines de 1905 con la puesta de quilla del *Coronel Bolognesi*, los dos buques siguieron el proceso de armado supervisados por la comisión peruana liderada por el contralmirante Melitón Carvajal. Durante un año y medio se llevó a cabo la construcción de ambos cruceros, que pasaron a la fase de prueba en el mar a inicios de mayo de 1907.

Incorporación de los cruceros a la Armada Peruana

El día de la entrega llegó finalmente. Las primeras horas de la mañana del 28 de mayo de 1907, cuando la hora local marcaba las 8:00 horas, el astillero procedió a entregar oficialmente al comandante en jefe los dos buques, en medio de una ceremonia imponente, grata y sugestiva. Se izó al tope del palo mayor de cada uno de los cruceros el pabellón peruano con los honores militares de ordenanza. Se formaron en la cubierta de popa la tripulación de ambas naves con uniforme de parada, al estruendo de 21 cañonazos disparados simultáneamente; se presentaron las armas al Pabellón acompañado de las sagradas notas de nuestro Himno Nacional, que curiosamente era ejecutado por músicos alemanes, mientras que los ingleses presentes vitoreaban la ceremonia[11]. La conducción del crucero *Coronel Bolognesi* hacia el Callao estaría a cargo del capitán de navío Juan Manuel Ontaneda.

10. PALACIOS, R. *Historia marítima del Perú, 1884-1906*. Tomo XII, Vol.1. Lima: Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú, 1990, p. 286.
11. CAYO, P. *Historia marítima del Perú, 1906-1919*. Tomo XIII. Lima: Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú, 2009, pp.858-859.



Llegada de los cruceros *Coronel Bolognesi* y *Almirante Grau* al puerto del Callao. Col. autor.

La delegación naval peruana vio por conveniente contratar a personal británico para realizar la travesía de Inglaterra hacia el Perú, teniendo en consideración que el personal naval peruano no estaba convenientemente capacitado para hacerse cargo de los sistemas de ingeniería, maniobra y armamento en general, por lo que los británicos se encargaron de los principales puestos operativos a bordo de ambas unidades.

Zarpados de Fleetwood (Inglaterra) el 28 de mayo, los comandantes de los cruceros señalaron como únicas escalas Cabo Verde, Bahía (Brasil), Montevideo y Madryn en Argentina. Pasado el estrecho de Magallanes y navegando a 12 millas por hora, tenían como misión llegar forzadamente antes o el mismo día 28 de julio de 1907, día en que se conmemoraba un año más de nuestra independencia nacional. Junto con los cruceros viajaba el buque carbonero *Lancashire* con 5.000 toneladas de carbón, que serviría para proveerles de este combustible durante las escalas en los puertos antes señalados. Los puertos chilenos no estaban incluidos en el itinerario de los buques.

Durante la travesía de las naves peruanas se presentaron una serie de problemas a nivel técnico y climatológico, como sucedió a bordo del *Coronel Bolognesi*, en donde, por un mal manejo de las calderas, se quemaron algunos tubos de agua que obligaron al buque a disminuir su velocidad. Esta

situación hizo que el contralmirante Carvajal se embarcara en dicho buque a su llegada a Cabo Verde.

Las incidencias del recorrido del *Almirante Grau* y el *Coronel Bolognesi* eran informadas desde abordo por un corresponsal del diario *El Comercio*. Sin embargo, las noticias llegaban tardíamente a la capital peruana, porque el sistema de comunicaciones inalámbricas de los buques no eran suficientemente efectivas para largas distancias, por lo que tenían que esperar llegar al puerto de escala para remitir desde allí las informaciones.

Los cruceros llegaron a Río de Janeiro el 1 de julio de 1907 y a Montevideo cinco días después. La demora en el viaje se debía al clima (como sucedió entre Río y Montevideo, donde se presentaron vientos huracanados que embravecieron el mar) y también al mal desempeño de la tripulación inglesa contratada a bordo del *Coronel Bolognesi*, lo que obligó a despedir a varios de ellos en los puertos donde hacía escala. A su llegada al puerto argentino de Madryn, a mediados de julio, un grupo de peruanos residentes en Buenos Aires solicitó al contralmirante Carvajal que los cruceros visitaran dicho lugar. La respuesta del oficial resultó ser negativa, argumentando que tenía el tiempo en contra para arribar al Callao el 28 de julio.

Los buques cruzaron sin novedad el estrecho de Magallanes, lo que hacía suponer que llegarían el día de la fiesta nacional del Perú, pero al ingresar al Pacífico fueron recibidos por un terrible temporal que se agravó el 28 de julio, situación que les impidió llegar en la fecha ordenada. El temporal hizo consumir demasiado carbón y motivó que el *Coronel Bolognesi* perdiera la comunicación inalámbrica con el *Almirante Grau*. Recién el 30 de julio calmó el temporal y el primer buque pudo ser localizado por su gemelo a cien millas de distancia. Se detectó además que no contaban con suficiente carbón para las calderas de ambas maquinas, por lo que Carvajal decidió hacer escala en un puerto chileno, lo que no estaba previsto por órdenes superiores.

El puerto chileno de Coronel, ubicado en la provincia de Concepción, fue el lugar de arribo de los navíos peruanos el 1 de agosto. El *Coronel Bolognesi* fondeó a las 17:00 horas, mientras que el *Almirante Grau* lo había hecho horas antes. La oficialidad naval peruana fue visitada por sus pares mapochos durante toda su permanencia, que se prolongó hasta el 3 de agosto.

A pesar de la cordialidad, nuestro Pabellón Nacional fue izado en ambos buques y se tocó la marcha de banderas mas no el Himno Nacional. La visita de los marinos mapochos pudo haber tenido como propósito observar

detalles de los cruceros adquiridos por el Perú, teniéndose en cuenta que en 1905, al enterarse de la adquisición, la opinión pública y la prensa chilena divulgaron "la noticia" de que el Perú negociaba la compra de destructores (que son más poderosos en comparación a los cruceros) e iniciaban una carrera armamentista que tendría como propósito recuperar los territorios perdidos. Las autoridades peruanas en aquella oportunidad tuvieron que aclarar la "alarma" del país sureño.

Finalmente, el 3 de agosto, a las 13:40 horas, ambos buques zarparon de Coronel rumbo al Callao. Mientras tanto, la población de Lima y el Callao esperaba con mucho entusiasmo y algarabía la llegada. El jueves 8 de agosto, a las 17:00 horas, gran afluencia de público se apostó a lo largo del malecón Figueredo y las personalidades ocuparon la parte alta del Centro Naval esperando la llegada de las naves. Fuertes gritos de alegría se comenzaron a oír cuando en el horizonte apareció una línea de humo. Sin embargo, pronto la inquietud del público se calmó al conocerse que se trataba del buque carbonero *Lancashire*, que no hizo escala en Coronel y se adelantó a ambos cruceros.

El día 9 de agosto, cuando los relojes marcaban las 22:00 horas, dos haces de intensa luz barrieron la costa del Callao provocando algarabía en el público presente en el malecón Figueredo. Para la bienvenida de las naves, se instaló además iluminación eléctrica en la zona como ensayo. A la media noche se confirmó que los cruceros se encontraban fondeados tras la isla San Lorenzo, solo esperando el amanecer para dirigirse al puerto del Callao.

La noticia inmediatamente se propagó, por lo que el público abarrotó los trenes venidos de Lima. Siendo las 11:30 horas del 10 de agosto de 1907, el *Coronel Bolognesi* junto con el *Almirante Grau* fondeaban en el puerto chalaco, provocando vítores y frenéticos "Viva el Perú" del publico en tierra, así como en todos los botes que acompañaban ostentando nuestra bandera. La policía hacía esfuerzos por mantener el orden entre el público espectador, mientras el ministro de Guerra y Marina, general Muñiz, acompañado de otras autoridades abordaron ambos buques y conferenciaron con sus comandantes. Unas horas después, los mandos navales junto con los comandantes del *Coronel Bolognesi* y *Almirante Grau* se dirigieron a Palacio para presentarse ante el presidente de la República, con quienes se entrevistaron por varias horas.

Después de la guerra, la población elevaba de esta manera su autoestima y veía con orgullo cómo sus fuerzas militares se reequipaban, en esta oportunidad

bajo el nombre de dos hombres que defendieron con sus vidas la soberanía y la dignidad nacional. De esta manera, el *Coronel Bolognesi* navegaba imponente y orgulloso, como lo hizo el Titán camino a la gloria en el morro de Arica. Su acción aquel 7 de junio de 1880 hizo que la Armada rindiera un justo homenaje al coronel Francisco Bolognesi, adoptando su nombre para uno de sus más poderosos buques a partir de aquel año de 1905 en que se adquirió naves de ese tipo, tradición que se ha venido manteniendo hasta la actualidad.

La donación de las damas cautivas al crucero *Coronel Bolognesi*

A mediados de setiembre del mismo año, los buques zarparon del Callao para recorrer todo el litoral peruano. La travesía tenía el propósito adicional de recibir a los jóvenes conscriptos que desearan prestar su servicio militar abordo. El *Almirante Grau* recorrió el sur del país, mientras que el norte fue visitado por el *Coronel Bolognesi*.

Los buques fueron recibidos con algarabía por las autoridades y poblaciones de los puertos, como sucedió por ejemplo con el *Coronel Bolognesi* en Paita y Eten, donde se realizaron suntuosas fiestas y presentación de jóvenes prestos a servir en el crucero. Sucedió lo mismo con el *Almirante Grau* al sur del Perú. Ambos cruceros retornaron al Callao el 8 de octubre de ese año, llevando a bordo a conscriptos y voluntarios.

Asimismo, debe mencionarse un sublime gesto protagonizado por las damas de las provincias cautivas de Arica y Tacna, que se realizó el 21 de diciembre de 1907. Ese día, en una ceremonia a la que asistieron el presidente de la República y las más altas autoridades del país, las damas de ambas provincias confeccionaron y donaron, a través del diputado Carlos Forero, los pabellones de guerra para ambos cruceros. Además, las damas de Arica hicieron la entrega de un hermoso Escudo Peruano para el *Coronel Bolognesi*.

Este último acto reflejaba el patriotismo, el agradecimiento y el reconocimiento de las damas de Arica por el coronel Francisco Bolognesi. La muerte no fue capaz de borrar el nombre del Titán del Morro de Arica, que por el contrario se perennizó en la historia nacional y mundial, así como en el recuerdo de los peruanos. A pesar de la cautividad manejada por el país del sur de dos provincias peruanas, no fue capaz de detener el envío de aquel símbolo patrio entregado al crucero que ostentaba el nombre de *Coronel Bolognesi*.

Los buques *Bolognesi*



Los dos más importantes representantes de la defensa y dignidad nacional: el almirante Miguel Grau y el coronel Francisco Bolognesi. Col.autor.

Desde 1905, la Armada del Perú ha rendido homenaje al coronel Francisco Bolognesi Cervantes, héroe nacional y patrono del Ejército del Perú, manteniendo en uno de sus buques siempre el nombre del Titán de Arica. Es por eso que a lo largo de los años, y conforme se han modernizados sus unidades de superficie, es tradicional escuchar el nombre de BAP *Coronel Bolognesi* o *Bolognesi*.

Así observamos al buque Coronel Bolognesi, que prestó servicios de 1907 a 1958, tipo "crucero explorador", que fue modernizado a fines de la década de 1920. Durante su servicio participó en las operaciones navales durante el conflicto con Colombia (1932-1933) y en el conflicto con el Ecuador de 1941. También realizó patrullaje al norte del país, al resguardar particularmente la refinería de Talara ante un posible ataque de los países del Eje, en plena Segunda Guerra Mundial[12].

El segundo buque en llevar el nombre *Bolognesi* fue un crucero ligero que perteneció a la Armada británica y que navegó en nuestro espacio marítimo entre los años 1960 y 1982. Este buque, caracterizado por poseer nueve cañones, participó en el socorro de los sobrevivientes del terremoto de Yungay de mayo de 1970[13].

12. MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. *Incorporación de las fragatas misileras Bolognesi y Quiñones*. Callao, 2006, p. 8.
13. TAYPE, J. *La ayuda bajo del cielo: la participación del Ejército Peruano en el terremoto de 1970*. Revista *Expresión Militar*, 61-II. Lima: Dirección de Informaciones del Ejército, 2015, pp. 66-78.

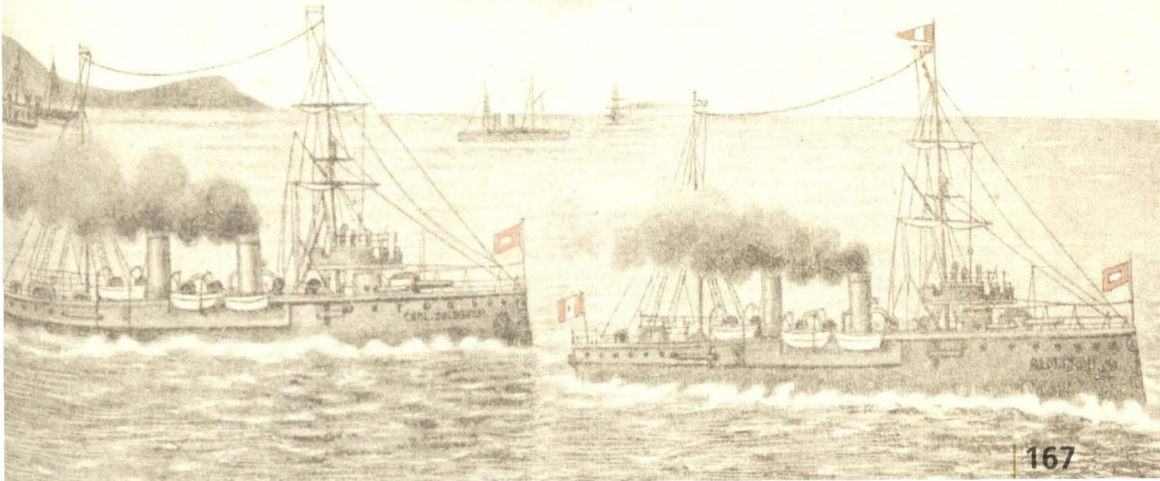
Posteriormente, un buque tipo destructor que llevó en nombre del héroe de Arica fue el navío holandés *Hr. Ms. Overijssel*, que prestaría servicios en la Armada peruana entre 1982 y 1990[14]. En la actualidad, ostenta el nombre de BAP *Bolognesi* la fragata misilera tipo Lupo (Lobo) que fue adquirida en 2006 a Italia.

El nombre de *Coronel Bolognesi* se ha mantenido vigente a lo largo de los años. Su acción en el morro de Arica ha sido ejemplo para sus connacionales y un hecho admirable ante el resto de los Ejércitos del mundo. Y una manera de honrar su nombre ha sido adoptándolo para denominar instituciones y unidades, como lo hace la Armada. A Grau y Bolognesi el deber y la gloria los unió, y por eso hoy los integrantes de las Fuerzas Armadas del Perú siguen su ejemplo y honran sus nombres sin distingo.

14. ORTIZ, J., CASTAÑEDA, A. *Diccionario biográfico marítimo peruano*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007, pp. 299-300.

Bibliografía

- BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú.* Tomo VIII. Lima: Editorial Universitaria. 1983.
- CARBAJAL, Melitón. *Historia marítima del Perú*, 1879-1883. Tomo XI, vol. 3. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2008.
- CAYO, Percy. *Historia marítima del Perú*, 1906-1919. Tomo XIII. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2009.
- COMISIÓN PERMANENTE DE HISTORIA DEL EJÉRCITO DEL PERÚ. *La epopeya del morro de Arica. 7 de junio de 1880.* Lima: Editorial e Imprenta DESA-CPHEP. 1980.
- DÁVALOS Y LISSÓN, Pedro. *Diez años de historia contemporánea del Perú, 1899-1908.* Lima: Librería e Imprenta Gil. 1930.
- DURAND, Luis. *Perú histórico.* Tomo VIII. Lima: Editorial Milla Batres y Grupo La República. 2005.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. *Incorporación de las fragatas misileras Bolognesi y Quiñones.* Callao: Marina de Guerra del Perú. 2006.
- ORTIZ SOTELO, Jaime y CASTAÑEDA, Alicia. *Diccionario biográfico marítimo peruano.* Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2007.
- PALACIOS, Raúl. *Historia marítima del Perú, 1884-1906.* Tomo XII, vol.1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1990.
- RODRÍGUEZ, John. *Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884.* Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2000.
- TAYPE, Jaime. La ayuda bajó del cielo: la participación del Ejército Peruano en el terremoto de 1970. En: *Expresión Militar*, 2015. Vol. 61, nro. II, pp. 66-78.



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.



ticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
noticias nacionalesnoticias nacionales no
cionales noticias nacionales noticias nacionales no
nacionales noticias nacionales noticias nacionales no
nacionales noticias nacionales no
acionales noticias nacionales noticias nacionales noticias nac
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
noticias nacionales noticias nacionales n
onales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales no
acionales noticias nacionales noticias nacio
noticias nacionales noticias nacionales noti
onales noticias nacionales noticias nacionales noti
onales noticias nacionales noticias nacionales noti
onales noticias nacionales noticias nacionales noti
nales noticias nacionales noticias nacionales no

Inspector general de la Marina de Guerra visitó la Fuerza de Submarinos y Escuela de Calificación de Oficiales de la Marina de Brasil

El inspector general de la Marina, vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz, oficial calificado en submarinos y el más antiguo en actividad, visitó la Fuerza de Submarinos, la Escuela de Perfeccionamiento de Submarinos para Oficiales de la Marina de Brasil, y el Centro de Instrucción y Adiestramiento (Ciama), en la ciudad de Río de Janeiro.



Durante el recorrido a sus diferentes instalaciones, la autoridad naval peruana fue recibida por el comandante de la Fuerza de Submarinos de la Marina de Brasil, contralmirante Oscar Moreira da Silva Filho, quien le mostró las unidades navales bajo su comando, los proyectos más importantes de investigación y desarrollo, y los avances en infraestructura y tecnología que vienen alcanzando.

Posteriormente, en el recorrido al Ciama, destacaron los modernos simuladores tácticos y de trimado, así como la torre de entrenamiento para escape submarinista, los cuales contribuyen al continuo entrenamiento de su personal, bajo excelentes condiciones de simulación de combate.

Al término de la visita, el comandante de la Fuerza de Submarinos manifestó el interés de fortalecer e incrementar los intercambios a diferentes niveles del personal, con fines de capacitación y entrenamiento. Asimismo, cabe resaltar que, a través de estas visitas, se ratificaron las excelentes relaciones que existen con la Marina de Brasil.

Con la "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" fue condecorado el ministro de Defensa de España

Por haber contribuido al estrechamiento de los vínculos de amistad y cooperación con la Marina de Guerra del Perú, el Ministro de Defensa de España, Pedro

Morenés Eulate, recibió de manos de su homólogo peruano, Jakke Valakivi Álvarez, la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Cruz, Distintivo Blanco.



Durante la ceremonia realizada en el Salón Grau de la Comandancia General de la Marina, el ministro de Defensa de Perú, destacó las cualidades personales y profesionales de su par español y manifestó que la distinción otorgada representa la gloria de una institución que encarna el honor y la virtud militar.

El ministro de Defensa español agradeció la condecoración recibida y destacó el hecho que la relación histórica entre Perú y España se afianzará aún más cuando flamee el Pabellón Nacional peruano en el buque escuela a vela *Unión*, unidad que contó con la asistencia técnica de diversas empresas de dicho país. Recordó además que la relación entre las Armadas peruana y española viene anclada en la historia desde que se fundara en nuestro país la academia náutica de Lima en 1657, por lo que la condecoración la recibía a nombre de su país, de las fuerzas armadas y particularmente de la Armada española.

Pabellón Nacional flamea a bordo del buque a escuela a vela *Unión*

Después de más de una centuria, el anhelo se hizo realidad. La Marina de Guerra del Perú incorporó a sus filas al buque escuela a vela BAP *Unión*, en una ceremonia de trascendencia histórica, realizada en la Base Naval del Callao.

El buque escuela a vela más grande de Latinoamérica fue presentado luego de tres años de haber iniciado su construcción en los astilleros de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA) del Perú.

El trascendental acto fue presidido por el jefe de Estado, Ollanta Humala, acompañado del presidente del Consejo de Ministros, Pedro Cateriano Bellido; el ministro de Defensa, Jakke Valakivi Álvarez, y el comandante general

de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo.



El BAP *Unión* tiene dicha denominación en honor a la corbeta que combatió en defensa de nuestra patria en el siglo XIX. Esta unidad es considerada un hito en la historia naval del país, pues era un anhelo de la institución desde hace más de un siglo. Además de servir para la instrucción, la embarcación hará misiones de representación en los puertos del mundo. Llevará una exposición flotante sobre la gastronomía, el turismo, la cultura y el arte peruano.

El *Unión* tiene capacidad para 257 navegantes y está equipado con un auditorio, una biblioteca, una plataforma informática y aulas para que los aspirantes a oficiales aprendan de navegación astronómica, meteorología, oceanografía, hidrografía y maniobras navales.

El mascarón, pieza representativa de la nave, es la imagen del inca navegante Túpac Yupanqui, "El Resplandeciente", que está posado sobre la piedra de los 12 ángulos, levanta la mano derecha y apunta al Sol, señal de que guía a su nave y a su pueblo. Su mirada se encuentra firme hacia el horizonte y su rostro tranquilo es símbolo de paz.

La construcción de este navío se inició el 8 de diciembre de 2012 con la puesta de la quilla, la pieza más importante de la estructura, ya que se encarga de darle estabilidad a la embarcación.



Con el izamiento del Pabellón Nacional sobre la cubierta del BAP *Unión*, el navío fue incorporado oficialmente a la flota de buques de la Marina de Guerra del Perú. En la ceremonia, el obispo castrense, excelentísimo monseñor Juan Carlos Vera Plas-

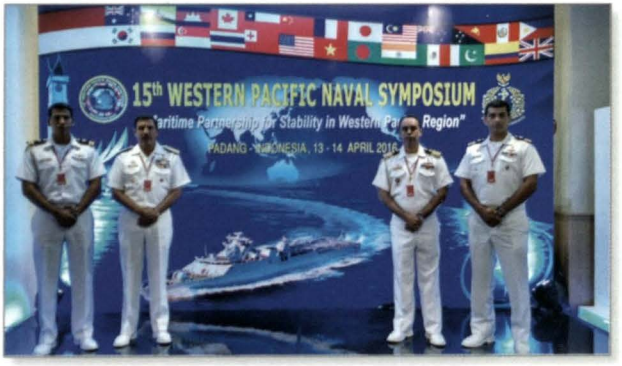
cencia, realizó una acción litúrgica, en la que bendijo a la dotación del buque.



Asimismo, se dio lectura al dispositivo legal que nombra al capitán de navío Gianfranco Polar Figari como comandante del BAP *Unión*. Acto seguido, se realizó el embarque de la dotación del buque, donde seis gavieros se colocaron en cada una de las tablas de jarcias. Seguidamente, el presidente de la República entregó el Pabellón Nacional al comandante del buque, quien abordó la nave para proceder al arriado de nuestro símbolo patrio. Emotivo momento que emocionó a todos los presentes, al convertirse en realidad el anhelo de la Marina de Guerra.

Marina de Guerra del Perú participó en Simposio Naval del Pacífico Oeste

Para incrementar la cooperación, ser un fórum de discusión de temas marítimos y generar un flujo de información que promueva acuerdos entre las Marinas participantes, del 25 al 28 de enero, en la ciudad de Jakarta (Indonesia), se llevó a cabo el Simposio Naval del Pacífico Oeste (Western Pacific Naval Symposium, WPNS), en cuyo desarrollo participaron miembros de la Marina de Guerra del Perú.



En dicho simposio, que fue organizado por la Armada de Indonesia, se trataron temas relacionadas con la Cooperación y Seguridad Marítima de

la región Asia-Pacífico, y participó el agregado de Defensa y Naval del Perú en Indonesia y concurrente en Singapur, capitán de navío José Luis Cabrera Ramírez.

Es importante referir que el Simposio Naval del Pacífico Oeste es un foro internacional que involucra a las Armadas más reconocidas y poderosas del mundo, bajo la base de la cooperación marítima en el Pacífico Oeste y se lleva a cabo cada dos años. La Marina de Guerra del Perú inició su participación en 2007 como país observador y desde 2012 es miembro del WPNS.

Destructor HMCS Vancouver de la Armada de Canadá arribó al puerto del Callao



Con la finalidad de incrementar los vínculos de amistad y camaradería que existen entre la Real Armada de Canadá y la Marina de Guerra del Perú, el 21 de febrero arribó al puerto del Callao el HMCS *Vancouver*.

La tripulación del buque de guerra realizó diferentes actividades protocolares y sociales, así como visitas al comandante de la Fuerza de Superficie, contralmirante Alberto Alcalá Luna, y al director de los Servicios Industriales de la Marina SIMA Callao, contralmirante Silvio Alva Villamón, autoridad naval que los invitó a un especial recorrido por el BAP *Unión*.

Como parte de su itinerario, la dotación del destructor canadiense recorrió diferentes instalaciones, dependencias y fuerzas operativas como la Fuerza de Operaciones Especiales de la Marina.

Buque escuela *Guayas* de la Armada de Ecuador realizó visita oficial en nuestro país



El buque escuela *Guayas*, de la Armada de Ecuador, arribó el 24 de febrero al muelle antedique en la Base Naval del Callao en visita oficial, para realizar diversas actividades profesionales, protocolares y culturales en nuestro país.

La tripulación del *Guayas* fue recibida con bailes típicos peruanos. En la ceremonia de bienvenida estuvieron presentes funcionarios de la Embajada del Ecuador en el Perú, autoridades navales y ciudadanos ecuatorianos residentes en el país.

Posteriormente, se realizó una conferencia de prensa en la Cámara de Oficiales de la nave, que fue presidida por el embajador del Ecuador en el Perú, José Sandoval Zambrano; el comandante del buque escuela *Guayas*, capitán de navío Carlos René Zumárraga Asanza; y el comandante de la Base Naval del Callao, capitán de navío Herman Oyarce.

En el desarrollo de la conferencia, el embajador del Ecuador en el Perú señaló: "Trabajamos con la Marina peruana desde hace muchos años y, precisamente, el año pasado tuvimos 200 militares ecuatorianos capacitándose, manteniendo el excelente nivel de las relaciones bilaterales y creando mecanismos de confianza a nivel de Fuerzas Armadas". Además, remarcó: "Estoy seguro de que, a lo que respecta al buque escuela *Guayas* y al buque escuela a vela BAP *Unión*, en un futuro no muy lejano tendremos cadetes que mutuamente se puedan acompañar en las tripulaciones y que en definitiva se constituyan en puentes de entendimiento y unión de nuestros países".

Como parte de las actividades programadas en el país, el *Guayas* abrió sus puertas para que el público pudiera visitar sus instalaciones y conocer más sobre esta unidad. La actividad tuvo especial acogida por parte de la ciudadanía.

Condecoración al ex embajador extraordinario y plenipotenciario del Perú en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y embajador concurrente ante Irlanda



En el Salón Grau de la Comandancia General de la Marina, el ministro de Defensa, Jakke Valakivi Álvarez, condecoró con la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial, Distintivo Blanco, al ex embajador extraordinario y plenipotenciario del Perú en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y embajador concurrente ante Irlanda, señor Julio Muñoz Deacon.

Tras la lectura de la resolución y la fórmula de imposición, el ministro Jakke Valakivi impuso la condecoración. Seguidamente, el comandante general de la Marina expresó: "Esta condecoración es símbolo de nuestras costumbres navales y representa el glorioso pasado de la Marina de Guerra del Perú y el legado de sus hombres, quienes en distintas etapas de nuestra historia han encontrado un alto sentido de sacrificio y del deber. Es, pues, una joya de gran valor espiritual otorgada a aquellas personas que durante su trayectoria profesional no han demostrado otra cosa sino valores, virtudes y lealtad puestos al servicio del país".

Posteriormente, el señor Julio Muñoz Deacon expresó su agradecimiento y profunda gratitud por el destacado reconocimiento público.

Esta condecoración de la Marina de Guerra es el reconocimiento a la importante labor durante su permanencia como embajador del Perú en el Reino Unido y principalmente como representante permanente ante la Organización Marítima Internacional. Su valiosa gestión permitió en 2013 lograr uno de los objetivos primordiales para el Perú y esta institución armada, ser miembro del Consejo de la OMI después de 28 años. Asimismo, el embajador Julio Muñoz Deacon dirigió el trabajo coordinado de la delegación peruana en Londres, la Cancillería y la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, y planificó un programa de trabajo desde el punto de vista protocolar y técnico, que contribuyó de manera contundente a que nuestro país lograra en las últimas elecciones nueva-

mente ser miembro del consejo de la OMI para el periodo 2016-2017, al alcanzar la mayor rotación de los países postulantes de América Latina y obtener en sexto en rotación de 23 países postulantes en la categoría

Izamiento del Pabellón Nacional en las patrulleras marítimas BAP *Río Pativilca* y BAP *Río Cañete*

En una significativa ceremonia de ribetes navales, se realizó el afirmado del Pabellón Nacional a bordo de las patrulleras marítimas BAP *Río Pativilca* y BAP *Río Cañete*.



Estas modernas unidades guardacostas construidas en el Astillero del SIMA Chimbote permitirán realizar operaciones de control y vigilancia, así como de prevención, disuasión y represión de las actividades ilícitas en apoyo a las operaciones realizadas por la Capitanía del Puerto, lo que garantizará la defensa de los intereses nacionales y la mejora de la seguridad de la población.

El trascendental acto, realizado en el Muelle Marginal de la Base Naval del Callao, fue presidido por el jefe de Estado, Ollanta Humala Tasso, quien estuvo acompañado del presidente del Consejo de Ministros, Pedro Cateriano Bellido; el ministro de Defensa, Jakke Valakivi Álvarez; el presidente del Congreso de la República, Luis Iberico Núñez; el jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, almirante Jorge Moscoso Flores, y el comandante general de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo.

A su turno, el ministro de Defensa remarcó: "La incorporación del BAP *Río Cañete* y el BAP *Río Pativilca* materializan el rol fundamental que desde inicios de la República cumplen las Fuerzas Armadas en la consolidación del Estado y la Nación peruana. Pero junto a ello constituyen también la materialización de una política de defensa acorde con las nuevas amenazas". Asimismo, exhortó a la dotación de las unidades guardacostas a comprender la responsabilidad por el bien del Perú y la inmensidad de las costas. Finalmente, felicitó a la Marina de Guerra, a los Servicios Industriales de la Marina (SIMA Perú) y a quienes participaron en la titánica tarea en la construcción de dichas patrulleras.

De igual manera, el comandante general de la Marina añadió: "Para la Marina de Guerra, la incorporación de estas dos primeras patrulleras marítimas refirma el compromiso permanente que la institución mantiene con la nación; en este caso, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas que, como autoridad marítima nacional, tiene la responsabilidad de salvaguardar la vida humana en el mar, así como combatir las actividades ilícitas en el ámbito acuático y prevenir o mitigar la contaminación tanto en el mar de Grau como en el área de búsqueda y rescate a su cargo, que se extiende hasta más de cinco mil kilómetros de nuestras costas".

En el transcurso de la ceremonia, la tripulación del BAP *Río Pativilca* y la del BAP *Río Cañete* abordaron las respectivas unidades. Posteriormente, el presidente de la República entregó el Pabellón Nacional al comandante de la patrullera marítima Río Pativilca, capitán de corbeta Samuel Namihas Castro, y, posteriormente, al comandante de la patrullera marítima Río Cañete, capitán de corbeta Sergio Páez.

Cabe destacar que la misión primordial de estas unidades estará enfocada en el patrullaje marítimo, la seguridad marítima, la defensa nacional, la búsqueda y el rescate. Es decir, se convertirán en un importante elemento que permitirá realizar operaciones de control y vigilancia, así como de prevención, disuasión y represión de las actividades ilícitas en apoyo a las operaciones realizadas por la Capitanía del Puerto, a fin de garantizar la defensa de los intereses nacionales y la mejora de la seguridad de la población.

Importante representatividad de la Marina de Guerra en el "Basic Officer Course United States Marine Corps"

En la Base del Cuerpo de Marines de Quantico en Virginia, se llevó a cabo la graduación del Basic Officer Course United States Marine Corps (BOC 7-15), en la que participó el alférez de fragata Mihailo Rakocevic Bouroncle, oficial calificado en Infantería de Marina de Guerra del Perú.

El curso, que se inició el 8 de setiembre de 2015, estuvo organizado en cuatro fases de instrucción: habilidades individuales, operaciones nivel escuadra, operaciones nivel pelotón y operaciones básicas nivel MAGTF (Marine Air-Ground Task Force). Durante las fases, se aplicaron diversos de métodos, desde folletos de estudio, lecturas, prácticas aplicadas o grupos de discusión, hasta ejercicios de cajón de arena, de campo y, en algunos casos, con munición de fuego. El curso también contó con entrenamiento digital, simuladores de los diversos armamentos y ejercicios de toma de decisiones.

Como parte del proceso académico, los estudiantes asumieron cargos tácticos y administrativos, durante los cuales fueron asesorados y calificados por los diversos ofi-

ciales integrantes de la compañía. Como requisito para graduarse, tenían que completar el Water Survival Basic, obtener un puntaje mínimo de 225 puntos en el Marine Corps Physical Fitness Test y aprobar el Combat Fitness Test, además de culminar marchas forzadas de 6, 9, 12 y 15 millas.



Sumada la experiencia y los lazos de amistad creados entre las diversas Armadas participantes, el curso incrementó el conocimiento del oficial en los diversos campos que brinda The Basic School, los cuales podrán ser aplicados en un futuro como parte de la formación de los oficiales de la Escuela de Infantería de Marina.

Comandante general de la Marina de Guerra del Perú realizó visita oficial a los Estados Unidos Mexicanos

Del 30 de marzo al 2 de abril, el comandante general de la Marina de Guerra, almirante Edmundo Deville del Campo, realizó una visita oficial a los Estados Unidos Mexicanos, donde firmó un convenio de facilidades mutuas de bienestar y de salud y otro de facilidades portuarias.

Durante su estancia, visitó las instalaciones de la Secretaria de Marina de los Estados Unidos Mexicanos, donde fue recibido por su secretario almirante, Vidal Francisco Soberón Sanz, y acompañado por el inspector y contralor general de Marina de los Estados Unidos Mexicanos, almirante Ángel Enrique Sarmiento Beltrán.

En el marco de esta visita, los titulares de la Secretaría de Marina-Armada de México y de la Marina de Guerra del Perú, firmaron un convenio de facilidades mutuas de bienestar y de salud, que tiene el objetivo de fomentar entre ambas instituciones una permanente y coordinada cooperación mutua en materia de salud, educación, recreación y vivienda. Todo ello tiene el fin de elevar el bienestar del personal naval en actividad y sus familiares directos, cuando se encuentren en misión diplomática, misión de estudios, comisión del servicio o en uso de su permiso vacacional, en el territorio del otro país, según sea el caso.

El secretario de Marina de los Estados Unidos Mexicanos, almirante Vidal Francisco Soberón Sanz, y el comandante general de la Marina de Guerra del Perú, almirante Edmundo Deville del Campo, realizaron una visita al Hospital General Naval de Alta Especialidad, a fin de apreciar sus facilidades y observar la ampliación que actualmente se realiza en sus instalaciones.



También se firmó un convenio de facilidades portuarias para las unidades navales de ambos países que por algún motivo se encuentren navegando en las aguas de la otra nación y tengan la necesidad de utilizar los servicios portuarios que se ofrecen en sus respectivos puertos, para el buen desarrollo de sus visitas operacionales o de instrucción.

El secretario de Marina de los Estados Unidos Mexicanos y el comandante general de la Marina de Guerra del Perú realizaron asimismo una visita a la Unidad de Inteligencia Naval dentro de las instalaciones de la Secretaría de Marina, así como a la Escuela de Búsqueda, Rescate y Buceo de la Armada de México, ubicada en el puerto de Acapulco (Guerrero).

Estas acciones son una muestra del alto nivel de amistad y colaboración que se ha alcanzado entre ambas naciones e instituciones armadas.

Comandante de Operaciones Guardacostas participó en Foro sobre Transporte Marítimo en Singapur

En el marco de las actividades realizadas durante la "Semana Marítima de Singapur", la Autoridad Marítima y Portuaria de dicho país organizó el 19 de abril el Foro Inaugural de Administración Marítima denominado "Transporte marítimo: indispensable para el mundo", en apoyo al Día Marítimo Mundial de la OMI.

En dicho foro, el contralmirante SGC Ángel Tello Gilardi, comandante de Operaciones Guardacostas, participó como ponente con el tema "Iniciativas del Perú como país marítimo" y expuso sobre las acciones y responsabilidades de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en su condición de Autoridad Marítima del Perú. Este

tema tuvo como objetivo destacar la importancia del transporte marítimo y aumentar la conciencia sobre el papel que este tiene en la sostenibilidad de la sociedad global actual, con influencia mucho más allá de la propia industria marítima.



Antes de la realización del foro, el contralmirante Tello, acompañado por el capitán de fragata Jesús Menacho Piérola, agregado naval adjunto a la Embajada del Perú en Singapur e Indonesia, y oficial enlace en el Centro de Fusión de la Información de la Armada de Singapur, fueron recibidos por el director ejecutivo de la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur (MPA), Andrew Tan, con quien trataron temas de colaboración mutua y estrechamiento de las relaciones entre ambas autoridades.

Asimismo, en la reunión se acordó la firma de un acuerdo bilateral que permitirá a la gente de mar de ambos países el reconocimiento recíproco de los títulos y certificados del Convenio Internacional sobre Normas, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978.

Marina de Guerra del Perú participó en el Ejercicio Multilateral Naval Komodo 2016

La Marina de Guerra del Perú participó en el Segundo Ejercicio Multilateral Naval Komodo 2016, cuyo tema fue "Alistamiento y cooperación para la paz", entre los días 12 y 16 de abril de 2016, en el área de operaciones comprendida entre Padang y las islas Mentawai, en Sumatra del Oeste, Indonesia.

La ceremonia de apertura se realizó el 12 de abril en la Base Naval II de Padang. Posteriormente, se condujo la Revista Internacional de la Flota (IFR) 2016. Ambos eventos fueron presididos por el presidente de la República de Indonesia, Joko Widodo.

Representando al país a través de la Marina de Guerra del Perú estuvo el coman-

dante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante José Paredes Lora.



Cabe referir que la institución ha participado en calidad de observador. Para tal fin, se embarcó a bordo del buque de la Armada de Indonesia Makassar (KRI MKS-590) el capitán de fragata Jesús A. Menacho Piérola, agregado naval adjunto a la Embajada de Perú en Singapur e Indonesia y oficial enlace en el Centro de Fusión de la Información de la Armada de Singapur.

Previamente al desarrollo del ejercicio naval se llevaron a cabo tres conferencias de planeamiento, inicial, media y final, en junio de 2015, octubre de 2015 y febrero 2016, respectivamente. La institución participó en todas las conferencias a través de la representación del capitán de navío José Cabrera Ramírez, agregado de Defensa y Naval a la Embajada del Perú en Indonesia y concurrente en Singapur.

El referido ejercicio naval es organizado por la Armada de Indonesia cada dos años. El primero se realizó en 2014, con el objetivo de estrechar lazos de amistad, consolidar la confianza e incrementar la capacidad de coordinación e interoperabilidad entre las Armadas de los países participantes en el Simposio Naval del Pacífico Occidental (WPNS), del cual el Perú es país miembro desde 2012 y está representado por la Marina de Guerra del Perú.

Las operaciones navales en este ejercicio multinacional se centraron especialmente en protección marítima, operaciones de mantenimiento de la paz (MPKO) e interdicción, asistencia humanitaria y socorro en casos de desastre (HA/DR). En adición, se realizaron diversos ejercicios navales, como: Photex, Navcomex, ADEX, Boardex, DCEX, Mioex, Miscex, Crossdeck, Winchex y Sarex.

En el operativo participaron 33 buques de guerra y 19 aeronaves de 16 Armadas de diferentes continentes (América, Asia, Europa y Oceanía), así como 30 observadores de 15 países durante la fase de tierra y en la mar y dos instructores especializados de las Naciones Unidas y de la Unión Europea.

Asimismo, como parte de las operaciones, las Armadas participantes colaboraron para llevar a cabo escenarios de entrenamiento de misiones de ayuda humanitaria, como el Proyecto Médico de Acción Cívica (Medcap) y el Proyecto de Acción Cívica de Ingeniería (Encap), en las localidades de las islas Sipora, Siberut, Mentawai y Sumatra del Oeste, en Indonesia.

Es importante resaltar que es la primera vez que la Marina de Guerra del Perú participa en este ejercicio multinacional en el sudeste asiático, que estrecha las relaciones entre las Armadas de Indonesia y el Perú, así como con las Marinas participantes, y afirma el compromiso del Perú como miembro pleno del Simposio Naval del Pacífico Occidental (WPNS).

En su condición de miembro pleno, la Marina de Guerra participó en el Western Pacific Naval Symposium (WPNS-2016)

La Marina de Guerra del Perú, en su condición de miembro pleno del Western Pacific Naval Simposium (WPNS), participó en la 15.ª Conferencia que se llevó a cabo en la ciudad de Padang (Indonesia), del 12 al 16 de abril, en la cual se trataron temas relacionados con las medidas de cooperación en áreas de interés común, intercambio de información y discusión de estrategias, con la finalidad de fortalecer la asociación marítima para la estabilidad en la región del Pacífico occidental.

En la conferencia participaron 25 países. La delegación peruana fue presidida por el comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante José Luis Paredes Lora, e integrada por el agregado de Defensa Adjunto y Naval a la Embajada del Perú en la Republica de Indonesia, capitán de navío José Cabrera Ramírez; el capitán de fragata Guido Ayvar Hermoza, el capitán de fragata Jesús Menacho Piérola (fase de embarque operativo Komodo) y el teniente primero Diego San Román Burga.

El WPNS es un foro de cooperación de las Armadas de países del Pacífico occidental, que congrega la presencia de jefes de las Armadas de países de América, Europa y Asia, así como a representantes de Agencias de Gobierno, con especial participación de los países del área del Asia Pacífico.

El traslado del centro de gravitación del escenario internacional hacia la Cuenca del Pacífico, atraído por la emergencia de los Estados asiáticos y su consolidación como potencias económicas, se constituyeron en hechos que el Estado peruano tomó en consideración para definir y diseñar su política de Estado hacia ese espacio regional, en busca de mayores oportunidades de desarrollo a través del acceso a nuevos mer-

cados, recursos de inversión, transferencia de tecnologías y cooperación en diversos ámbitos.



Los Estados parte de la Cuenca del Pacífico, conscientes del potencial que representa esta región del globo, han visualizado distintos retos que deberán asumirse en el futuro y que se encuentran en el ámbito de la seguridad. En ese orden de ideas se promovió el WPNS como una plataforma global de discusión, donde los Estados que tienen intereses en este espacio marítimo pueden compartir y exponer sus preocupaciones respecto a los actuales y futuros retos a la seguridad, a fin de que sean abordados de manera colectiva y estandarizada.

Como parte de las actividades programadas en la XV Sesión de la Conferencia Naval del Pacífico Oeste (Western Pacific Naval Symposium, WPNS), se desarrollaron reuniones bilaterales con diversas delegaciones, entre ellas con el comandante general de la Real Armada Canadiense, vicealmirante Mark Norman Ronk Lloyd; el comandante general de la Marina de Nueva Zelanda, RADM John Martin; el comandante general de la Marina de Indonesia, almirante Ade Supandi, y el comandante de la Fuerza Armada en la Polinesia Francesa y comandante de la zona Marítima del Pacífico, RADM Bernard Antoine Morio de l'Isle, en las que se trataron temas específicos de interés mutuo.

Entre otras actividades, se participó en la firma de placa en el monumento de la paz, ubicado en la ciudad de Padang (Indonesia), ceremonia de apertura del operativo Komodo y revista naval con participación de las unidades de superficie de diferentes países, con presencia del presidente de la República de Indonesia, Joko Widodo. Asimismo, el Perú, junto con los países miembros con derecho a voto, aprobó la incorporación al WPNS de las Armadas de Colombia y del Reino Unido, en calidad de observadores.

Megíster 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.



as internacionales noticias internacionales noticias internacional
s internacionales noticias internacional
nternacionales noticias internacionales noticias internacional
oticias internacionales noticias internacionales noti
nternacionales noticias internacionales noticias internacional
cias internacionales noticias internacional
rnacionales noticias internacionales noticias internacionales noti
aales noticias internacionales noticias internacionales noti
ales noticias internacionales noticias internacion
icias internacionales noticias internacionales noti
nacionales noticias internacionales noticias internacional
nternacionales noticias internacionales noti
onales noticias internacionales noticias internacional
as internacionales noticias internacionales noti
onales noticias internacionales noticias internacional
nternacionales noticias internacionales noti
onales noticias internacionales noticias internacional

BÉLGICA



Fragata *Louise Marie* (F931). Foto: Componente Naval de las Fuerzas Armadas belgas.

En abril del presente año la fragata *Louise Marie* (F931) fue devuelta a Bélgica tras pasar por un proceso de modernización de dos años en la base naval holandesa de Den Helder. Esta unidad pertenece a la clase Karel Doorman o clase M, un grupo de ocho fragatas construidas para la Armada de los Países Bajos en la década de 1990. Dos de estas unidades fueron transferidas a Chile en 2004, dos a Bélgica en 2005 y dos a Portugal en 2006. En 2009, belgas y holandeses se pusieron de acuerdo para emprender un programa de modernización conjunto. La primera unidad belga, la *Leopold I* (F930), completó el proceso de 2012 a 2013, mientras que la *Louise Marie* (F931) recién entró en dique en 2014. Las modificaciones incluyen la integración de un radar de barrido electrónico activo Thales Seastar con cuatro antenas fijas, a fin de proporcionar una cobertura de 360°; un sistema de vigilancia electroóptico Thales Gatekeeper con sensores de TV e infrarrojos, así como modificaciones al hangar y a la plataforma de vuelo para acomodar helicópteros NH90. Cabe resaltar que las fuerzas navales de Bélgica y los Países Bajos mantienen una estrecha cooperación desde hace varios años; esta incluye la concentración de las fragatas de ambas naciones en el puerto holandés de Den Helder y la de sus dragaminas en el puerto belga de Zeebrugge[1].

1. NAVALTODAY.COM. Belgian frigate BNS Louise Marie completes two year modernization program. 21 de abril de 2016. [Consulta: 30 de junio de 2016]. Disponible en: http://navaltoday.com/2016/04/21/belgian-frigate-bns-louise-marie-completes-two-year-modernization-program

CANADÁ

Empleo de buques de reabastecimiento de las Armadas de Chile y España



El HMCS *Protecteur* (AOR 509) siendo remolcado en las inmediaciones de Hawái por el USNS *Sioux* (T-ATF 171) de la Armada de los Estados Unidos. Foto: US Navy.

La Real Armada canadiense se ha visto obligada a recurrir a la colaboración de Marinas aliadas para mantener a su personal entrenados en las tareas de reabastecimiento en el mar. Tal situación es consecuencia del retiro de los dos buques de reabastecimiento de la clase Protecteur cuando aún faltan varios años para la entrada en servicio de sus reemplazos. El HMCS *Protecteur* (AOR 509) y su gemelo, el HMCS *Preserver* (AOR 510), entraron en servicio en 1969 y 1970, respectivamente. Tras más de cuatro décadas en servicio, presentaban serios problemas de corrosión a los que se sumó, en febrero de 2014, un incendio en la sala de máquinas del primero de los nombrados, que obligó a remolcarlo desde Hawái hasta Canadá. Dadas estas condiciones, la Armada decidió que no valía la pena invertir mayores recursos en prolongar la vida útil de estos barcos y optó por pasarlos al retiro en setiembre de 2014.

Entre tanto, los planes para construir buques de reemplazo atravesaron por largas vicisitudes. En julio de 2006, la Armada hizo públicos sus requerimientos para una clase de tres buques de apoyo conjunto (JSS, por sus siglas en inglés). Se incluyeron no solo el reabastecimiento de combustible y provisiones, sino también funciones adicionales como logística naval, apoyo de operaciones anfibias y la capacidad de operar en mares con hielo. Las especificaciones resultaron demasiado ambiciosas para los US$ 2.580 millones asignados, por lo que las empresas seleccionadas, ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS) y SNC-Lavalin, presentaron propuestas que cumplían con los requisitos técnicos, pero excedían el presupuesto. Como resultado, el proyecto fue cancelado en agosto de 2008 y recién reabierto en julio de 2010, con un costo estimado similar, pero esta vez para adquirir solo dos buques. Se abandonó la idea de adquirir buques multirrol para, en su lugar, adaptar diseños ya en servicio con alguna armada de la OTAN. Esto redujo la competencia a dos opciones: la clase Berlín, de la que hay tres ejemplares en servicio con la Marina ale-

mana y la clase Cantabria, de la que hay uno en servicio con la Armada española. Las negociaciones con la empresa española Navantia no dieron mayores frutos, de manera que en marzo de 2012 se firmaron contratos de diseño con la empresa alemana TKMS para modificar la clase Berlín y con la compañía BMT Fleet Technology, con sede en Canadá, para un buque, especialmente adecuado a las necesidades canadienses. En junio de 2013, el Gobierno llegó a la conclusión de que sería difícil construir un diseño nuevo dentro del presupuesto proyectado, por lo que TKMS quedó como único postor, que ahora deberá negociar un acuerdo con Vancouver Shipyards, los astilleros canadienses designados para la construcción de este proyecto. Tras todos estos retrasos, se espera que estos buques entren en servicio recién en 2020, lo que dejará a la Armada canadiense sin capacidad de reabastecimiento naval durante seis años cuando menos[2].



El *Berlín* (A 1411), primero de la clase del mismo nombre en servicio con la Marina alemana. Foto: Ein Dahmer.

Para paliar este vacío, la Armada canadiense entró en conversaciones con sus contrapartes chilena y española, a fin de que estas permitieran el uso de sus propios buques de reabastecimiento para fines de entrenamiento. Desde julio de 2015, el petrolero chileno *Almirante Montt* (AO 52) estuvo disponible en la base naval de Esquimalt en el océano Pacífico por un total de cuarenta días de navegación a cambio de un pago de US$ 4,8 millones[3]. En febrero del presente año le tocó el turno al *Patiño* (A 14) de la Armada española, el cual estuvo destacado en la base naval de Halifax, en la costa Atlántica de Canadá durante dos meses[4]. En abril, el *Montt* regresó a la Columbia Británica por un periodo de tres meses y se espera que el buque español *Cantabria* (A 15) haga lo propio en Halifax entre setiembre y noviembre[5]. De esta manera, gracias a la cooperación de estos países, el personal de la Armada canadiense en el Atlántico y el Pacífico es capaz de mantener sus competencias en el rubro del reabastecimiento naval. Como complemento, el Gobierno canadiense aprobó en noviembre de 2015 un contrato con el astillero Davie de Quebec para la conversión del buque mercante MV *Asterix* para misiones de re-

2. DEFENSE INDUSTRY DAILY STAFF. Canada's C$ 2.9B "Joint Support Ship" Project, Take 3. 28 de Septiembre de 2014. [Consulta: 18 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.defenseindustrydaily.com/canada-issues-rfp-for-cdn-29b-joint-support-ship-project-updated-02392
3. PUGLIESE, David. Canada's Navy 'Rents' Chilean Resupply Ship. 11 de Julio de 2015. [Consulta: 18 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.defensenews.com/story/defense/naval/ships/2015/07/11/canada-renting-resupply-ships-from-chile-spain/29869123

abastecimiento. La inversión asciende a US$ 490 millones por el barco y sus servicios y US$ 210 millones por los costos de operación durante los cinco años de arrendamiento. Se espera que este buque entre en servicio en el verano boreal de 2017, de manera que su arrendamiento permita cubrir los años que resten hasta la entrada en servicio de los buques encargados a TKMS[6].



El *Almirante Montt* (AO 52) reabastece a la fragata USS *Thach* (FFG 43) durante las maniobras Unitas 52, en junio de 2011. Foto: US Navy.

CHILE

Adquisición de misiles antiaéreos ESSM

La Agencia de Cooperación en Seguridad de la Defensa (DSCA por sus siglas en inglés), notificó al Congreso de los Estados Unidos la decisión del Departamento de Estado de aprobar una posible venta de misiles Evolved Sea Sparrow (ESSM) a Chile. La DSCA se encarga de manejar los programas de Ventas Militares al Extranjero (FMS por sus siglas en inglés), actuando como intermediario gubernamental entre los clientes en el exterior y las empresas contratistas estadounidenses. En este caso, el pedido del gobierno chileno aprobado incluye 3 sistemas de lanzamiento vertical Mk41 en su versión táctica, 10 contenedores cuádruples Mk25, 5 transmisores de iluminación continua Mk73, 33 ESSM y 6 ESSM en versión de entrenamiento a un costo total estimado de $140 millones. Tales medios permitirán mejorar las capacidades de defensa antiaérea de las fragatas Tipo 23 en servicio con la Armada chilena[7].

---

4. INFODEFENSA.COM. El buque español Patiño finaliza con éxito su colaboración con la Marina Real Canadiense. 1 de abril de 2016. [Consulta: 18 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.infodefensa.com/es/2016/04/01/noticia-buque-espanol-patino-finaliza-exito-colaboracion-marina-canadiense.html
5. GARCÍA, Nicolás. El buque chileno *Almirante Montt* entrena en abastecimiento con la Armada de Canadá. 2 de mayo de 2016. [Consulta: 9 de agosto de 2016]. Disponible en: http://www.infodefensa.com/latam/2016/05/02/noticia-petrolero-chileno-montt-inicia-entrenamiento-aprovisionamiento-combate-armada-canada.html
6. CUDMORE, James. Davie Shipyard's $700M deal for navy supply ship retrofit to go ahead. 30 de noviembre de 2015. [Consulta: 18 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.cbc.ca/news/politics/davie-shipyard-s-700m-deal-for-navy-supply-ship-retrofit-to-go-ahead-1.3344037
7. DEFENSE SECURITY COOPERATION AGENCY. Chile - Evolved Seasparrow Missiles (ESSMs). 5 de julio de 2016. [Consulta: 6 de julio de 2016]. Disponible en: http://www.dsca.mil/sites/default/files/mas/chile_16-39.pdf

En la actualidad, las fragatas del Tipo 23 chilenas, al igual que sus contrapartes británicas, se encuentran equipadas con un sistema de lanzamiento vertical de 32 celdas para misiles antiaéreos Sea Wolf. Se trata de un misil diseñado para funciones de autodefensa frente a aeronaves y misiles antibuque. Tiene un peso de 82 kilogramos, una cabeza de combate de 13 kilogramos y un alcance de 10 kilómetros[8]. Dado que se trata de un misil que entró en servicio en la década de 1980 e inclusive sirvió en la Guerra de las Malvinas, no es de extrañar que sus operadores se encuentren en proceso de reemplazarlos. La aprobación solicitada para la venta de misiles Evolved Sea Sparrow se inscribe en este contexto, pero no necesariamente implica una venta segura. En marzo del presente año, se mencionaba al misil británico Sea Ceptor y el israelí Barak 8 como las alternativas en consideración por parte del Gobierno chileno[9].



La fragata *Almirante Cochrane* (FF 05) de la Armada chilena en maniobras con el destructor USS *Howard* (DDG 83) durante los ejercicios RIMPAC, en junio de 2016. Foto: US Navy.

Por la solicitud presentada por la DSCA ante el Congreso estadounidense parece que el proceso de selección chileno no ha terminado aún y que el ESSM se perfila como un fuerte candidato. El RIM-162 Evolved SeaSparrow Missile es producido por la empresa estadounidense Raytheon como cabeza de un consorcio que incluye nueve naciones: Alemania, Australia, Canadá, Dinamarca, España, Grecia, Holanda, Noruega y Turquía. Fue introducido al servicio de la Armada de los Estados Unidos en



Lanzamiento de un misil Sea Wolf desde la fragata británica HMS Portland del Tipo 23. Sus contrapartes chilenas de la misma clase están equipadas con estos mismos misiles de defensa aérea. Foto: Royal Navy.

8. ROYAL NAVY. Sea Wolf. 2009. [Consulta: 6 de julio de 2016]. Disponible en: http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/http://www.royalnavy.mod.uk/operations-and-support/surface-fleet/weapon-systems/sea-wolf
9. SCOTT, Richard. Sea Ceptor scores new success, gets set for Chile showdown. 18 de marzo de 2016. [Consulta: 6 de julio de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/58911/sea-ceptor-scores-new-success-gets-set-for-chile-showdown

el 2004 como reemplazo del veterano RIM-7 Sea Sparrow. Tiene un peso total de 280 kilogramos de los cuales 40 corresponden a la cabeza de combate. Cuenta con un sistema de guía por radar semi-activo lo que explica la inclusión de transmisores de iluminación continua Mk73 en el pedido chileno[10].



RIM-162 Evolved Sea Sparrow missile (ESSM) en pleno vuelo. Foto: US Navy.

En caso de elegirse el misil estadounidense cada una de las Tipo 23 recibiría un lanzador de 8 celdas Mk41, cada una de estas celdas puede alojar 4 ESSM en contenedores Mk25. De esta manera una fragata podría llevar 8 ESSM y mantener 6 celdas disponibles para otras armas. El MK41 viene en tres versiones: Self-Defense, Tactical y Strike de las cuales la primera es la de menor altura y la última la de mayor. En la versión Tactical, solicitada por Chile, puede recibir misiles antiaéreos de largo alcance Standard o misiles ASROC, antisubmarinos, en cambio, no puede recibir misiles de crucero Tomahawk que solo pueden ser disparados desde la versión Strike[11].

Entrega de aviones de patrullaje Vulcanair P68

El pasado 19 de mayo, la Armada chilena recibió el primero de siete aviones de patrullajes costero P68 Observer 2 encargados al fabricante italiano Vulcanair Aircraft. La adquisición responde a la necesidad de reemplazar a los Cessna 0-2A Skymaster, en el marco del proyecto Piquero, para lo cual se firmó un contrato en septiembre de 2015 por un monto total de US$13,6 millones. Se espera recibir un total de cinco aeronaves durante el presente año y dos más en el 2017; todas ellas serán asignadas al Escuadrón de Propósitos Generales VC-1[12].

De acuerdo con los datos del fabricante, el Observer 2 es una aeronave diseñada para roles de observación y patrullaje. Tiene un largo de 9,15 metros desde la nariz hasta la cola, una envergadura de 12 y una altura de 3,4 para un peso máximo al despegar de 2,100 kilogramos y asientos para piloto, copiloto y cuatro

10. UNITED STATES NAVY. Evolved Seasparrow Missile (ESSM) (RIM 162D). 19 de noviembre de 2013. [Consulta: 6 de julio de 2016]. Disponible en: http://www.navy.mil/navydata/fact_display.asp?cid=2200&tid=950&ct=2
11. LOCKHEED MARTIN CORPORATION. MK 41 Vertical Launching System (VLS). 2013. [Consulta: 6 de julio de 2016]. Disponible en: http://www.lockheedmartin.com/content/dam/lockheed/data/ms2/documents/launchers/MK41_VLS_factsheet.pdf
12. GARCÍA, Nicolás. Vulcanair Aircraft entrega a la Armada de Chile el primer avión P68 Observer 2. 27 de mayo de 2016. [Consulta: 30 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.infodefensa.com/latam/2016/05/27/noticia-vulcanair-aircraft-entrega-armada-chile-primer-avion-observer.html

pasajeros. Es impulsada por dos motores a pistón Lycoming IO-360-A1B6 que generan 200 caballos de fuerza cada uno para una velocidad de crucero de 301 kilómetros por hora, un techo de servicio de 5.490 metros y una autonomía de vuelo de 9,6 horas. Como una adaptación al rol de patrullaje cuenta con una nariz de plexiglás que facilita la visión del piloto en el hemisferio delantero[13].



P68 Observer 2 de la Armada de Chile. Nótese el esquema de pintura de alta visibilidad, siempre asociado a las aeronaves que desempeñan tareas de rescate. Foto: Armada de Chile.

En servicio con la Armada chilena, los Observer 2 realizarán misiones de búsqueda y rescate, patrullaje marítimo, evacuación aeromédica y transporte general. Con este propósito han sido equipados con un Automatic Identification System (AIS), sistema a través del cual los buques mercantes o de pasajeros reportan automáticamente su posición por radio VHF. Para la identificación de objetivos no-cooperantes emplearán una torreta electroóptica TASE 500HD de la empresa UTC Aerospace que opera en el espectro visible e infrarrojo. Como equipo para misiones de rescate cuentan con dos balsas salvavidas alojadas en sendos contenedores bajo cada una de las alas[14].

ESTADOS UNIDOS

La Guardia Costera captura sumergible que portaba cocaína

El pasado 3 de marzo, el USCGC Bertholf (WMSL 750) capturó un semisumergible que portaba seis toneladas de cocaína al noroeste de las islas Galápagos. La nave fue detectada el 1 de marzo por una aeronave de la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza que dio aviso al Bertholf. Dos días después,


El USCGC Bertholf (WMSL 750) durante los ejercicios Rimpac 2012. Foto: US Navy.

13. VULCANAIR AIRCRAFT. P68 Observer 2. S. f. [Consulta: 30 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.vulcanair.com/p68-observer2
14. GARCÍA, Nicolás. Vulcanair Aircraft entrega a la Armada de Chile el primer avión P68 Observer 2. 27 de mayo de 2016. [Consulta: 30 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.infodefensa.com/latam/2016/05/27/noticia-vulcanair-aircraft-entrega-armada-chile-primer-avion-observer.html

esta última alcanzó al sospechoso y destacó dos embarcaciones y un helicóptero para su abordaje. Se trata de una operación peligrosa por la posibilidad de que los contrabandistas porten armas y la limitada flotabilidad de los semisumergibles que obliga a tratarlos como si fueran embarcaciones en proceso de hundimiento. Tales embarcaciones navegan guiados por dispositivos GPS, con solo una parte pequeña del casco sobre la superficie lo que reduce las posibilidades de detectarlos mediante radares o aviones. Se trata de la quinta captura en un periodo de nueve meses, en comparación con solo una durante el 2014 y ninguna en los dos años precedentes. De acuerdo con el vicealmirante Charles Ray, jefe del Comando del Área Pacífico, en los últimos años se ha incrementado la presión sobre las redes de tráfico marítimo de drogas, al punto que en la actualidad, la Guardia Costera estima que dispone de inteligencia sobre un 90% de los embarques de droga desde la costa del Pacífico sudamericano. Lamentablemente, la falta de recursos materiales apropiados lleva a que solo dos de cada diez de estos embarques sean intervenidos. Aún con estas limitaciones, en el año fiscal 2015 (octubre de 2014 a septiembre de 2015) se capturaron un total de 700 contrabandistas que transportaban 191 toneladas de cocaína. En lo que va del año fiscal 2016 (octubre de 2015 a abril de 2016) se han detenido a 270 con 100 toneladas[15].

SINGAPUR

Entrega del primer buque de misión litoral

El pasado 26 de mayo la Armada de la República de Singapur recibió el RSS Independence, el primero de un grupo de ocho unidades clasificadas como "Buques de Misión Litoral" o LMV por sus siglas en inglés. El Ministerio de Defensa de Singapore ordenó esta serie en enero de 2013 a los astilleros de Singapore Technologies Marine, empresa que



El *Independence* (15) de la Armada de la República de Singapur arribando a la base naval de Tuas, donde quedará destacado. Foto: RS Navy.

15. MYERS, Meghann. Coast Guard cutter busts fifth cocaine sub in less than a year. 26 de abril de 2016. [Consulta: 15 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.navytimes.com/story/military/2016/03/28/coast-guard-cutter-busts-fifth-cocaine-sub-less-than-year/82346182

los diseñó en colaboración con su contraparte sueca Saab Kockums AB. En el servicio activo con la Armada reemplazarán a los once patrulleros de la clase Fearless que datan de mediados de la década de 1990[16].



El misil VL MICA es una variante del misil aire-aire MICA adaptada para su lanzamiento vertical desde tierra o desde el mar. Foto: MBDA.

Los buques de la clase Independence tienen una eslora de 80 metros, una manga de 12 metros y un calado de 3 metros para un desplazamiento de 1,250 toneladas. El sistema de propulsión consta de cuatro motores diésel MTU 20V 4000 M93L con una potencia de 5766bhp que les permiten alcanzar más de 27 nudos a velocidad máxima y recorrer 3,500 millas náuticas a velocidad de crucero[17]. Los sensores principales son un radar de vigilancia aérea tridimensional Thales NS100, un radar de navegación Kelvin Hughes' SharpEye, un director de tiro electroóptico Compass D y un sistema de vigilancia STELOP 360°[18]. El armamento incluye un cañón Oto Melara de 76 mm a proa, dos ametralladoras a control remoto Hitrole de 12.7 mm de la misma empresa, una a cada banda, un cañón a control remoto Typhoon de 25 mm fabricado por la empresa Rafael, a proa, doce celdas de lanzamiento vertical para misiles antiaéreos MICA VL de la empresa MBDA, así como armas no letales: cañones de agua y dispositivos acústicos. A popa cuentan con una plataforma de vuelo capaz de recibir un helicóptero mediano y un sistema de lanzamiento y recuperación capaz de acomodar dos botes inflables de casco rígido o un bote no tripulado Protector. Todo este conjunto de sistemas es dirigido desde un Centro de Comando Integrado en el cual se conjugan el puente de mando, el centro de información de combate y los sistemas de control de la maquinaria de propulsión. Tal centralización constituye una innovación en la Armada de Singapore y se asemeja a la filosofía de diseño de los Buques de Combate Litoral (LCS por sus siglas

16. WONG, Kelvin. Singapore navy takes delivery of its first Littoral Mission Vessel. 27 de mayo de 2016. [Consulta: 8 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/60772/singapore-navy-takes-delivery-of-its-first-littoral-mission-vessel
17. MTU ONLINE. MTU powers newly unveiled Republic of Singapore Navy's Littoral Mission Vessel. 3 de Julio de 2015. [Consulta: 8 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.mtu-online.com/mtu/news/detail/mtu_powers_newly_unveiled_republic_of_singapore_navys_littoral_mission_vessel
18. MINDEF SINGAPORE. Factsheet: Littoral Mission Vessel. 12 de Abril de 2016. [Consulta: 8 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2015/jul/03jul15_nr/03jul15_fs.print.img.html

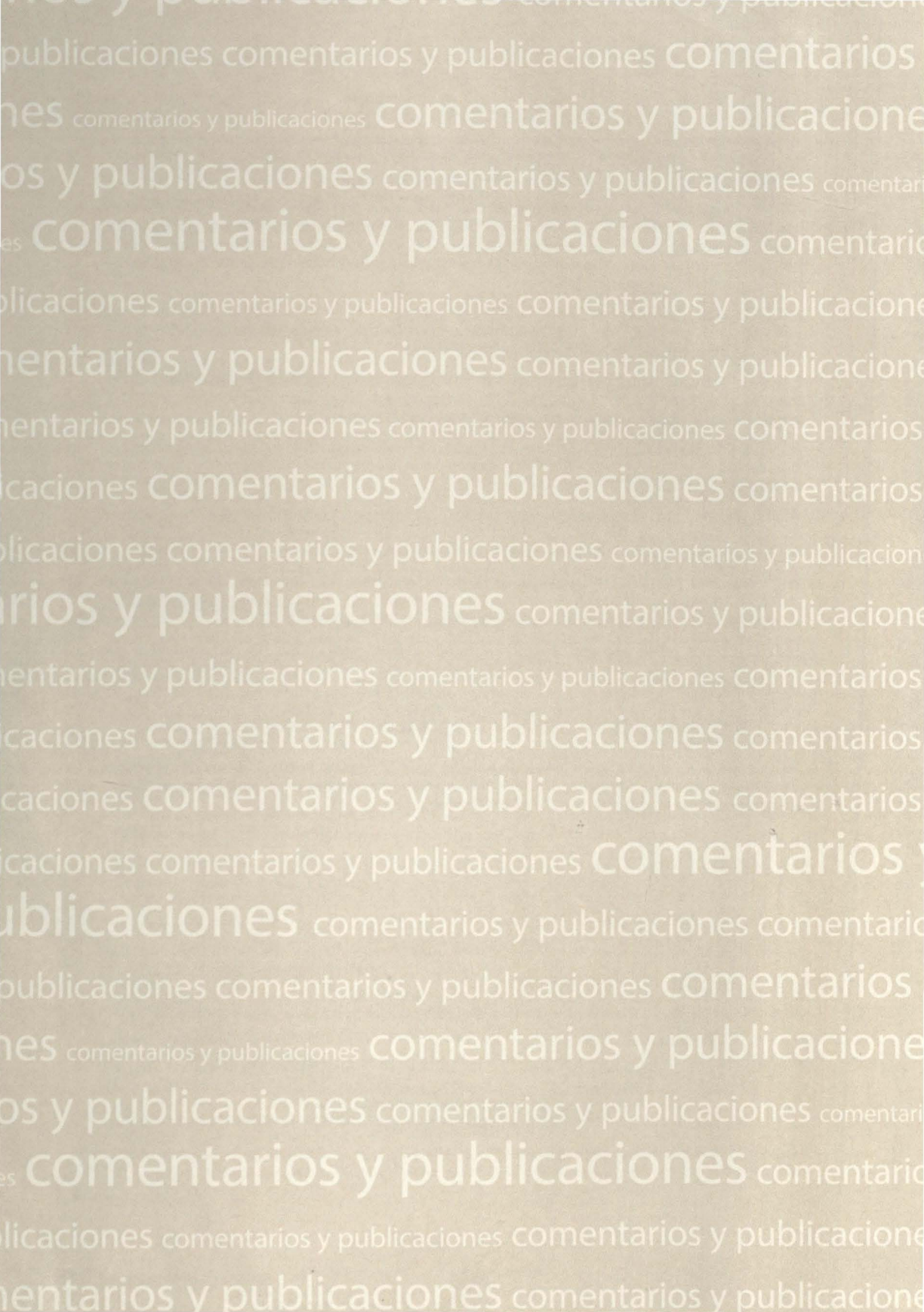
en inglés) de la clase Independence, en servicio con la Armada de los Estados Unidos. Esta solución, en conjunto con otras medidas de automatización han permitido reducir el tamaño de la tripulación a 23, incluyendo 5 oficiales[19].

Bibliografía

- CUDMORE, James. Davie Shipyard's $700M deal for navy supply ship retrofit to go ahead. 30 de noviembre de 2015. [Consulta: 18 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.cbc.ca/news/politics/davie-shipyard-s-700m-deal-for-navy-supply-ship-retrofit-to-go-ahead-1.3344037
- DEFENSE INDUSTRY DAILY STAFF. Canada's C$ 2.9B "Joint Support Ship" Project, Take 3. 28 de Septiembre de 2014. [Consulta: 18 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.defenseindustrydaily.com/canada-issues-rfp-for-cdn-29b-joint-support-ship-project-updated-02392
- DEFENSE SECURITY COOPERATION AGENCY. Chile - Evolved Seasparrow Missiles (ESSMs). 5 de julio de 2016. [Consulta: 6 de julio de 2016]. Disponible en: http://www.dsca.mil/sites/default/files/mas/chile_16-39.pdf
- GARCÍA, Nicolás. El buque chileno *Almirante Montt* entrena en abastecimiento con la Armada de Canadá. 2 de mayo de 2016. [Consulta: 18 de junio de 2016. Disponible en: http://www.infodefensa.com/latam/2016/05/02/noticia-petrolero-chileno-montt-inicia-entrenamiento-aprovisionamiento-combate-armada-canada.html
- GARCÍA, Nicolás. Vulcanair Aircraft entrega a la Armada de Chile el primer avión P68 Observer 2. 27 de mayo de 2016. [Consulta: 30 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.infodefensa.com/latam/2016/05/27/noticia-vulcanair-aircraft-entrega-armada-chile-primer-avion-observer.html
- INFODEFENSA.COM. El buque español *Patiño* finaliza con éxito su colaboración con la Marina Real Canadiense. 1 de abril de 2016. [Consulta: 18 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.infodefensa.com/es/2016/04/01/noticia-buque-espanol-patino-finaliza-exito-colaboracion-marina-canadiense.html
- LOCKHEED MARTIN CORPORATION. MK 41 Vertical Launching System (VLS). 2013. [Consulta: 6 de julio de 2016]. Disponible en: http://www.lockheedmartin.com/content/dam/lockheed/data/ms2/documents/launchers/MK41_VLS_factsheet.pdf
- MINDEF SINGAPORE. Factsheet: Littoral Mission Vessel. 12 de Abril de 2016. [Consulta: 8 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2015/jul/03jul15_nr/03jul15_fs.print.img.html
- MTU ONLINE. MTU powers newly unveiled Republic of Singapore Navy's Littoral Mission Vessel. 3 de Julio de 2015. [Consulta: 8 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.mtu-online.com/mtu/news/detail/mtu_powers_newly_unveiled_republic_of_singapore_navys_littoral_mission_vessel
- MYERS, Meghann. Coast Guard cutter busts fifth cocaine sub in less than a year. 26 de abril de 2016. [Consulta: 15 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.navytimes.com/story/military/2016/03/28/coast-guard-cutter-busts-fifth-cocaine-sub-less-than-year/82346182

19. RAHMAT, Ridzwan. Singapore launches first Independence-class Littoral Mission Vessel. 3 de Julio de 2015. [Consulta: 8 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/52732/singapore-launches-first-independence-class-littoral-mission-vessel

- NAVALTODAY.COM. Belgian frigate BNS *Louise Marie* completes two year modernization program. 21 de abril de 2016. [Consulta: 30 de junio de 2016]. Disponible en: http://navaltoday.com/2016/04/21/belgian-frigate-bns-louise-marie-completes-two-year-modernization-program
- NAVYRECOGNITION.COM. First of Two German built MEKO A-200 AN Frigate Commissioned with Algerian Navy. 29 de febrero de 2016. [Consulta: 2 de marzo de 2016]. Disponible en: http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2016/february-2016-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/3624-first-of-two-german-built-meko-a-200-an-frigate-commissioned-with-algerian-navy.html
- PUGLIESE, David. Canada's Navy 'Rents' Chilean Resupply Ship. 11 de Julio de 2015. [Consulta: 18 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.defensenews.com/story/defense/naval/ships/2015/07/11/canada-renting-resupply-ships-from-chile-spain/29869123
- RAHMAT, Ridzwan. Singapore launches first Independence-class Littoral Mission Vessel. 3 de Julio de 2015. [Consulta: 8 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/52732/singapore-launches-first-independence-class-littoral-mission-vessel
- ROYAL NAVY. Sea Wolf. 2009. [Consulta: 6 de julio de 2016]. Disponible en: http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/http://www.royalnavy.mod.uk/operations-and-support/surface-fleet/weapon-systems/sea-wolf
- SCOTT, Richard. Sea Ceptor scores new success, gets set for Chile showdown. 18 de marzo de 2016. [Consulta: 6 de julio de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/58911/sea-ceptor-scores-new-success-gets-set-for-chile-showdown
- THE CANADIAN PRESS. Navy sending four Cold War era ships into retirement. 19 de setiembre de 2014. [Consulta: 18 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.ctvnews.ca/canada/navy-sending-four-cold-war-era-ships-into-retirement-1.2014607
- UNITED STATES NAVY. Evolved Seasparrow Missile (ESSM) (RIM 162D). 19 de noviembre de 2013. [Consulta: 6 de julio de 2016]. Disponible en: http://www.navy.mil/navydata/fact_display.asp?cid=2200&tid=950&ct=2
- VULCANAIR AIRCRAFT. P68 Observer 2. S. f. [Consulta: 30 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.vulcanair.com/p68-observer2
- WONG, Kelvin. Singapore navy takes delivery of its first Littoral Mission Vessel. 27 de mayo de 2016. [Consulta: 8 de junio de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/60772/singapore-navy-takes-delivery-of-its-first-littoral-mission-vessel


comentarios y 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.

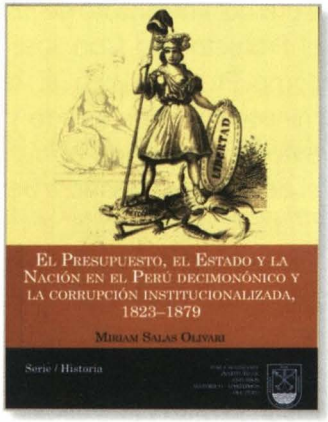


Miriam Salas Olivari

El presupuesto, el Estado y la nación en el Perú decimonónico y la corrupción institucionalizada 1823-1879.

Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

713 p. ilus., tablas



Un extraordinario aporte de la doctora Miriam Salas Olivari, que viene concitando la atención en los medios académicos nacionales y extranjeros. Nunca antes se había publicado un trabajo sobre los presupuestos. El tratamiento docto de la fuentes, con un análisis tan prolijo, detallado y exhaustivo, y sumo conocimiento de la época, nos permite ahora contar con una obra en la que el lector puede seguir la evolución de la mecánica económica del país y, más aún, reconocer cómo se va moldeando y asentando la estructura del Estado y la nación a lo largo del siglo. Y es que ella es una investigadora sumamente familiarizada con la documentación de la época, que viene investigando desde 1976 en el Archivo General de la Nación, del cual fue jefa de 1988 a 1989.

La doctora Salas, a través de un análisis exhaustivo de los presupuestos de la República, desde su nacimiento como tal hasta la guerra con Chile, de una manera novedosa, original, aborda la el examen de las cuentas de la joven nación: lleva la línea de estudio de cada presupuesto contrastándolo con la Constitución. Y es que la ley fundamental, el gran marco que establece la forma de Gobierno, le da la normativa a la Ley del Presupuesto, que se cimienta en ella para su aplicación. Desde la primera Constitución de 1823, es un recorrido a través del tiempo, en el

que la autora va bosquejando el desarrollo de la nación y el gradual fortalecimiento de las instituciones del Estado.



Hipólito Unanue, primer ministro de Hacienda, 1923.

En el caso del Perú, que funcionó hasta 1821 como colonia de la monarquía de España, a partir de la jura de la Independencia se organiza como nación con el decreto de 4 de agosto de 1821, que instaura el Protectorado (con José de San Martín como Protector). En él se declaran tres ministerios: el de Estado y Relaciones Exteriores, encargado a Juan García del Río; el de Guerra y Marina, a Bernardo Monteagudo; y el Hacienda, a Hipólito Unanue. Las bases de la nación se ponen con este primer documento, al que sigue el Estatuto Provisional de 1821, dado en Lima el 8 de octubre de 1821. El Estatuto regirá mientras se establece la Constitución Política de 1823, la cual va a establecer que el Ministerio de Hacienda debe presentar anualmente los planes orgánicos de Hacienda, el presupuesto de los gastos para el servicio de la República y el plan de contribuciones para cubrir el gasto. Es solo en 1845, durante el gobierno de Castilla, que se va a presentar el primer presupuesto del Perú, para el bienio 1846-1847.

Para ponernos en el contexto, de acuerdo con el concepto decimonónico, el Diccionario de la legislación peruana, de Francisco García Calderón, de 1862, define así la Constitución política: "La ley que designa la forma de gobierno de una nación, crea los poderes públicos, y detalla sus atribuciones, estableciendo al mismo tiempo los derechos y deberes de los gobernantes y gobernados".

Sobre "presupuesto", el mismo Diccionario registra: "un documento contable que presenta la estimación anticipada de los ingresos y gastos relativos a una determinada actividad u organismo por cierto periodo". En cuanto a lo que es un "presupuesto general" [de la República], define:

> "El cómputo anticipado que hace el Congreso en cada bienio de las entradas y gastos que ha de haber en la nación, tanto en las obras públicas, como en los sueldos, pensiones y otras dependencias del Estado.
>
> "El presupuesto general tiene por objeto impedir que el Poder Ejecutivo

> gaste más de lo necesario, y que de ese modo se perjudique la nación; así es que no puede faltar jamás en los Estados que no están sujetos a un régimen absoluto. Entre nosotros, el ministro de Hacienda debe presentar cada dos años al Congreso la cuenta general del bienio y el presupuesto para el siguiente. Este presupuesto no se mira sino como un proyecto que el Congreso puede adicionar y modificar como tenga por conveniente. [...] el Congreso lo manda cumplir por una ley, y con arreglo a ella debe el Ejecutivo dar las órdenes necesarias para la recaudación e inversión de las rentas públicas".

Esta metodología que utiliza la autora de contrastar la Constitución con el presupuesto le permite acercarse a la nueva cultura del Estado. A través de la manera en que se distribuyen los recursos entre los organismos del Estado, los diferentes grupos sociales y el espacio territorial, se van a revelar las bases políticas y la dinámica económica y social en las relaciones entre el Estado y la nación.

Manifiesta que el análisis del presupuesto, en paralelo con la Constitución, refleja la estructura del Estado y la configuración de sus poderes, incluidas las Fuerzas Armadas. Al revisar cada presupuesto en sus distintos pliegos, así como la distribución del ingreso, como del gasto, puede percibir cómo se plasman en la vida diaria del país las ideas de los gobernantes de turno, si se desviaron o no de la norma constitucional, y cuándo tuvieron un proyecto o programas de gobierno. Le interesa además, rastrear el estudio del presupuesto, si los objetivos del Estado se mantuvieron a través del tiempo.

Un aspecto que marca esta primera etapa de la vida republicana es el de las guerras internas y externas. A este respecto, dice, el presupuesto muestra lo que le demanda a la economía del país: el gasto en la composición del Ejército, la Armada y la Policía; deudas, premios y pensionistas generados en el curso de las conflagraciones.

El meollo del libro está en la segunda parte: el análisis del presupuesto de 1879-1880 y la estructura del Estado en los preliminares de la guerra con Chile, en la que expone cuál era la situación económica



Ramón Castilla. Durante su primer gobierno, se presentó el primer presupuesto del Perú, para el bienio 1846-1847.



Islas Chincha, c. 1864.

con la que se afrontó esta gran conflagración. La doctora Salas descubre que el presupuesto de 1879-1880 fue el mejor estructurado y con mayor y mejor información puntual para cada uno de sus pliegos, de tal manera que se puede conocer los recursos económicos y humanos del país para hacer frente a las cruciales circunstancias. Manifiesta que, a pesar de la declaratoria de bancarrota de 1876, y a la situación de crisis con que se afronta la guerra —dizque por el descenso de los beneficios del guano—, su análisis de los presupuestos le revela que el año de la bancarrota los ingresos fueron los más altos. La economía de la década, caracterizada por un abultado déficit y una declarada crisis en medio de una carrera de obras públicas, subsanaba la situación con el endeudamiento público y la emisión de bonos y papel moneda.

Nos llama en especial la atención el Presupuesto Ordinario, pliego 5.° en su parte II, correspondiente al Ramo de Marina; igualmente, el Extraordinario, Pliego 5.°, segunda parte: Ramo de Marina, y el Extraordinario Adicional, pliego 5.°, Marina. Tenemos aquí una riquísima información, una verdadera fotografía del momento de la institución naval. La asignación de recursos para cada uno de sus organismos nos permite reconstruirlos a través de cada una de sus instancias. La descripción detallada de cada sector nos bosqueja su estructura y permite historiar su desarrollo desde sus inicios en 1821. Analiza la situación de las capitanías; habla sobre la creación de la Marina de Guerra, describe los cuerpos que la constituyen, como la Comandancia General de la Marina, el Arsenal, el

Colegio Naval Militar, la Escuela Naval. También se le da una referencia especial a la Factoría Naval de Bellavista, el departamento Fluvial de Loreto, el Apostadero Naval de Iquitos y el Departamento Lacustre de Puno, descritos con detalle, con mención de las cifras que les asigna a cada uno el presupuesto anual. En el rubro de los buques de la Armada, describe cada una de las unidades navales y la incorporación del *Huáscar* y la *Independencia*. Presenta además, una relación de las unidades navales que constituyen la Armada, con sus principales características, dotaciones y antigüedad.

La doctora Salas concluye que la causa de la crisis no fue el guano, sino que fue producto de la estructura interna, el manejo de los recursos del Estado en provecho propio. Ella confiesa que al empezar la investigación su intención era adentrarse en el conocimiento de la estructura del Estado y de la nación, pero que en el curso, la fuerza del estudio contable sacó a la luz el tema de la corrupción: el desvío de los recursos de la nación en beneficio de la clase política. La trágica consecuencia fue la pérdida de la guerra con todos los agravantes de la ocupación militar hasta 1883 y la ruina económica del país.

El libro puede ser adquirido en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y en las librerías de la capital.

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 diez 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

EDITORIAL

7 Contralmirante, César Linares Roca

SECCIÓN ESPECIAL: SESQUICENTARIO DE LOS COMBATES NAVALES DE ABTAO Y DEL 2 DE MAYO DE 1866

10 LA INFLUENCIA DEL CONTEXTO MUNDIAL Y ESPAÑOL EN LOS ANTECEDENTES DE LA GUERRA DE ESPAÑA CONTRA LAS REPÚBLICAS DEL PERÚ Y CHILE
Capitán de Navío John Rodríguez Asti

32 TRASCENDENCIA DE LOS COMBATES NAVALES DE ABTAO Y CALLAO (1866)
Doctor Jorge Ortiz Sotelo

52 SESQUICENTENARIO DE LOS COMBATES DE ABTAO Y 2 DE MAYO DE 1866
Doctora Margarita Guerra Martiniere

ARTÍCULOS

60 IMPLICANCIAS INTERNACIONALES DE LA PRIVATIZACIÓN DE LA SEGURIDAD EN LOS CONFLICTOS Y CRISIS HUMANITARIAS DE HOY
Capitán de Fragata Omar Tejada Pérez

82 LA NUEVA ÁREA MARINA PROTEGIDA QUE TODOS QUEREMOS: ASPECTOS CLAVE SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE LA ZONA RESERVADA DEL PACÍFICO TROPICAL
Magíster Alfredo Gálvez Ballón

90 EL SUBMARINO CONVENCIONAL FRENTE A SUS NUEVOS DESAFÍOS
Capitán de Corbeta Gabriel Donayre Montesinos

100 TRANSFORMACIONES EN EL PAISAJE MARÍTIMO DE LA COSTA VERDE: EL CASO DE LOS BAÑOS DE BARRANCO
Magíster Carlos Ausejo Castillo

114 SENSOR DE DETECCIÓN DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS EN ÁREA SUPERFICIAL DE ZONA PORTUARIA
Teniente Primero Jonatan Mendoza Alarcón

126 APUNTE PARA LA HISTORIA DE LA FUERZA DE SUBMARINOS
Vicealmirante (r) Gustavo Barragán Schenone

146 GUERRA HÍBRIDA: ¿ANTIGUA O NUEVA FORMA DE HACER LA GUERRA?
Capitán de Navío Juan Carlos Llosa Pazos

154 BAP *CORONEL BOLOGNESI*: EL BUQUE DEL HÉROE DE ARICA
Teniente EP Jaime Miguel Taype Castillo

SECCIÓN NACIONAL

168 ACTUALIDAD NACIONAL.
Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

SECCIÓN INTERNACIONAL

184 ACTUALIDAD INTERNACIONAL.
Magíster en Historia Víctor Torres Laca

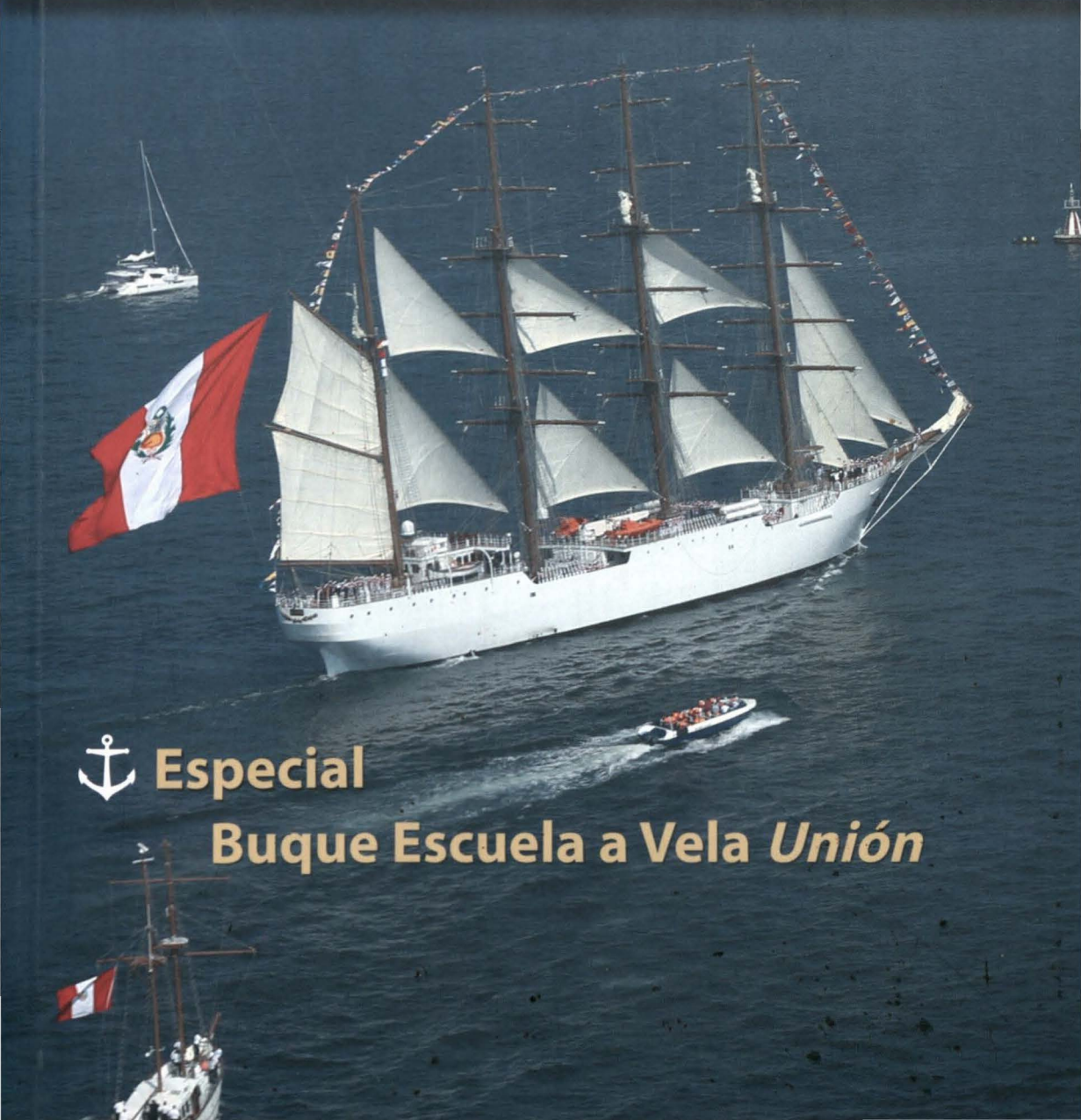
SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

196 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES.
Bibliotecaria Esperanza Navarro Pantac



Año 109 / número 2 - 2016

Revista de Marina



Especial
Buque Escuela a Vela *Unión*

REVISTA DE MARINA

Año 109 / número 2 - 2016



La *Revista de Marina* es una publicación profesional, de periodicidad cuatrimestral, especializada en temas navales y marítimos, fundada en el año 1907, y tiene como propósito constituirse en un medio para difundir, promover e informar sobre materias de interés para el desarrollo y empleo del poder naval y promover la conciencia marítima.

Es editada por el Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, y está dirigida al personal naval en general, y a todo público e instituciones relacionadas con el quehacer naval y marítimo.

La *Revista de Marina* tiene un tiraje de tres mil ejemplares, y es distribuida a sus suscriptores, así como a miembros de los diferentes poderes públicos, instituciones estatales y privadas vinculadas a actividades marítimas, a académicos y empresarios nacionales, a bibliotecas especializadas, a instituciones de educación superior y a instituciones armadas extranjeras.

REVISTA DE MARINA

Año 109 / número 2 - 2016



Portada: Buque Escuela a Vela *Unión*, nevegando en altamar, en su primera travesía.

Director
Calm. César Linares Roca

Editor general
C. de N. John Rodríguez Asti

Asesoría editorial y coordinación
C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti

Comité editorial y científico
Calm. César Linares Roca, Marina de Guerra del Perú
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Mg. Ernesto Morales Erroch, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Calm. (r) Rodolfo Reátegui Rodríguez, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
C. de N. y Mg. John Rodríguez Asti, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Calm. (r) Francisco José Yabar Acuña, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Mg. Hugo Pereyra Plasencia, Pontificia Universidad Católica del Perú
Mg. Carlos Ernesto Ausejo Castillo, Centro Peruano de Arqueología Subacuática

© 2016, 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, anexos 2334
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 109, n. 2 - 2016. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2016
V.; 23.5cm. X 17.5cm.
Cuatrimestral
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.



Óleo de velero pintado por Juan J. Köster, precursor de la iniciativa del Buque Escuela y socio nato fundador de Pro Marina. Dicho óleo se conserva en el Salón de Actos de dicha asosiación.

SUMARIO

EDITORIAL

7 Contralmirante, César Linares Roca

SECCIÓN ESPECIAL: BUQUE ESCUELA AVELA BAP *UNIÓN*

10 BUQUE ESCUELA A VELA BAP *UNIÓN*, UNA TRAVESÍA HISTÓRICA

19 SUEÑO HECHO REALIDAD, NUESTRO BUQUE ESCUELA A VELA
Capitán de Navío Luis López de Vinatea

29 BAP *UNIÓN* (BEV-161) ¡BUQUE ESCUELA A VELA DE TODOS LOS PERUANOS Y ORGULLO DEL PERÚ!
Capitán de Navío Gianfranco Polar Figari

SECCIÓN ARTÍCULOS

37 LA ARMADA PERUANA EN 1955. UNA CRÓNICA NAVAL.
Teniente Primero Michel Laguerre Kleimann

51 LAS CIENCIAS OCEANOGRÁFICAS Y SU RELACIÓN CON EL FENÓMENO DE LA NIÑA
Capitán de Fragata Julio Cesar Chilet Correa

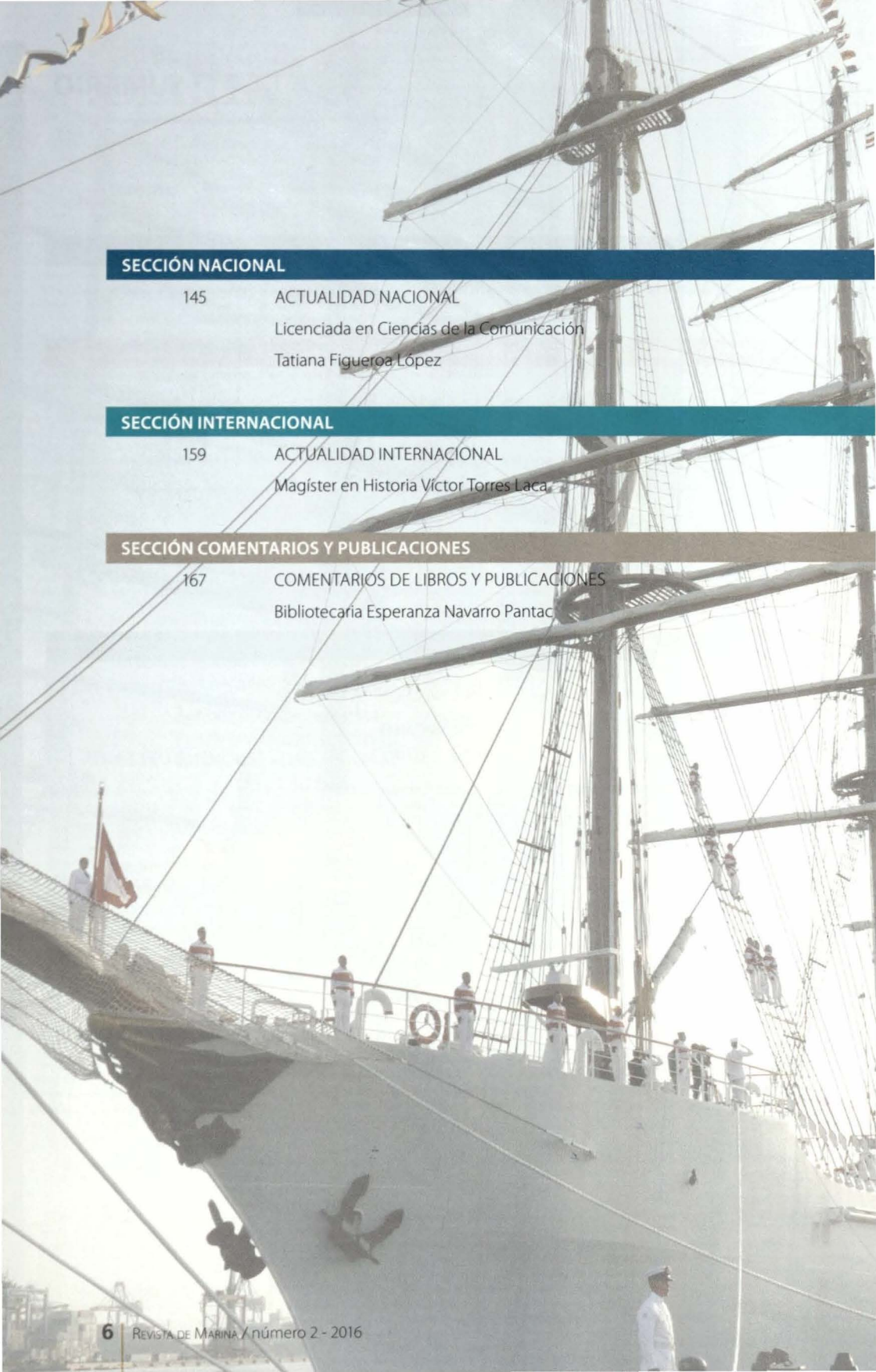
67 ¡*HUÁSCAR*!... ¡SIEMPRE *HUÁSCAR*!
Contralmirante (r) Luis Felipe Ego-Aguirre Villacorta

81 LAS ACCIONES DEL ALMIRANTE LIZARDO MONTERO EN CAJAMARCA DURANTE LA GUERRA CON CHILE 1881 – 1882
Licenciado en Historia Julio César Abanto Chani

95 TENSIONES EN LA BAHIA: LAS SUBLEVACIONES NAVALES EN CHILE Y EL PERÚ DE 1931 Y 1932
Historiador Jaime Miguel Taype Castillo

115 LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ EN LA FUNDACIÓN D EL CLUB DE REGATAS LIMA EN 1875
Alférez de Fragata (r) Jaime Ignacio Romero Valdivieso

129 CONTROLANDO EL PUERTO: LA POLÍTICA PREVENTIVA DEL SERVICIO DE SANIDAD MARÍTIMO DURANTE LA EPIDEMIA DE FIEBRE AMARILLA DE 1868
Bachiller en Historia Sally Inga Rumiche



SECCIÓN NACIONAL

145 ACTUALIDAD NACIONAL
Licenciada en Ciencias de la Comunicación
Tatiana Figueroa López

SECCIÓN INTERNACIONAL

159 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
Magíster en Historia Víctor Torres Laca

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

167 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Bibliotecaria Esperanza Navarro Pantac

EDITORIAL



Contralmirante
CÉSAR LINARES ROCA
Director

La presente edición de la Revista de Marina, está dedicada a reflexionar entorno a una travesía que trascenderá en la historia.

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

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

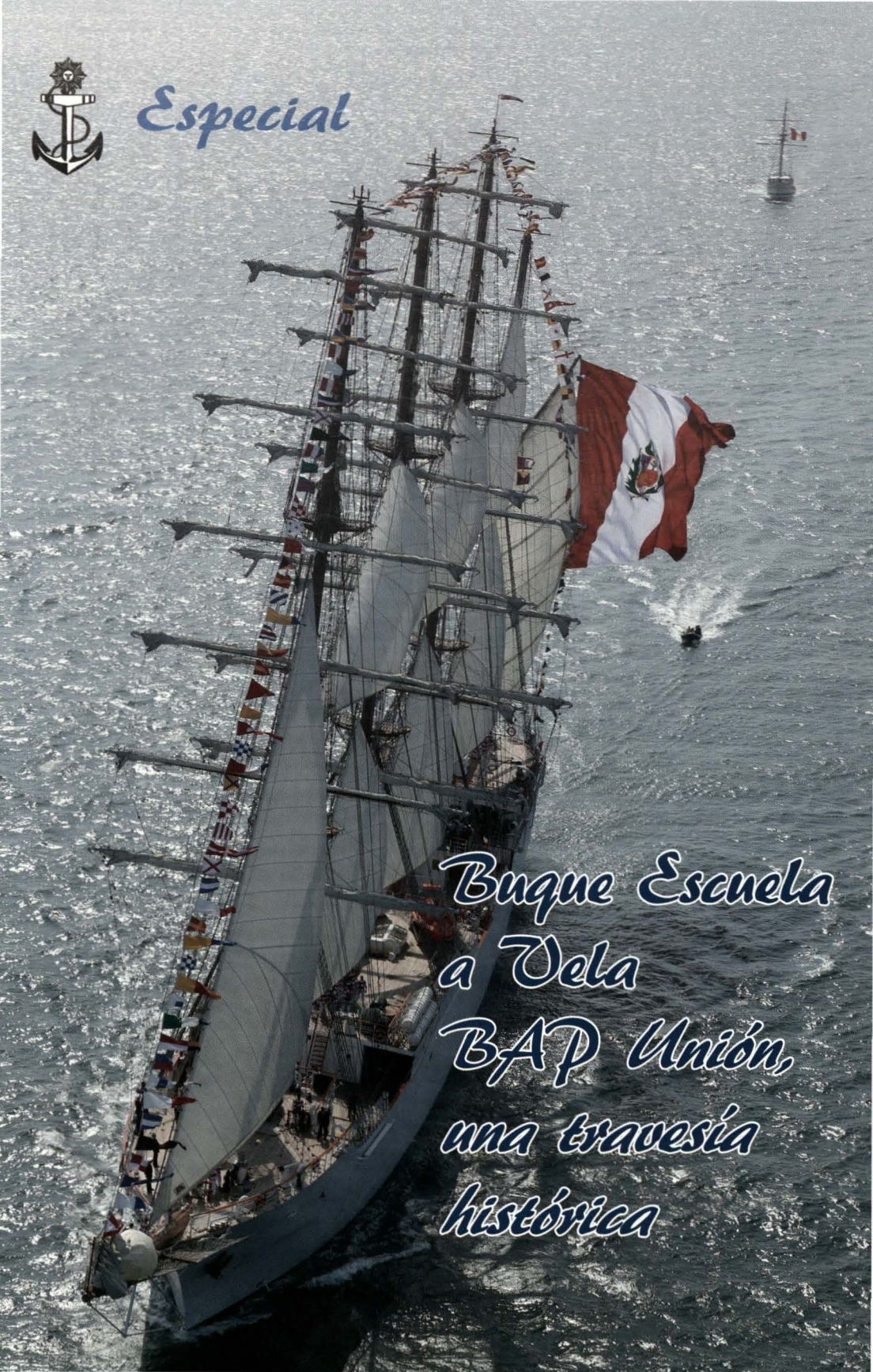
Otro aspecto por resaltar es el destacado también por pensadores y estrategas navales contemporáneos como Geoffrey Till o Ian Speller, que palntean el valor diplomático que posee el poder naval en tiempos de paz. Y ello lo fundamentan en que las fuerzas navales, gracias a su capacidad de libre navegación en aguas internacionales, pueden participar y hacerse presentes de manera oportuna en misiones no coercitivas tales como operaciones de mantenimiento de la paz, de ayuda humanitaria, o sirviendo como embajadas itinerantes a través de visitas a puertos extranjeros representado al país. Sobre esto último, más allá de su

misión como buque escuela, el BAP *Unión*, sin lugar a dudas, se constituirá en una embajada itinerante, promoviendo la imagen y potencial del Perú en todos los mares y puertos del mundo. Este será el primero de muchos viajes en la larga vida que le espera a esta nave de todos los peruanos.

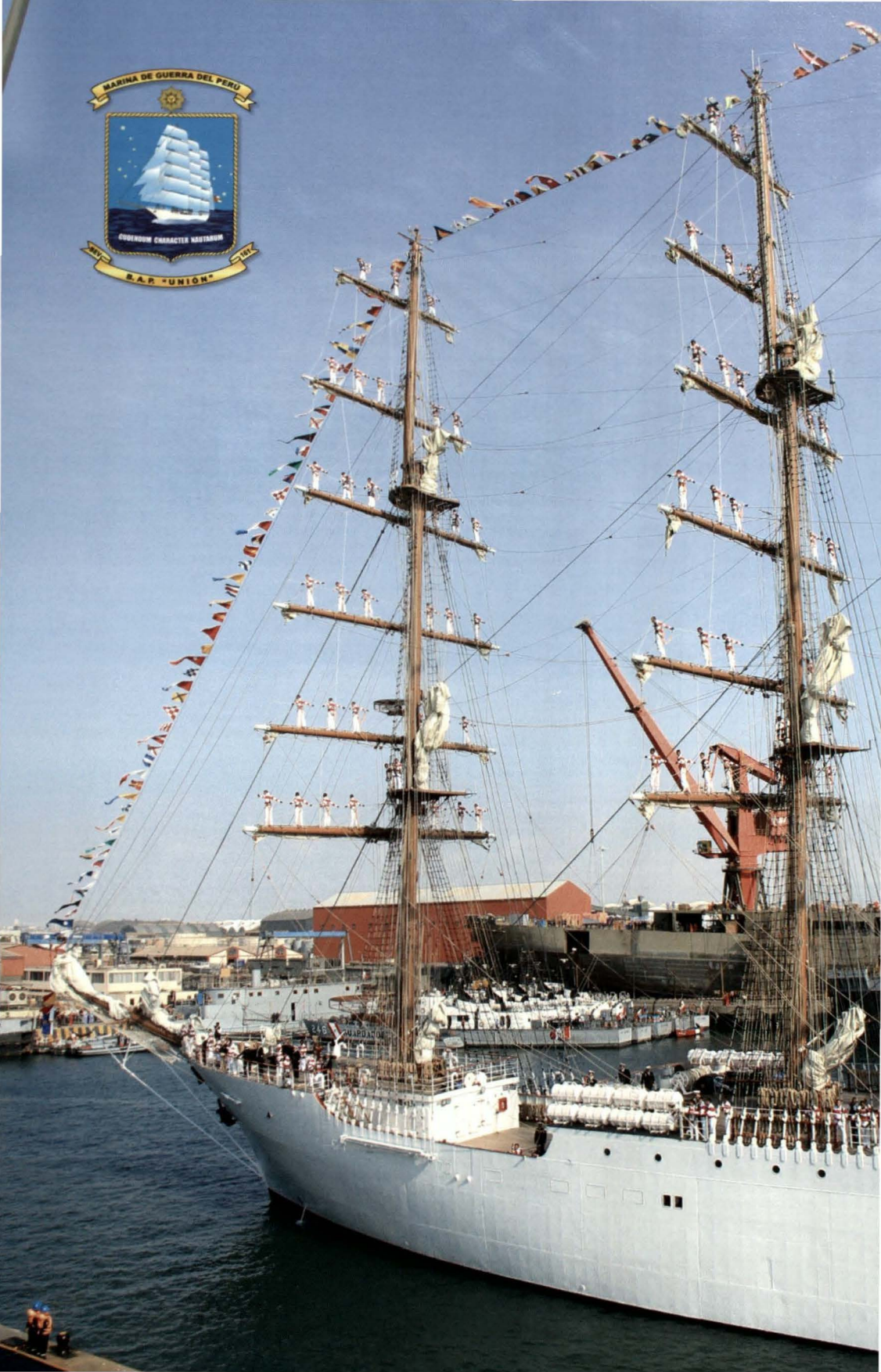
A lo largo de las páginas el lector podrá encontrar también reseñas históricas, interesantes escritos y crónicas cautivadoras que complementan la edición, cuyo objetivo es la trasmisión de información y aporte de conocimientos, a través de cada uno de los artículos de esta su revista. Disfrútenla.

El Director.

Especial



Buque Escuela a Vela BAP Unión, una travesía histórica


MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
CUIDEMUM CHARACTER NAUTARUM
1862
1974
B.A.P. "UNIÓN"

CUDENDUM CHARACTER NAUTARUM*
"FORJANDO EL CARÁCTER DE LOS MARINOS"

El marino se forma en el mar, y no hay mejor manera de hacerlo que mediante prolongados viajes a vela, en los que se pone a prueba la destreza marinera, la fortaleza física, el trabajo en equipo, el conocimiento del mar, y el dominio de la meteorología, la astronomía y la navegación. No existe ni existirá un simulador suficientemente realista como para reemplazar esa experiencia; solo a través del embarque en un velero, el futuro hombre de mar entra en contacto con el mar y lo domina, aun en las peores condiciones, aprendiendo a aprovechar las fuerzas de la naturaleza.

Es importante recordar que el 27 de julio, el BAP *Unión* visitó los puertos norteños de Salaverry y Paita; de donde enrumbó a Guayaquil (Ecuador), Cartagena (Colombia), San Juan (Puerto Rico), La Habana (Cuba), Miami (EE.UU.), Veracruz (México) y Balboa (Panamá). En cada una de estas ciudades, los cadetes y toda la tripulación difundieron la cultura peruana con información y muestras itinerantes proporcionadas por el Ministerio de Comercio Exterior, paralelamente con las relaciones de amistad y aproximación profesional entre las Armadas de los países visitados.

La formación de los futuros profesionales del mar en un velero de altura es de excepcional importancia para educar y entrenarlos en las faenas más tradicionales del manejo marinero, al establecer el contacto directo con el medio ambiente marino y las fuerzas que lo gobiernan. La diversidad de situaciones a enfrentar, el intenso entrenamiento marinero de faenas en mástiles y velas, el rigor de la naturaleza y largas travesías oceánicas enseñan a respetar al mar y a no temerle; constituyen un extraordinario acondicionamiento sicofísico. Durante el periodo académico del viaje de instrucción, se fortalece la cohesión promocional durante el viaje de instrucción y el trabajo en equipo en las labores diarias.

La capacidad de adaptarse a la vida en el mar en un espacio reducido, el alejamiento de la familia por un tiempo prolongado y el enfrentarse a los elementos de la naturaleza van forjando el carácter de los futuros marinos para desempeñarse en sus próximos destinos profesionales con el rigor que el servicio exige, lográndose así la formación práctica en el mar del principal recurso institucional, el recurso humano.

---

* Lema del escudo del buque, que simboliza la labor que desempeñan los integrantes de la unidad para la realización de la misión asignada.





"El intenso entrenamiento marinero de faenas en mástiles y velas, el rigor de la naturaleza y largas travesías oceánicas enseñan a respetar al mar y a no temerle".





Ingreso del BAP *Unión* al muelle de la Base Naval del Callao.

Arribo al Perú después de su histórico viaje inaugural al extranjero – VIEX 2016

El Buque Escuela a Vela BAP *Unión* (BV 161) arribó a aguas peruanas, luego de cumplir con éxito su Viaje Inaugural de Instrucción al Extranjero, que incluyó la visita a nueve puertos (dos nacionales y siete internacionales) acumulando más de 8.050 millas navegadas aproximadamente.

La bienvenida se llevó a cabo en el Muelle Antedique de la Base Naval del Callao y contó con la presencia del Presidente de la República, Pedro Pablo Kuczynski Godard, el Ministro de Defensa Mariano González Fernández; el Comandante General de la Marina, Almirante Edmundo Deville del Campo, entre otras autoridades civiles y militares. Estuvieron también directivos de instituciones del ámbito cultural y marítimo, así como familiares de la tripulación, quienes le dieron un marco de emotividad a este evento histórico de recibimiento del buque en su primera experiencia de navegación.

El Buque Escuela al mando del Capitán de Navío Gianfranco Polar Figari arribó con una delegación de 22 oficiales, 93 cadetes, 120 entre personal técnico, marinería, y dos oficiales invitados de la Armada de España, quienes acumularon durante su periplo una extraordinaria experiencia.



Familiares de la tripulación en emotivo y jubiloso recibimiento.







El Presidente de la República estuvo presente en el arribo del BAP *Unión*.



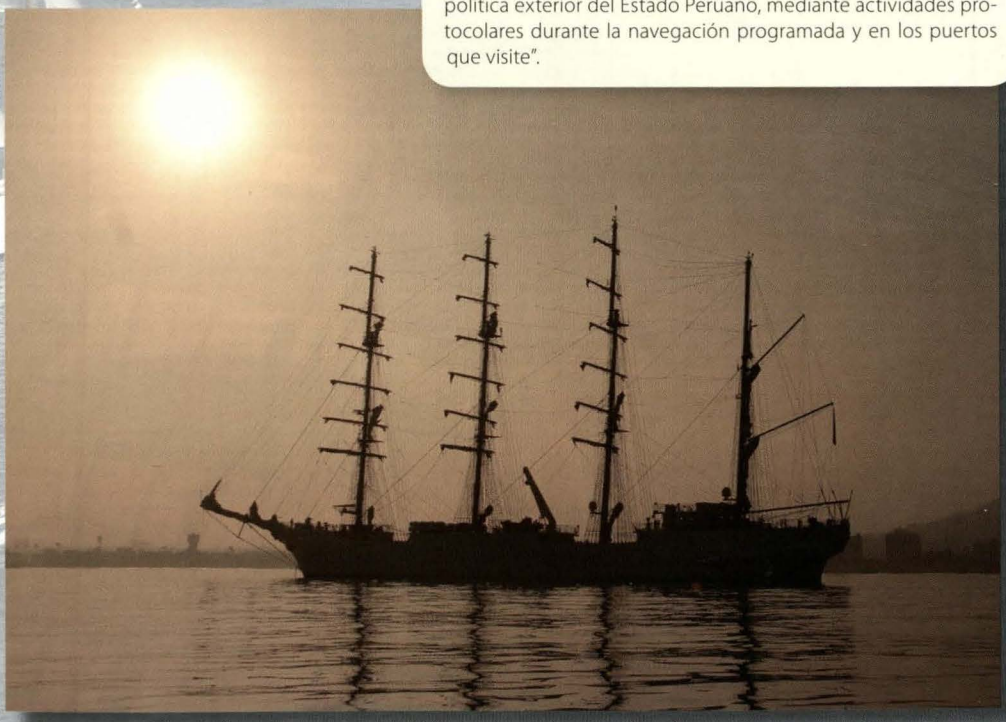
El Presidente de la República, Pedro Pablo Kuczynski; el Ministro de Defensa Mariano González Fernández; el Comandante General de la Marina, Almirante Edmundo Deville del Campo, y autoridades civiles y navales, dieron la bienvenida al histórico viaje inaugural del BAP *Unión*.



El Capitán de Navío Gianfranco Polar Figari, Comandante del BAP *Unión*, en el reencuentro con su familia.

MISIÓN DEL BAP *UNIÓN*

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





Sueño hecho realidad, nuestro Buque Escuela a Vela: Narración documentada del largo proceso

Capitán de Navío (r) Luis López de Vinatea
Oficial de la Marina de Guerra retirado. Profesional con amplia experiencia en el sector marítimo, portuario y pesquero en organizaciones de la Marina de Guerra, Marina Mercante, astilleros nacionales, flotas de pesca y unidades de Transporte Marítimo.
Es magíster en Administración Marítima, Portuaria y Pesquera egresado de la Escuela Nacional de Marina Mercante, Almirante Miguel Grau, con estudios de posgrado en el Instituto de Altos Estudios para la Defensa en Roma (Italia). Cuenta con un Diplomado en Gestión Didáctica para Educación a Distancia en la Universidad Católica del Perú y la Universidad de la Rioja (España), y es Licenciado en Ciencias Marítimas Navales de la Escuela Naval del Perú.



RESUMEN

El Buque Escuela a Vela *Unión* es un velero de tipo bricbarca de cuatro mástiles en servicio para la Escuela Naval del Perú. La historia de su construcción es muy larga y se remonta a 1976, cuando el agregado naval del Perú en España, el Capitán de Navío Emilio Barrón Domínguez, solicitó una oferta para el suministro de un buque tipo Gloria. La adquisición fue postergada muchas veces, sobre todo por problemas con el crédito externo peruano. Una extensa carta del ingeniero naval Juan José Alonso Verástegui detalla el largo proceso de compra y construcción del *Unión*.

PALABRAS CLAVE

Buque escuela a vela, Escuela Nacional de Marina Mercante del Perú, SIMA, Juan José Alonso Verástegui.

ABSTRACT

The Tall Ship *Unión* is a brig of four masts in service for the Peruvian Naval Academy. The history of its construction is very long and ib t dates back from 1976, when the Peruvian naval attaché in Spain, Captain Emilio Barrón Domínguez, asked for an offer for the supply of a ship type Gloria. The acquisition was put off many times, above all for problems with the Peruvian external credit. An extensive letter of the naval engineer Juan José Alonso Verástegui give details of the long purchasing and building process of *Unión*.

KEYWORDS:

Tall Ship, Peruvian Merchant Navy, SIMA, Juan José Alonso Verástegui.

"La civilización debe a la Marina gran parte de su notable desarrollo; donde quiera que arribe un buque lleva germen de progreso, las ciencias, las artes, el comercio, la industria, han sido esparcidas por el mundo por medio de la navegación, y por ella las naciones más separadas han estrechado sus relaciones y tienden al engrandecimiento".

Capitán de Navío don Miguel Grau Seminario, Comandante General de la Marina, noviembre de 1877

• Artículo recibido el 23 de agosto de 2016, aprobado para su publicación el 25 de agosto de 2016

Corría el año 2007 y el que escribe se desempeñaba como Director de la Escuela Nacional de Marina Mercante Almirante Miguel Grau, ya en el segundo año de gestión, la cual se extendió incluso por un tercero. Fue una brillante oportunidad para "descubrir" un mundo sumamente interesante relacionado con la actividad de nuestros compañeros marinos mercantes, con los cuales, como marinos de guerra, compartimos el mismo medio, el mar y el mismo arte, navegar.

Esta oportunidad me permitió, asimismo, conocer de cerca la problemática y evolución de la marina mercante internacional en cuanto a su desarrollo técnico, normativo y, sobre todo, a lo relacionado con los recursos humanos embarcados. Comprendí así los motivos por los que existe el déficit creciente de oficiales y tripulantes, situación que motivó a las empresas navieras extranjeras, especialmente españolas, a tener interés en propiciar un acercamiento con la valiosa oferta de oficiales egresados de la Escuela de Marina Mercante de Perú. Durante su periodo como cadetes, los oficiales reciben una formación académica de primer orden, siguiendo escrupulosamente las normas basadas en los perfiles de competencias dictadas por la Organización Marítima Internacional (OMI), con especial interés en la formación en valores y disciplina impartidas por oficiales de la Marina de Guerra en las especialidades de cubierta y máquinas. Este aspecto reviste un interés particular y muy importante, dadas las condiciones actuales de la vida humana en el mar.

Es precisamente por este acercamiento que viajé a España ese año a visitar las principales navieras españolas con las que se establecieron convenios de prácticas preprofesionales y embarque de oficiales en sus naves. La finalidad de esta práctica fue fortalecer los lazos profesionales y conocer de cerca las oportunidades laborales para oficiales peruanos, muchos de los cuales, luego de años de embarque en estas empresas, ocuparon puestos administrativos en actividades de apoyo desde tierra, lo que consolidaba la presencia peruana.

Debido mi periplo, llegué a Bilbao, donde visité las empresas Ibaizábal e Ibernor, esta última una de las principales de *crew manning* en España, así como una importante embarcadora de oficiales y cadetes peruanos de la Escuela Nacional de Marina Mercante (ENAMM). Durante esta visita conté con la compañía de su director gerente, el señor José María Jiménez, quien desde esos años y hasta la actualidad goza de la amistad y aprecio de muchos oficiales de la Marina de Guerra y la Marina Mercante peruana. Dentro de la agenda programada llegamos a las escuelas náuticas del norte de España y asistimos a la ceremonia



Rueda de cabillas del BAP *Unión*.

de relevo de mando de la Comandancia de Marina en Bilbao, a bordo de una fragata misilera, donde conocí al señor Juan José Alonso Verástegui, autoridad invitada a la importante ceremonia. Conversamos sobre los intentos del Perú por contar con un buque escuela a vela y sobre los proyectos de barcos a vela en los que él había tenido participación directa. Uno de ellos era el proyecto del velero peruano.

En algún momento de la conversación, me comentó que estaban construyendo un velero pequeño para la Escuela Superior de Marina Civil de Bilbao, en reemplazo del velero de dos mástiles llamado *Saltillo*. Me permití hacerle una consulta un poco ingenua aunque pertinente, dado que estábamos embarcados en una fragata moderna con tecnología de punta: "¿Por qué insistía tanto en la formación en barcos a vela?". Me contestó, con esa seguridad que tiene un hombre de mar experimentado: "Porque es la mejor manera de aprender a trabajar en equipo en el mar". Indudablemente quedé muy satisfecho con esta respuesta y también pensativo..., hasta hoy.

La cita que precede esta nota pertenece al Gran Almirante Grau, quien antes de cumplir los 18 años se había embarcado en naves mercantes y navegado por casi 10 años por todo el mundo. Esta oportunidad le permitió tener un amplio dominio del tema por haberlo vivido como tripulante, y poner de manifiesto la contribución de la Marina al desarrollo de las civilizaciones. Confío plenamente en que nuestro Buque Escuela a Vela *Unión* seguirá ese mismo derrotero y fortalecerá nuestra conciencia marítima, al permitir que las generaciones futuras vean al mar no como un límite o una frontera, sino como parte de nuestro territorio y un medio para propiciar el desarrollo de nuestra nación y nuestro comercio internacional.

A continuación, transcribo la carta que al día siguiente el señor Alonso tuvo la gentileza de hacerme llegar en atención a mi solicitud de contar con la historia contada por él mismo.

Bilbao, agosto de 2007

Mi querido amigo,

Mucho me alegra la afortunada ocasión de conocerle, que tuve con motivo de nuestra coincidencia en la recepción del relevo de mando de la Comandancia de Marina de Bilbao, y la oportunidad que ello me supuso de saber que la Marina de Guerra de su país mantiene su interés por la adquisición de un buque escuela y pretende actualmente retomar el tema. Como tuve el gusto de comentarle, este asunto ha tenido una presencia muy importante en mi vida profesional, como a continuación le detallo.

Siendo yo entonces Director General de los Astilleros Celaya, el 24 de enero de 1976 recibí la primera petición de oferta a través del Agregado Naval del Perú en España, el Capitán de Navío Emilio Barrón Domínguez, para el suministro de un buque tipo Gloria, que le fue enviado seis días después. Esta oferta motivó que el jefe del Estado Mayor General, en promemoria del 19 de julio de 1976, comunicase a nuestro embajador que estaba vivamente interesado en la adquisición del buque, pero que le solicitaba que transmitiese su petición de

mejorar las condiciones de pago ofertadas. En entrevista mantenida el 26 de agosto de 1976 con personal de la Oficina Comercial de la embajada, insistió en esta petición.

Como consecuencia de lo que antecede, el 18 de noviembre de 1976 enviamos una oferta actualizada mejorada en su financiación y en el estándar y diseño del buque, a base de los cuales estábamos construyendo el BE *Guayas* para la Armada de Ecuador.

En febrero de 1977 mantuvimos en Lima diversas entrevistas con el Jefe del Estado Mayor, Almirante Villa Pazos, y con el ministro de Marina, Almirante Parodi, que nos informaron de las dificultades que tenían para la importación del buque. En un nuevo intento, el 1 de marzo de 1977, enviamos una nueva y mejorada oferta. Manteniendo el precio y el tipo de buque, se aumentaba su eslora para ajustarla mejor a las necesidades de la Marina, y se ofrecía una financiación que cubría cumplidamente las necesidades peruanas para adquisiciones en el exterior. Pero el asunto quedó paralizado.

En junio de 1980 tuvimos noticias de que la Marina volvía a estar interesada en el asunto, por lo que cursamos invitación al ministro de Marina para que una misión técnica asistiese a las pruebas que entonces realizábamos con nuestro nuevo proyecto, el *Simón Bolívar*, para la Armada venezolana. Al frente vino el Jefe del Servicio Industrial de la Marina de Callao, el Capitán de Navío Oscar Jahnsen Raygada. Su informe fue absolutamente favorable. Con ocasión de esta visita y de las conversaciones técnicas que tuvimos, se facilitó la oferta de un nuevo proyecto de un buque de mayor tamaño, con capacidad para 275 tripulantes. A pesar del interés de la Armada y de la buena disposición del Presidente Belaunde Terry, la condición de una financiación total se interpuso nuevamente.

En abril de 1981 una muy importante misión comercial española visitó Lima, y viajé con ella. Tuve un cierto protagonismo pues acaparé la atención del presidente peruano en la recepción que concedió a la misión, por el obsequio que le hicimos de una maqueta del buque escuela que tratábamos de construirles. La maqueta no tenía el nombre del barco, pero sí la bandera peruana. Todo ello fue noticia destacada de TV, radio y prensa. Nuestras entrevistas con el Comandante General de la Marina, Almirante Egúsquiza, principal promotor del asunto entonces, sirvieron para reavivar el tema con una nueva oferta fechada el 24 de abril de 1981, pero no para resolverlo como se esperaba.

Con el proyecto que habíamos ofertado entonces, construimos para la Armada mexicana el BE *Cuauhtémoc*, entregado el 29 de julio de 1982, con un estándar excepcional. Nos acaba de visitar para celebrar su cumpleaños 25. Da gusto ver lo bonito y bien que lo hicimos y lo cuidadosamente que lo mantienen. No para de hacer cruceros, con gran éxito por su belleza y buen andar, y está a punto de alcanzar las 500.000 millas recorridas.

El tema del Perú lo manteníamos latente a través de la Agregaduría Naval en Madrid, que nos seguía informando de las posibilidades. Por indicación de ellos contactamos con el Almirante Nicolini, entonces Director General de Material, de visita en Londres, intentando negociar el contrato en 1983. Y, enterados de un nuevo interés de la Marina, el 14 de mayo de 1984 enviamos una nueva oferta para la construcción de un buque similar al *Cuauhtémoc*, correspondiendo a la petición del Contralmirante Parodi, Director de Proyectos Navales, en la que prometíamos gestionar con la banca oficial y administración españolas un crédito blando que cubriese la totalidad del precio. Así lo hicimos. Pero las habituales dificultades del Perú con su deuda externa abortaron el buen fin de nuestras gestiones.

Las negociaciones se reanudaron en 1988 por iniciativa del Perú. En ellas se nos planteó por el Vicealmirante Luis Montes, Director General de Material, la alternativa de construir el barco en los Astilleros SIMA con nuestro proyecto y asistencia técnica, y así se ofertó el 6 de abril de 1988. Se llegó a un acuerdo previo con financiación total para el suministro español. Pero el día en que nuestro Consejo de Ministros iba a aprobar el crédito FAD, que complementaba el total, el Perú suspendió el pago de su deuda externa.

Después nuestros astilleros Celaya fueron clausurados, víctimas en Bilbao de la reconversión de la construcción naval impuesta por Europa. Sin embargo, el grupo técnico de Celaya, más relacionado con la vela, animados por la demanda existente, nos hemos mantenidos unidos desde entonces. Así pudimos seguir conservando nuestra posibilidad de este suministro apoyándonos en otros astilleros españoles. Lo hicimos con Astilleros de Mallorca, con Bazán, con Astilleros Luzuriaga, conjugando las posibilidades técnicas de estos con las necesidades peruanas. El único resultado positivo de estas actuaciones fue mantener el asunto vivo.

Nuevos contactos se produjeron en 1998 con la Marina, en concreto con los Vicealmirantes Giampetri y Zúñiga, que dieron lugar a una consulta de SIMA en



Buque Escuela a Vela BAP *Unión*.

relación con nuestra posible colaboración para la construcción del barco allí, y a nuestra oferta, bajo el membrete de nuestra oficina de ingeniería CYPSA, fechada el 13 de julio de 2001.

En octubre de 2001 la Comisión Multisectorial constituida por la Marina estableció las especificaciones técnicas básicas para un buque escuela a vela de investigación científica. El buque, con acomodación para 271 personas, incluidos oficiales, tripulación, cadetes, estudiantes y científicos, contaría con laboratorios de investigación oceánica química, física, biológica y geológica, ya que debería servir también de buque escuela para estudiantes universitarios que realicen prácticas en la mar, y para expediciones científicas y de control de medio ambiente.

Su dimensionamiento contemplaba una eslora total (incluido bauprés) de unos 115 metros, una manga de 15 metros y un aparejo de bergantín goleta de cuatro palos. Estas especificaciones dejaban sin valor nuestra oferta antes mencionada, que se basaba en un barco de 98,5 metros de eslora total y 13 metros de manga con aparejo de bricbarca de tres palos. Cuando conocimos las nuevas especificaciones y recibimos las informaciones que fuimos solicitando

sobre el astillero peruano, estudiamos nuestra posible oferta y en junio de 2002 viajamos a Lima para negociar con SIMA y ver sobre el terreno las posibilidades de nuestra colaboración.

Recibidos el lunes 10 de junio a primera hora por el Almirante Fernández Lino, dedicamos tres días a analizar las posibilidades de las instalaciones y a conocer al personal principal en todos sus estamentos, de directivo a maestranza. Quedamos muy bien impresionados de todo ello. Fuimos en todo momento atendidos por el jefe del proyecto y director técnico el Capitán de Corbeta, Ramón Velasco, del que guardo un inmejorable recuerdo. Además de las frecuentes reuniones que esa semana mantuvimos con el Almirante, nos reunimos también con el Comité Técnico de la Dirección de Material de la Marina, para ponderar con ellos nuestros puntos de vista.

Aprovechamos nuestra visita a Lima para responder a un asunto que preocupaba al astillero, la posible construcción de un buque oceanográfico, ya que nuestro grupo tenía una muy reciente experiencia en el proyecto y la construcción de un buque de este tipo para España.

Optimistas por nuestra visita, quedamos a la espera de que el Gobierno peruano incluyera el proyecto en sus presupuestos y se nos invitara a licitar, y nos animamos a diseñar el plano de formas y la disposición general del buque. Está en dos versiones, una con aparejo de bergantín goleta, similar al del *Juan Sebastián de Elcano*, y otra con aparejo de bricbarca de cuatro palos, similar al del *Kruzenshtern*.

Nuestras fundadas esperanzas fracasaron nuevamente, pues la Marina dio prioridad a la compra de cuatro fragatas Lupo de la Marina italiana, quizás por el temor, absolutamente infundado, de encarar a SIMA con el proyecto. El asunto del velero quedó "engavetado" una vez más. Creo que además el Gobierno carecía de los fondos necesarios, que quizás esperaba recibir como ayuda de alguna entidad financiera externa.

Perdón por este pesado rollo histórico, que para mí está lleno de rejuvenecedores y agridulces recuerdos.

Confío en que ahora podría ser la vencida. Si sigue manteniéndose el barco con su alternativa de uso universitario y oceanográfico, serían más amplias sus posibilidades de financiación externa. Por nuestra parte, estaríamos

abiertos tanto a gestionar su construcción en España como a dar nuestra asistencia técnica a SIMA. Este astillero es mucho mejor en sus instalaciones y posibilidades que nuestros astilleros Celaya, que construyeron tantos buques escuela. La competencia de su personal, que pude verificar hace cinco años, quedaría perfectamente complementada por nuestra gente, que a Callao desplazaríamos.

Complemento este largo *e-mail* con la información que adjunto de los planos de formas y disposición general (dos versiones) del buque escuela velero oceanográfico.

Quedo pendiente de sus favorables noticias

Un fuerte abrazo de

Juan José Alonso Verástegui





BAP *UNIÓN* (BEV-161) ¡Buque Escuela a Vela de todos los peruanos y orgullo del Perú!

Capitán de Navío Gianfranco Polar Figari
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú, oficial calificado en Guerra de Superficie, Electrónica y Comunicaciones, se ha desempeñado en diversos puestos del área operativa a bordo de unidades de la Fuerza de Superficie, ejerciendo el comando del BAP *Santillana*. Con experiencia en formación marinera y navegación a vela desde su ingreso a la Escuela Naval fue designado para participar en el comité de trabajo de diseño y elaboración del perfil operacional del Buque Escuela a Vela siendo porsteriormente designado como comandante del mismo, cargo que a la fecha desempeña.



RESUMEN

Se ha alcanzado un gran objetivo, materializar el deseo histórico de contar con un buque escuela a vela para la Marina de Guerra del Perú, hecho que a todos los peruanos y en especial a todos los marinos, nos llena de orgullo, no sólo por el anhelo cumplido sino por la significancia para el país del reto de progreso y desarrollo que significa flamear el pabellón nacional en aguas y puertos del mundo entero.

PALABRAS CLAVE

Buque Escuela a Vela *Unión*, Servicio Industrial de la Marina, anhelo histórico nacional, orgullo.

ABSTRACT

There has been a major objective, realize the desire of historic count with a sail training ship for the Navy of Peru - a fact which all Peruvians and in particular to all seafarers, fills us with pride, not only by the longing fulfilled but by the significance for the country of the challenge of progress and development that means waving the national flag in the waters and ports of the world.

KEYWORD:

Tall ship *Union*, Industrial Service of the Marina, National Historical longing, pride.

Este articulo tiene como finalidad plasmar las experiencias de la comisión de inspección para la construcción del buque escuela a vela y posteriormente de la primera dotación del BAP UNIÓN, desde el inicio del proyecto de inversión pública hasta la ceremonia de comisionamiento.

• Artículo recibido el 25 de agosto de 2016, aprobado para su publicación el 30 de agosto de 2016

Los inicios, el proyecto de inversión pública (2010)

Parece que fue ayer cuando en julio del 2009 en la Dirección General de Educación, se inició la reestructuración del proyecto de inversión publica relacionada al buque escuela a vela, dado que la finalidad del proyecto anterior estaba relacionado a capacidades orientadas a la investigación científica y a la educación, determinándose en ese momento que solo debería incidirse en el área de educación, es que el comité presidido en ese momento por el Contralmirante Raúl Vásquez Alvarado (Director General de Educación), dispuso la elaboración del perfil correspondiente, el cual fue elevado a la oficina de proyectos de inversión del Ministerio de Defensa en diciembre de ese año para su evaluación.

El año 2010, fue un año determinante para el proyecto, se encontraba como Director General de Educación (DIREDUMAR) el Contralmirante Mario Caballero Ferioli, y con los miembros del comité (C. de N. Luis Braschi y C. de N. Gianfranco Polar), se solicitó en enero, una audiencia con la Srta. Julia Caballero, jefa de la oficina de proyectos de inversión del Ministerio de Defensa, con la finalidad de verificar en que situación se encontraba la evaluación del perfil remitido en diciembre del año 2009; DIREDUMAR dispuso que se desarrolle el proyecto de inversión pública en el nivel pre factibilidad, el cual fue elevado y aprobado a finales de abril, durante la presencia de los grandes veleros en el Callao, con motivo de la regata Velas Latinoamérica 2010. En un inicio se generó la necesidad de acopiar información de las gestiones importantes que se realizaron en diferentes épocas y cuya información se encontraba en los legajos temáticos correspondientes. Se acudió a astilleros de España, Holanda, Polonia y Japón, con la finalidad de poder aclarar las dudas que se iban presentando, ya que al tratarse de un tema que nuevo, los aspectos técnicos se desconocían en términos específicos. Se recibió mucha información técnico-operativa de este tipo de veleros, para que los expertos formuladores del proyecto de inversión pública, pudieran ingresar esa información, en la estructura metodológica para la formulación del proyecto.

Los marinos de los países amigos que se encontraban en el Callao, como parte de las dotaciones de los grandes veleros que nos visitaban, se preguntaban porque el Perú no tenía un buque escuela a vela, siendo nuestra institución una marina referente en el Pacífico; las respuestas eran diversas, pero la respuesta más importante que escuché, fue: que en un futuro cercano el buque escuela a vela, sería una realidad. Muchas promociones de oficiales de la escuela naval, mantuvieron el anhelado sueño de poder ser parte del primer viaje al extran-



Escudo representativo del BAP *Unión*.

jero en ese buque escuela, nunca se perdió la esperanza y siempre se mantuvo la ilusión que algún día sería una realidad; habían circunstancias que permitirían que el sueño pudiese realizarse, una de ellas, que la condición económica del país iba mejorando permanentemente.

Con el entusiasmo que caracteriza a los marinos peruanos, seguíamos avanzando en la tarea encomendada que era conseguir la aprobación del proyecto de inversión pública antes de fin de año y es así que se presenta a la oficina de proyectos de inversión del Ministerio de Defensa, el contenido del nivel factibilidad para su evaluación y aprobación, siendo un 23 de diciembre del 2010 que el proyecto es aprobado y declarado viable; con este logro importante, la Institución, sumaba su segundo hito después de la Ley n° 24094 de fecha 7 de febrero del año 1985, que declaró de necesidad publica e interés nacional, que la Marina de Guerra del Perú cuente con un buque escuela a vela.

La etapa de la definición operacional del buque escuela a vela (2011)

Una vez logrado el objetivo del desarrollo y aprobación del proyecto de inversión pública del buque escuela a vela, el proyecto fue trasladado a la Dirección General del Material, disponiéndose que los oficiales que habían participado en el desarrollo del PIP, se mantengan en el comité, con la finalidad de darle continuidad al proyecto. Los miembros del comité iniciaron el proceso de evaluación y determinación de las capacidades y características de nuestro ansiado buque, recibiéndose la orden del Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram, Director General del Material, que se desarrolle una matriz técnico-operacional que permita incorporar todas las necesidades del Estado peruano, relacionadas a: la contribuci ón del buque con la política exterior del estado peruano, complementar el proceso de formación del personal naval y permitir la presentación de muestras culturales y de productos nacionales.

Utilizamos el concepto de ir de lo genérico a lo especifico y empleando como referencia la experiencia de la organización de nuestras unidades navales en lo relacionado a los departamentos de ingeniería, logística y operaciones, e incorporando el departamento de maniobra que era la novedad para el comité. Se dio inicio al proceso de investigación de este tipo de unidades, realizamos consultas con miembros de dotaciones de países amigos, astilleros de Europa y oficiales que habían tenido la oportunidad de encontrarse embarcados como premio estimulo en cruceros a bordo de buques escuela, llegando a definir de esta manera, los departamentos, divisiones, sistemas, sub-sistemas y equipos con los que el buque debía contar. También se incluyó en la matriz la relación de personal superior, subalterno y de marinería por especialidades, para determinar espacios relacionados a la habitabilidad, servicios logísticos y los roles de guardia de acuerdo a la organización que se estaba bosquejando.

Esta matriz, fue aprobada con una Resolución de la Comandancia General de la Marina y se convirtió en una fortaleza, ya que de requerirse alguna modificación bastaría una aprobación de similar jerarquía sin tener que escalarse a niveles superiores y se disponía de un instrumento sólido en su concepción que permitió no tener desvíos de planeamiento sobre todo en lo referido a determinación de necesidades. Al término de este trabajo, la matriz fue entregada a diseñadores de este tipo de buques para determinar volúmenes y espacios necesarios y lo más importante, tener una definición cercana a las dimensiones que requeriría la plataforma. Pasadas unas semanas, recibimos

las primeras propuestas y todas coincidían en que las dimensiones deberían ser superiores a los 100 metros de eslora y que el buque debía tener 4 palos. El aparejo recomendado para beneficiar el entrenamiento de una mayor cantidad de cadetes era el de bricbarca.

En agosto, se gestionó en el Estado Mayor General de la Marina, el presupuesto correspondiente, para realizar el proceso de contratación de una empresa que desarrolle un anteproyecto.

Seguíamos avanzando en el cumplimiento de objetivos. Ya contábamos con un buque que tenía dimensiones y capacidades definidas en términos genéricos, y entraríamos a una nueva etapa que era el desarrollo del anteproyecto que permitiría tener específicamente detallado nuestro buque escuela a vela.

El camino del anteproyecto (2012)

Éramos conscientes que cada paso que se daba, nos permitía estar más cerca del objetivo final, que era la aprobación de la construcción del buque escuela a vela. Se presentó al Vicealmirante Jose Cueto Aservi, en funciones como Jefe del Estado Mayor General de la Marina, la propuesta de aprobación económica para el desarrollo de un anteproyecto. La idea fue aprobada y los recursos fueron asignados, para lo cual se conformó un comité de adquisiciones de compras en el extranjero (CACE), que desarrolló las bases del concurso internacional para el desarrollo de detalle que serviría como base para tener una sola referencia en el caso de convocarse una licitación internacional para la construcción del buque escuela.

El desarrollo de las bases tuvo como finalidad, determinar la experiencia del postor en desarrollo de expedientes técnicos en general y expedientes técnicos de buques escuela a vela; que era el contrato que se firmaría. Estuvieron interesados en este proceso, astilleros de Holanda, Polonia y España.

En febrero del 2012, se adjudicó el proceso a la empresa española Castellanos y Pamies (CYPSA), quienes a partir de la firma del contrato iniciaron los trabajos para describir detalladamente cada uno de los aspectos y áreas del buque. La continuidad se mantenía al haberse designado como representantes del área técnica al C. de N. Ricardo Lanatta, representante del área operacional al C. de N. Luis Braschi y del área de educación al C. de N. Gianfranco Polar. El trabajo se desarrolló en base a permanentes consultas por parte de la empresa a los representantes de cada una de las áreas, el trabajo se facilitó, debido a que

existió previamente la matriz técnico-operacional que determinó las necesidades, el anteproyecto, debería describir que capacidades se requerían para cumplir las normas internacionales sobre seguridad de la vida en la mar, las normas específicas exigidas por la autoridad del Canal de Panamá y también del Canal de Suez.

Durante ese año, hubo reuniones permanentes del comité de coordinación con la empresa y con las áreas técnicas correspondientes para que el documento final que se entregue, sea el reflejo de lo que la Marina necesitase.

El escenario que se había considerado para la construcción fue que el buque se construya en el extranjero, principalmente por lo complejo de la construcción de este tipo de buques, en los que cada cuaderna tiene formas diferentes.

Se presentaron cambios institucionales en el alto mando y cargos de los señores vicealmirantes dispuesto por el supremo gobierno en mayo, asumiendo la Comandancia General de la Marina el Almirante Carlos Tejada Mera y como Jefe del Estado Mayor General de la Marina el Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram.

En el mes de julio, fuimos citados al despacho del Comandante General de la Marina, un grupo de oficiales almirantes y oficiales superiores con la finalidad de recibir el encargo de desarrollar tres (03) videos institucionales de los proyectos emblemáticos:

- Patrulleras marítimas, encargado al señor Vicealmirante Edmundo Deville del campo (DICAPI).
- Buque multipropósito, encargado al señor Vicealmirante Wladimiro Giovanini y Freire (COMOPERPAC).
- Buque escuela a vela, encargado al señor Contralmirante Cristian Lindley Ruiz (DIRESNA).

El video debería tener una duración máxima de 15 minutos, y permitir sensibilizar al Presidente de la Republica para que se aprueben los proyectos y se disponga la asignación de recursos para la construcción, transmitiéndole el sentir institucional.

El plazo recibido para el desarrollo del video fue de 30 días a partir de ese momento, plazo que se cumplió, programándose una reunión con el consejo superior de almirantes para la revisión y opinión correspondiente, y presentar modificaciones correspondientes. En el video se presentó principalmente las fortalezas relacionadas con la función del buque y los diferentes sectores del poder ejecu-



Buque Escuela a Vela BAP *Unión*

tivo y como el buque escuela desarrollaba una serie de tareas en contribución principalmente a la política exterior del estado.

Fue un domingo en el que el Almirante Carlos Tejada Mera (COMGEMAR), me llama por teléfono para comunicarme que había sido citado por el Presidente de la Republica en Palacio de Gobierno a fin de presentar los videos de los tres proyectos emblemáticos Es importante manifestar, que el proyecto del buque escuela a vela fue aprobado cuando habían transcurrido 4 minutos de los 14 que duraba el video completo (No significó esto, que no se terminara de ver). Fue en ese escenario que el Presidente dispuso que el buque tenía que construirse en el Servicio Industrial de la Marina (SIMA). Que el anuncio de la construcción lo realizaría el Presidente de la República durante la ceremonia del 8 de octubre en la Plaza Grau del Callao.

Se había alcanzado un gran objetivo, materializar el deseo histórico de contar con un buque escuela a vela para la Marina de Guerra del Perú, hecho que a todos los peruanos y en especial a todos los marinos, nos llena de orgullo, no sólo por el anhelo cumplido sino por la significancia para el país del reto de progreso y desarrollo que significa flamear el pabellón nacional en aguas y puertos del mundo entero.

La Marina de Guerra del Perú, se merece un "Bravo Zulu" (Bien Hecho), en la cruceta de cada palo de sus unidades, en representación de un objetivo logrado y del cual, todos ya nos sentimos orgullosos.



El Primer Ministro, Vicealmirante Roque Saldías acompañando al Presidente Manuel Odría en una visita oficial - Iquitos 1955. Archivo Histórico de Marina.

La Armada Peruana en 1955. Una crónica naval

Teniente Primero AP Michel Laguerre Kleimann
Licenciado en Ciencias Marítimas y Navales, Escuela Naval del Perú (2006). Sirvió a bordo del BAP *Aguirre*, así como en la Estación de Armas Submarinas.
Calificado en Ingeniería Electrónica (2008). Magíster en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú (2014). Miembro Asociado del Corbett Centre for Maritime Policy Studies del King's College de Londres (2016). Miembro colaborador del Centro de Estudios Estratégicos Marítimos (CEEM) del Instituto de Estudios Histórico-Marítmos del Perú. Coautor con el doctor Héctor López Martínez del libro *Tres Héroes Navales Lambayecanos* (2014). Autor del libro *El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana (1919-1930)* (2015). Ha escrito como colaborador en los diarios *El Comercio, Correo* y *La República*, así como en los diarios digitales *Lucidez* y *Político.Pe*. Del mismo modo en el informativo *Punto.Edu* de la PUCP. Ha escrito artículos en la *Revista de Marina*, en la *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, en la revista *Derroteros de la Mar del Sur* y en el *Boletín* del Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú (BIRA).



RESUMEN
El presente artículo busca presentar, a manera de crónica, la cotidianidad institucional de la Marina de Guerra en 1955. De hecho, a través de los personajes, puede observarse un continuo histórico del desarrollo institucional.

PALABRAS CLAVE
Manuel Odría, Guerra Fría, Marina de Guerra del Perú, Alfredo Sousa Almandoz, Emilio Barrón Sánchez, Santa Coltilde.

ABSTRACT
In 1995, the Peruvian Navy celebrated 134 years of institutional life. The present text encircles in a chronicle way the actions, celebrations, events, and nominations made by the Peruvian Navy in that year.

KEYWORDS
Manuel Odría, Cold War, Alfredo Sousa Almandoz, Submarine School, Association of Naval Ex – Cadets.

INTRODUCCIÓN

Durante 1955 el Perú celebraba su centésimo trigésimo cuarto aniversario de vida independiente. El presidente de la República era el general de división Manuel Odría, quien se encontraba a un año de dejar el cargo y de ser relevado por el ingeniero y doctor Manuel Prado Ugarteche. Prado asumiría por segunda vez las riendas del siempre difícil Gobierno peruano. El Ochenio (1948-1956) se acercaba a su fin[1].

1. Mediante Decreto Supremo 3230 del 2 de noviembre de 1955, se convocó a elecciones generales para el domingo 3 de junio de 1956 (renovación de los Poderes Ejecutivo y Legislativo).

• Artículo recibido el 16 de agosto de 2016, aprobado para su publicación el 19 de agosto de 2016

El 8 de octubre de ese mismo año, la Armada del Perú conmemoró no solo los 134 años de vida institucional, sino también el aniversario 76 desde que el Gran Almirante del Perú falleció sobre la cubierta del ya legendario monitor *Huáscar*. La ceremonia recordativa no disminuía ni en pompa ni en solemnidad a las anteriores. El ministro de Marina —y presidente del Consejo de Ministros— era el señor Vicealmirante Roque Saldías Maninat[2], hijo del Capitán de Navío, educador, matemático y sobreviviente de la Guerra del Pacífico Eulogio Saldías Peña (guardiamarina el 2 de febrero de 1875).

El contexto fue alentador dentro del proceso de consolidación de la modernización de la Marina de Guerra del Perú: "La bonancible coyuntura económica mundial, marcada por la guerra de Corea (1950-1953) y la reconstrucción de Europa después de la Segunda Guerra Mundial, estimuló en el Perú el vigoroso crecimiento de las exportaciones y la inversión extranjera"[3].

Por otro lado, el severo anticomunismo de Odría estrechó las relaciones con los Estados Unidos de Eisenhower —periodo de inicio de la Guerra Fría—, y se tradujo en la firma de un pacto de asistencia militar en 1952. Así, en 1956 las Fuerzas Armadas peruanas recibieron 9,1 millones de dólares[4]. La coyuntura de la política internacional influía en el Perú.

Es así que la Marina de Guerra del Perú continuaba con sus actividades y compromisos en provecho del desarrollo a través de la defensa nacional.

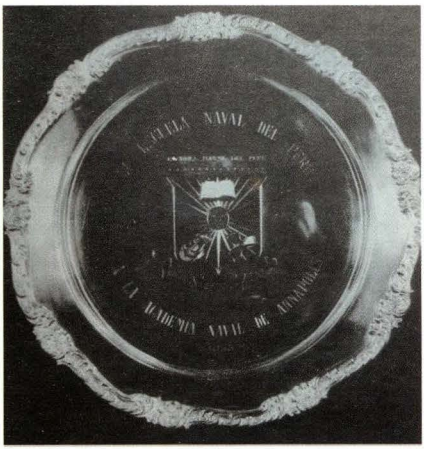
Por ejemplo, el 6 de enero de este año, el Crucero de Verano —compuesto por la División de Destructores y la Primera División de Submarinos— zarpó bajo el mando del capitán de navío Francisco Torres Matos[5] rumbo al litoral sur con los cadetes de primero y segundo año. Tres días después, la División de Fragatas y la Segunda División de Submarinos zarparon rumbo a San Francisco junto a los cadetes de tercero y cuarto año[6].

En febrero de 1955, el director de la Escuela Naval del Perú y de las Escuelas Técnicas de la Armada, Capitán de Navío Alfredo Sousa Almandoz[7], viajó junto al jefe de Estudios de la Escuela Naval, el Capitán de Fragata Julio Giannotti Landa[8], a Estados Unidos, para visitar la Escuela Naval de Annapolis, la Escuela

2. Egresado el 8 de enero de 1912.
3. CONTRERAS, Carlos y CUETO, Marcos. *Historia del Perú contemporáneo: desde las luchas por la independencia hasta el presente*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2004, p. 297. KLARÉN, Peter. *Nación y sociedad en la historia del Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2012, pp. 366-369.
4. KLARÉN, Peter. *Nación y sociedad en la historia del Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2012, p. 373
5. Egresado el 24 de noviembre de 1927.
6. *REVISTA DE MARINA*. Crónica nacional. En: *Revista de Marina*, 1955. Nro. 1, pp. 107-108.
7. Egresado el 30 de diciembre de 1926.
8. Egresado el 28 de diciembre de 1931.



Capitán de Navío Alfredo Sousa junto al Capitán de Fragata Julio Giannotti, obsequiando un plato de plata al guardiamarina, comandante de la Brigada de Guardiamarinas de la Academia Naval de los Estados Unidos de Norteamérica (*Revista de Marina*).



Detalle del plato de plata obsequiado (*Revista de Marina*).

de Guerra Naval de New Port, la Escuela de Submarinos en New London y los astilleros de la Electric Boat Company[9].

El 18 de marzo arribó al puerto de Callao la fragata de su majestad holandesa *Van Zijill*, al mando del Capitán de Fragata F.C.H. van Straaten, y fue recibida por el Capitán de Navío Francisco Torres Mattos[10].

La Escuela Naval inició su año académico el 4 de abril. El jefe de Estudios, el capitán de fragata Fernando Rojas Guerrero[11], fue el encargado de dar el discurso de orden. El 30 del mismo mes se realizó la jura de los cadetes de primer año, ceremonia presidida por el jefe del Estado Mayor General de Marina, el ahora Contralmirante Alfredo Sousa Almandoz[12]. Los juramentados fueron: Bernardino León Noguerol, Jorge Saz Pegorari, Benjamín Rengifo García, Víctor Gonzáles Pacheco, Enrique Barnadas Ramírez, Francisco Protto Alcerreca,

9. *REVISTA DE MARINA*, op. cit.
10. *REVISTA DE MARINA*. Crónica nacional. En: *Revista de Marina*, 1955. Nro. 2, pp. 211-216.
11. Egresado el 5 de enero 1932.
12. Ascendió el 17 de marzo de 1955.

Arturo Hernández Montoya, Luis Justo Navarro, Manuel Reyna Arimborgo, Luis Bardales Vásquez de Velasco, Oscar Rizo-Patrón Belgrano, Enrique Valdivia García, Ernesto Montagne Vidal, Eduardo Shoobridge García, Juan Albert Miranda, Walter Indacochea Queirolo, Marino Defilippi Ordóñez, Alfredo Ibárcena Morán, Jorge Chávez Gonzales, Jorge Arteta Miranda, César Flores Flores, Armando Meza Cavero, Joaquín Ocampo Oliart, Carlos Pfenning Augustín, Luis Suárez Altet, Harry Chamorro Melgar, José Remy Padilla, Augusto Vargas Prada Perales, Juan Musso Torres, Fernando Crosby Trisano, Wilfredo Azpilcueta Corzo, Jorge Portocarrero Prieto, Guillermo Bentín Sánchez, Jorge Navarro Gutiérrez, Kurt Neufuss Fernández, Luis Carvajal Lazo, Héctor Toledo Paredes, Américo Vidal Solís[13].

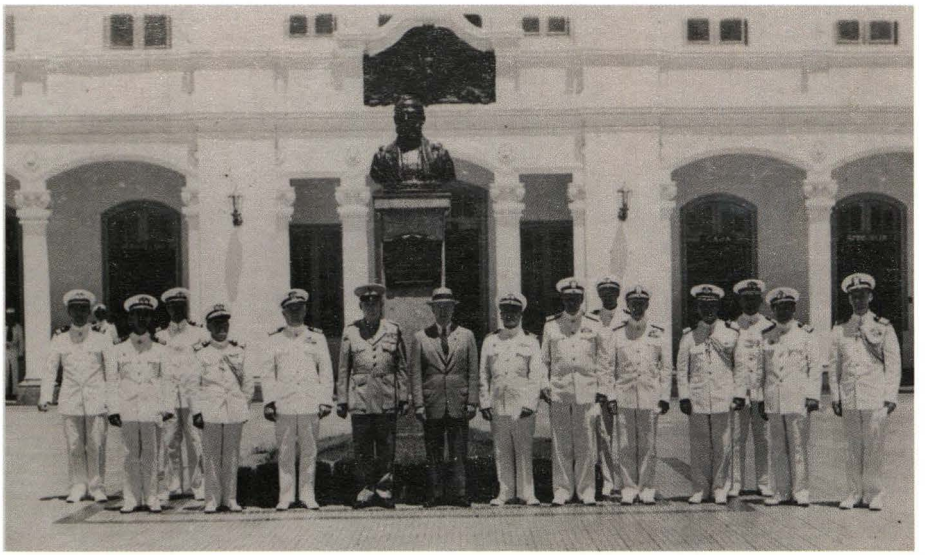
Durante el mes de junio las instalaciones de la Armada —Escuela Naval, Escuela Superior de Guerra Naval, Escuelas de Entrenamiento, Submarinos, entre otras— recibieron la visita oficial del presidente de Venezuela, coronel Marco Pérez Jiménez, y del ministro de Defensa de Bolivia, coronel Gualberto Olmos[14].

En julio ocurrieron dos eventos los que marcaron el mes patrio. En primer lugar, el 27 se celebró en el patio de honor de la Escuela Naval del Perú los 121 años del



Secretario de Marina de los Estados Unidos de Norteamérica firmando el Libro de Oro de la Escuela Naval del Perú (Archivo Histórico de Marina).

13 *REVISTA DE MARINA*, op. cit.
14. *REVISTA DE MARINA*. Crónica nacional. En: *Revista de Marina*, 1955. Nro. 3, pp. 325-326.



Charles S. Thomas, en el patio de honor de la Escuela Naval del Perú (Archivo Histórico de Marina).

natalicio del almirante Miguel Grau Seminario. Durante el evento, el agregado naval de la Embajada de Estados Unidos, Capitán de Fragata Arthur McIntyre, "hizo entrega a la Compañía de Cadetes de una placa enviada por cadetes de la Escuela Naval de Annapolis, conmemorativa a la visita que hiciera a esta Escuela el Honorable [Charles] Thomas, secretario de Marina de los Estados Unidos"[15].

La otra fecha significativa fue el desfile por Fiestas Patrias. Este evento se realizó en el Campo de Marte y tuvo como invitado oficial al presidente de la República de Bolivia, Víctor Paz Estenssoro. El primer agrupamiento en pasar frente a la tribuna oficial fue el de la Marina de Guerra, al mando del capitán de navío Alejandro Martínez Claure[16].

Por otro lado, en ese mes se celebraron elecciones para la nueva Junta Directiva del Centro Naval del Perú. Resultó electo como presidente el contralmirante Emilio Barrón Sánchez[17]. Asimismo, en la sede del Centro Naval se efectuó la despedida de los oficiales que pasaron a la situación de retiro: los señores contralmirante Manuel R. Nieto Chipoco[18], Pedro Mazuré Alcócer[19], Ernesto

15. REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: *Revista de Marina*, AÑO 1955. Nro. 4. pp. 447-429.
16. Egresado el 28 de diciembre de 1930.
17. Egresado el 2 de enero de 1923.
18. Egresado el 2 de enero de 1915.
19. Egresado el 8 de enero de 1918.

Rodríguez Ventosilla[20], así como los capitanes de navío Francisco Corrales Ayulo[21] y Carlos Edwards Ugaz[22].

Mediante el Decreto Supremo 13 del 5 de setiembre —firmado por Odría y Saldías— se decretó la incorporación del buque de la Armada Peruana (BAP) *Chimbote* a la Escuadra Nacional.

A su vez, la Resolución Suprema 176, de fecha 5 de setiembre, estableció que los submarinos mandados a construir en los astilleros de la Electric Boat Division of General Dynamics Corporation de Groton (Connecticut, Estados Unidos) se llamaran *Atún* y *Merlín*.

El 8 de octubre, Día de la Marina de Guerra del Perú, el presidente Odría presidió la ceremonia por los 76 años del combate naval de Angamos. En el contexto de esta celebración, Odría inauguró la Escuela de Submarinos, el Muelle de Reparaciones (construido completamente por el Arsenal Naval), la Sala de Diseño y Gálibos ("espacio de amplias dimensiones en el que se combinan las funciones de una oficina de trazado de buques y un taller para la confección de plantillas, y que en este caso abarca aproximadamente una extensión de 20.000 pies cuadrados"), las Gradas de Construcción Naval, y finalmente colocó sobre las gradas la quilla del BAP *Zorritos* (Buque N.° 1)[23].

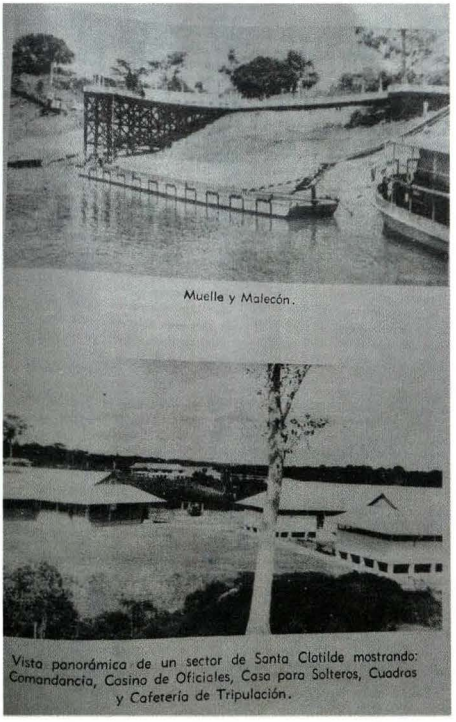
Días después, el 27 de octubre, el presidente del Consejo de Ministros, señor vicealmirante Roque Saldías, junto al embajador del Perú en Estados Unidos, señor Fernando Berckemeyer, y autoridades del Departamento de Marina de ese país, asistieron a la ceremonia de colocación de las dos quillas del *Atún* y del *Merlín*. Ese mismo día, en la ciudad de Iquitos, en la margen izquierda del río Nanay se inauguraba la estación fluvial Santa Clotilde con presencia del edecán del presidente de la República, Capitán de Fragata José Rivarola Rojas[24]; del representante del ministro de Marina, contralmirante Luis Edgardo Llosa Gonzales-Pavón[25], y del contralmirante Eloy Burga Tejada[26], comandante general de la Fuerza Fluvial del Amazonas[27].

Por otro lado, y continuando con los trabajos limítrofes que continuaron al Protocolo de Paz, Amistad y Límites de Río de Janeiro de 1942, mediante

20. Egresado el 8 de enero de 1918.
21. Egresado el 1 de enero de 1917.
22. Egresado del 8 de enero de 1920.
23. *REVISTA DE MARINA*. Crónica nacional. En: *Revista de Marina*, 1955. Nro. 5, pp. 536- 549.
24. Egresado el 30 de diciembre de 1935.
25. Egresado el 23 de diciembre de 1928. Ascendió a contralmirante el 17 de marzo de 1955.
26. Egresado el 25 de diciembre de 1927.
27. Egresado el 25 de diciembre de 1927.



Base Fluvial de Santa Clotilde (*Revista de Marina*).



Vistas de Santa Clotilde (*Revista de Marina*).

el Decreto Supremo del 26 de noviembre de 1955, se nombró al capitán de fragata don Fernando Elías Aparicio[28] como presidente de la Comisión Peruana Demarcadora de Límites con el Ecuador (sección oriente), en reemplazo del capitán de navío don Florencio Teixeira Vela[29]. El primero perteneció a la promoción de ingreso de 1930, mientras que el segundo, a la de 1923[30].

Durante este año la Escuela de Submarinos dependía del comandante del Centro de Entrenamiento Naval del Callao. Las Escuelas de Ingeniería y Furrieles continuaban bajo el control de las Escuelas Técnicas de la Armada[31].

El Ministerio de Marina nombraba al señor Carlos Sánchez Málaga como auxiliar primero en la Escuela Naval, por un periodo de prueba de 90 días, y

28. Egresado el 30 de diciembre de 1936.
29. Egresado el 28 de diciembre de 1928.
30. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Excadetes navales del Perú*. Lima: Asociación de Excadetes Navales del Perú. 1982, pp. 336-340.
31. Órdenes Generales 12, 28 y 31.32.



Capitán de Fragata Fernando Elías Aparicio.

nuevo inspector de la Banda de Músicos de la Armada[32]. El Teniente Primero Hugo Sommerkamp Bernales[33] era autorizado para contraer matrimonio con la señorita Luisa Cristina Hermoso, de nacionalidad venezolana[34].

Dos oficiales eran enviados en Misión de Estudio a la Escuela de Submarinos de New London, Estados Unidos)[35], mientras que los capitanes de navío USN Richard E. Nichols y Carlos Monge Gordillo[36], los capitanes de fragata Fernando Lino Zamudio[37] y Luis López de Castilla Hidalgo[38], junto al maestro técnico USN Frederick J. Nate, viajaron a Estados Unidos con el objetivo de estudiar, revisar y completar de forma definitiva los planos existentes para la construcción de la nueva Escuela de Submarinos[39].

La Armada había nombrado en nuevos cargos a un grupo de oficiales: al capitán de navío Juan F. Torres Mattos como comandante de la Flotilla Antisubmarina, al contralmirante Emilio Barrón Sánchez como director de la Escuela Superior de Guerra Naval, y al contralmirante Alfredo Sousa Almandoz como jefe del Estado Mayor General de la Marina[40].

32. R.M. 2314 del 3 de noviembre de 1955.
33. Egresado el 29 de diciembre de 1945.
34. R.M. 1647 del 20 de julio de 1955.
35. Resolución Suprema 132 del 11 de junio de 1955.
36. Egresado el 26 de diciembre de 1931.
37. Egresado el 30 de diciembre de 1932.
38. Egresado el 28 de diciembre de 1940.
39. R.M. 375 del 24 de febrero de 1955.
40. Órdenes Generales 1, 9 y 10.



Contralmirante Emilio Barrón Sánchez (*Revista de Marina*).

En el aspecto material, se aprobaron diferentes presupuestos presentados por la firma Guillermo Payet para la ampliación del almacén del Arsenal Naval del Callao[41], la construcción del almacén de repuestos[42], la reparación del rompeolas de la Escuela Naval del Perú[43], la ampliación de los edificios del Centro de Entrenamiento Naval del Callao[44], así como la realización de las obras adicionales de la Escuela de Artillería[45] y la Escuela de Submarinos[46], y la adquisición de maquinaria y equipos para la Escuela de Submarinos[47].

En el aspecto organizativo, se aprobaron los reglamentos de Organización y Funciones de las secciones del Estado Mayor General de la Marina[48], el Reglamento de la Escuela Naval[49] y el Reglamento de la Escuela de Aprendices[50].

El 19 de noviembre, el USS *Columbus*, bajo la insignia del contralmirante T.M. Stocks, arribó al puerto del Callao. Fue recibido por el comandante general

41. R.M. 94 del 15 de enero de 1955.
42. R.M. 95 del 15 de enero de 1955.
43. R.M. 1105 del 9 de mayo de 1955.
44. R.M. 1131 del 11 de mayo de 1955.
45. R.M. 1646 del 19 de julio de 1955.
46. R.M. 2071 del 15 de setiembre de 1955.
47. R.M. 2077 del 15 de setiembre de 1955.
48. R.M. 413 del 2 de marzo de 1955.
49. Resolución Suprema 140 del 27 de junio de 1955.
50. R.M. 2517 del 30 de noviembre de 1955.

de la Escuadra, contralmirante Alberto Arnillas Arana[51]. A los cuatro días, el Contralmirante Luis Edgardo Llosa Gonzáles-Pavón asumió su Comandancia General[52].

Al día siguiente de este relevo, el presidente de la República asistió a la ceremonia de clausura del año académico de la Escuela Naval del Perú, que comenzó con el cambio de mando entre los cadetes de cuarto y tercer año. Luego, el general Odría entregó los despachos a los nuevos oficiales.

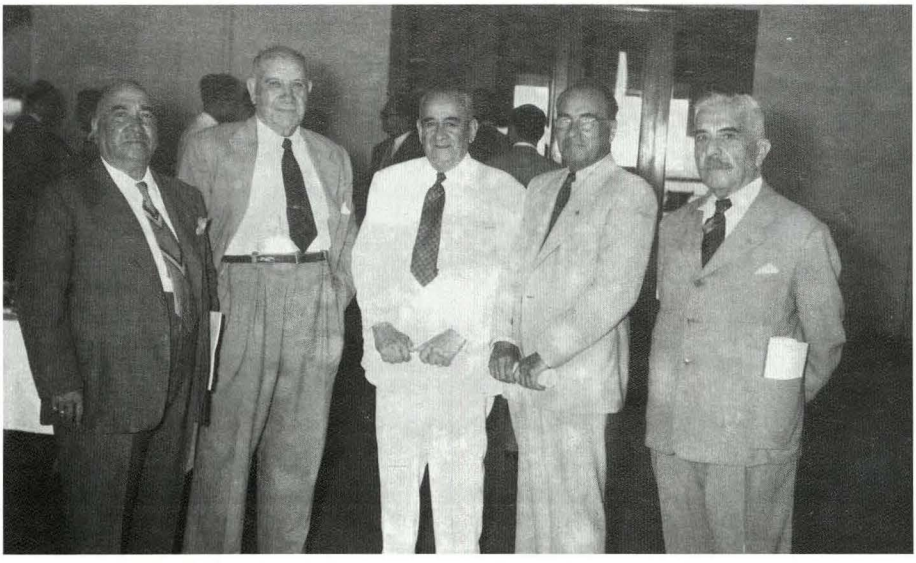
La espada de honor fue obtenida por el cadete de cuarto año Raúl Vargas Fuller. El premio Misión Americana fue entregado por el Capitán de Navío USN Richards E. Nichols, jefe de la Misión Naval Americana, al cadete de cuarto año Luis Montes Lecaros, por haber obtenido la más alta nota en el curso de Navegación. El Centro Naval otorgó asimismo una distinción al cadete que obtuvo la más alta nota profesional. El cadete Montes también resultó ganador.

Por otro lado, mientras los nuevos oficiales graduados de la Escuela Naval asumían sus primeros destinos y responsabilidades —el 22 de diciembre de 1955 recibieron el despacho de Alféreces de Fragata los cadetes navales de cuarto año Luis Montes Lecaros (al BAP *Castilla*), Alfonso Panizo Zariquiey (al BAP *Aguirre*), Raúl Vargas Fuller (al BAP *Rodríguez*), Ángel Castro Faucheaux (al BAP *Castilla*), David Minaya Márquez (al BAP *Aguirre*), Luis Elejalde Estenssoro (al BAP *Rodríguez*), Lizandro Paredes Infante (al BAP *Castilla*), Loyer Brandon Claeyssen (al BAP *Aguirre*), Manuel Ramos Montoya (al BAP *Rodríguez*), Víctor Rodríguez Ortiz (al BAP *Castilla*), Enrique Pereira Ríos (al BAP *Aguirre*) y Lucio Velarde Ascuña (al BAP *Rodríguez*)[53]—, los nuevos aspirantes a cadetes navales en la sección Preparatoria de la Escuela Naval, dados de alta el 24 de febrero de ese año, ponían en práctica las enseñanzas y los gratos recuerdos que sus "patrones" les dejaron[54].

Estos nuevos integrantes de la Escuela Naval tuvieron el privilegio que otorga la coincidencia histórica de iniciar sus carreras a la par que la Asociación que se crearía unos meses después de aquel año, que sería abrigo de recuerdos y nostalgias positivas de aquellos años formativos.

De hecho, leer el acta de Fundación de la Asociación de Excadetes Navales nos lleva a comprender el motivo de creación de esta comunidad de marinos, cuyos

51. Egresado el 2 de enero de 1914.
52. Egresado el 2 de enero de 1914.
53. Orden General 40-24-12-955
54. R.M. 377 del 24 de febrero de 1955.



Capitán de Fragata Antonio Rodríguez, Contralmirante Tomás Pizarro, Capitán de Navío L. Rivadeneira B. Contralmirante Pedro Mazuré y Capitán de Fragata John G. Benites, 1956 (Archivo Histórico de Marina)

principios fundacionales, declarados aquel 8 de octubre de 1955, continúan vigentes hasta hoy.

Estos principios fueron el "de exaltar las glorias de nuestra Marina de Guerra y propender a su engrandecimiento desde la vida civil, estrechar vínculos de amistad y camaradería entre sus asociados y fomentar una efectiva ayuda mutua entre los mismos" y alejados de todo fin político. Este ha sido el derrotero por el cual esta embarcación viene navegando durante 60 años de vida institucional.

Los afortunados ingresantes a la Escuela Naval fueron: Carlos Brandon Feijoo, Oscar Bardales Vásquez de Velasco, Fernando Jiménez Román, Pedro Castellano Iturrino, Jaime Carrera Rivera, Juan Freyre Roncagliolo, Carlos Bruno Renzo Espinoza, Aquiles Rubina Valderrama, César Linares Velásquez, Augusto Lavalle del Castillo, Carlos Barba Díaz Fernández, Juan Gonzáles Montes, Enrique Koch Schemmel, Rogelio Arguelles Le Roux, Manuel Reyna Mendoza, Federico Romero Rodríguez, Alfonso Aguirre Hernández, Fernando del Risco del Águila, Rubén Aguilar Quevedo, Abel Ulloa Fernández Prada, José Duffóo Boza, Jaime Teixeira Giraldo, Francis Watson Pizarro, Segundo José González Díaz, Edgard Martínez García, Joaquín Sevilla Panizo, Luis Rivero Valdeavellano, Carlos Ponce Canessa, Oswaldo Villena Neyra, Francisco Rabines Cardozo, Ricardo Lecca Martínez, Dante Grata Granados, Tomás Ríos de Armero, Alfredo Arciniega

Palomino, Jorge Godier del Águila, Roberto Duboc Deza, Jorge Parró Quintanilla, Enrique García Santa María, Carlos Guzmán Lanfranco, Roberto Montero Giuria, José Jeanneau Gracey, Ronald Stambuk Kalinowski, Guillermo Bazán Gonzáles, Oscar Flores Fiol, Guillermo Castañeda Visscher, Julio Insúa Insúa, César Crespo Flecha, Jorge Sánchez Gonzáles, César Caballero Montoya, Luis Vargas Zúñiga, Ricardo Menéndez Vásquez de Velasco, Alberto Buonamici Silvestri, Ernesto Puyó Bramosio, Weyder Gómez Flores, Alejandro Flores Aráoz y Jaime Pacheco Quevedo[55].

Terminaremos este breve relato señalando que se eligió a la Junta Directiva de la Sociedad Fraternal de Marina para 1956, que sería presidida por el señor contralmirante Tomás M. Pizarro[56], junto al vicepresidente, señor contralmirante Ismael Otárola Cabrera[57].

Bibliografía

- CONTRERAS, Carlos y CUETO, Marcos. *Historia del Perú contemporáneo: desde las luchas por la independencia hasta el presente*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2004.
- KLARÉN, Peter. *Nación y sociedad en la historia del Perú*. Lima: Instituto de Estudiois Peruanos. 2012.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex-Cadetes navales del Perú*. Lima: Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú. 1982, pp. 336-340.
- REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: *Revista de Marina*, 1907. Nro. 1, pp. 107-108.
- REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: *Revista de Marina*, 1955. Nro. 2, pp. 211-216.
- REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: *Revista de Marina*, 1955. Nro. 3, pp. 325-326.
- REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: *Revista de Marina*, 1955. Nro. 4. pp. 447-429.

55. Orden General 5-5-3-955.
56. Egresado el 9 de noviembre de 1904.
57. Egresado el 27 de noviembre de 1915. *REVISTA DE MARINA*. Crónica nacional. En: *Revista de Marina*, 1955. Nro. 6, pp. 631-634.

Guillermo Payet S. A.

Ingenieros Arquitectos Contratistas

Felicitan a la Armada Nacional

con motivo de la inauguración del

CENTRO MEDICO NAVAL DEL PERU

con todos sus servicios

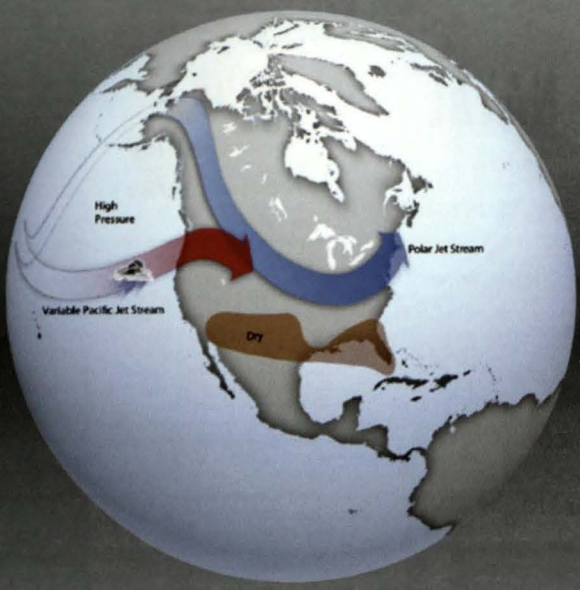
en pleno funcionamiento.

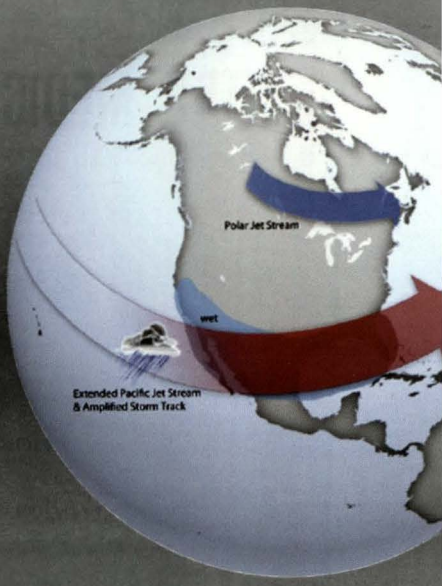
Este establecimiento, erigido con planos y especificaciones gentilmente suministrados por la Secretaría de Marina de los Estados Unidos, es una réplica del Centro Médico Naval más moderno de la Marina Norteamericana.

Guillermo Payet S. A.

Carabaya 959 - Telf. 34280

LIMA


High
Pressure
Polar Jet Stream
Variable Pacific Jet Stream
Dry


Polar Jet Stream
wet
Extended Pacific Jet Stream
& Amplified Storm Track

Las ciencias oceanográficas y su relación con el fenómeno La Niña

Capitán de fragata Julio César Chilet Correa
Oficial de Marina en actividad. Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú, con especialidad en Guerra de Superficie e Hidrografía y Navegación. Posgrado en Administración Marítima y Portuaria por la Escuela Nacional de Marina Mercante y magíster en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú. Es jefe de la División de Infraestructura del Departamento de Contratos y oficial jefe de la Oficina de Informes Institucionales de la Dirección de Contrataciones del Material.



RESUMEN
Los procesos atmosféricos son los más complicados de predecir. A pesar del desarrollo de tecnologías de última generación para la interpretación de imágenes digitales por parte de los científicos, existen contados instrumentos que nos permiten pronosticarlos y, por ende, establecer las estrategias necesarias para mitigar sus efectos. A la fecha, luego de disiparse la presencia del fenómeno El Niño en la región, un nuevo fenómeno poco conocido, de nombre La Niña, puede desarrollarse. Por ello, es importante conocer los temas científicos relacionados, a fin de tomar las decisiones con anterioridad a su ocurrencia.

PALABRAS CLAVE: El Niño, La Niña, Comité Multisectorial del Estudio Nacional del Fenómeno del Niño, vientos, Oscilación decadal del Pacífico.

ABSTRACT
The atmospheric processes are the most complicated to predict. Despite of the development of cutting edge technologies for interpretation of digital images by the scientists, there are a few instruments that allows us to foretell them and, hence, to establish the necessary strategies to mitigate their effects. Up to date, after clearing the presence of El Niño Phenomenon in the region, a new phenomenon little known, named La Niña, can be developed. For that, it is important to know the scientific subjects related, in order to take decisions previous to its occurrence.

KEYWORDS: El Niño, La Niña, Multisectoral Committee of the National Study of El Niño Phenomenon, winds, Pacific Decadal Oscillation.

"El astrónomo es, de alguna forma, independiente de su compañero astrónomo, ya que puede esperar en su observatorio hasta que la estrella que desea observar llegue a su meridiano, pero el meteorólogo tiene sus observaciones limitadas por un horizonte muy limitado, y no puede hacer mucho sin la ayuda de otros numerosos observadores que le suministren observaciones contemporáneas en un área de extensión amplia".

James Pollard Espy

• Artículo recibido el 5 de junio de 2016, aprobado para su publicación el 2 de junio de 2016

Introducción

El 21 de abril de 2016, el Comité Multisectorial del Estudio Nacional del Fenómeno del Niño (Enfen), mediante el Comunicado Oficial 08-2016, cambió el estado de alerta a "no activo", debido a la declinación del evento El Niño costero, iniciado en la costa peruana en otoño de 2015.

Sin embargo, en algunas ocasiones, cuando culmina un evento El Niño, es probable la aparición de un evento La Niña. Como contraparte del primero, tiene un patrón climático caracterizado por el enfriamiento de las aguas superficiales del océano a lo largo de la costa oeste tropical de América del Sur. Pero lo que muchos lectores se preguntarán es: ¿cómo se origina este fenómeno? ¿Cómo podemos conocerlo debido a su procedencia océano-atmosférica? Y sobre todo, ¿cómo podemos tomar las precauciones a fin de aminorar sus consecuencias en las diferentes regiones? A continuación, trataré de absolver estas y otras dudas referentes a este apasionante tema científico.

Los vientos, origen y fundamentos básicos

Para comenzar, es importante conocer qué es el viento y cómo se produce. La palabra *viento* viene de la raíz latina *ventus*. En meteorología es estudiado como la variable de estado de movimiento del aire que se desplaza tanto de forma horizontal como vertical. Se origina por la rotación del planeta y la diferencia de temperatura entre la tierra y el mar. La dirección del viento depende de la distribución y evolución de los centros isobáricos[1]; se transporta desde los centros de alta presión (anticiclones) hacia los de baja presión (depresiones), y su fuerza es más grande cuanto mayor es la gradiente de presiones. La fuerza del viento se mide en nudos o kilómetros por hora. Se utiliza la escala de Beaufort, que cuantifica la velocidad del viento desde una brisa hasta un huracán.

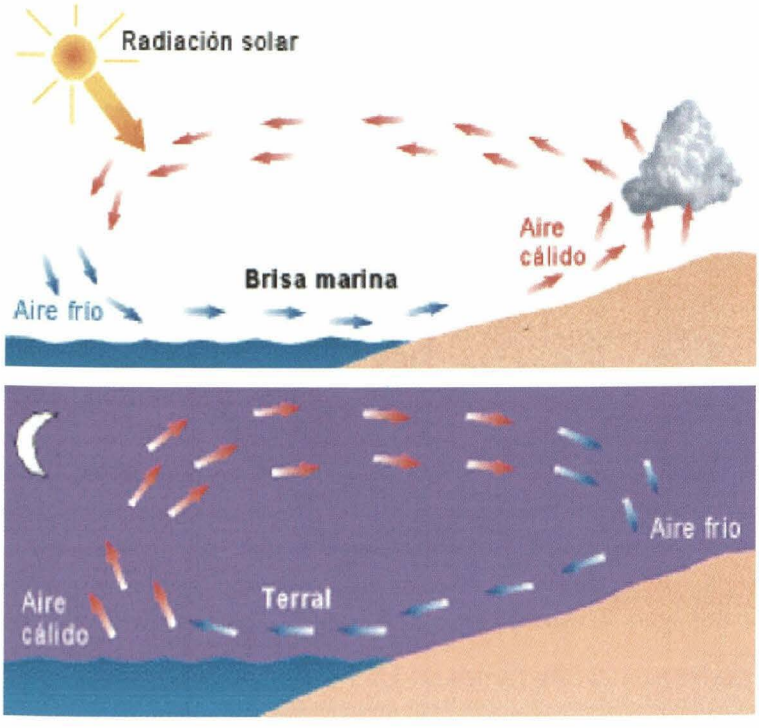
El viento se origina en la energía del Sol como fuente de calor. El movimiento del aire se debe principalmente a una propiedad intrínseca de los gases, porque el aire caliente sube y el aire frío baja. Este es el principio básico que permite la generación y el movimiento del viento y la meteorología es la ciencia encargada de su estudio.

1. Líneas que unen puntos de la Tierra de igual presión atmosférica.

El movimiento básico del aire se divide en dos tipos:

1. Circulación local: el Sol irradia una gran cantidad de energía y provoca que se caliente la superficie de la Tierra. Sin embargo, el agua y la tierra absorben y liberan el calor a diferentes velocidades. Este calentamiento originado de forma desigual genera zonas de alta y baja presión, lo cual produce el movimiento del aire.

La energía calorífica de la radiación solar es la generatriz de todos los procesos meteorológicos y climáticos que existen en la Tierra. Incluso en nuestras labores cotidianas podemos darnos cuenta de que durante el día la tierra se calienta con mayor rapidez que en el mar. Asimismo, el aire situado sobre la tierra se eleva y su lugar es ocupado por aire más frío que proviene del mar. Este movimiento provoca que el viento fluya desde el mar hasta las costas y que se cree una brisa marina. Por la noche la tierra se enfría rápidamente, mientras que el agua conserva el calor del día y eleva el aire en el mar hasta formar una brisa de tierra.

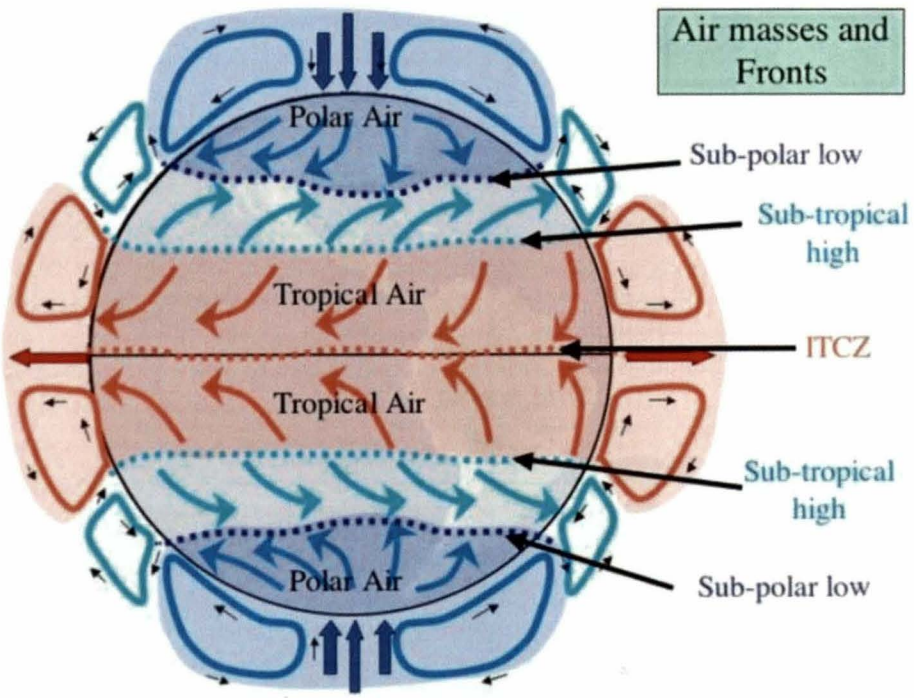


Brisa marina y terrestre.

Es importante mencionar que a mayores alturas el sentido se invierte, a menos que otros sistemas de vientos mayores alteren el proceso. El viento siempre se va a desplazar de una zona de alta a una de baja presión.

2. Circulación mundial: a nivel mundial, el ecuador[2] es la parte del planeta más cercana al Sol, donde se origina el aire caliente y la circulación mundial del viento. Entre aproximadamente los 10° de latitud norte y sur se ubica la Zona de Calma Ecuatorial[3], un área de baja presión donde el aire circula principalmente de manera vertical. En la Zona de Calma Ecuatorial el aire caliente sube unos 10 kilómetros de la superficie, mientras que el aire frío lo empuja; al estar en lo alto, el aire se enfría y regresa a la Tierra.

La circulación del viento en el planeta esta influenciada por el efecto Coriolis[4], un movimiento del aire causado por la rotación del planeta. Como resultado,

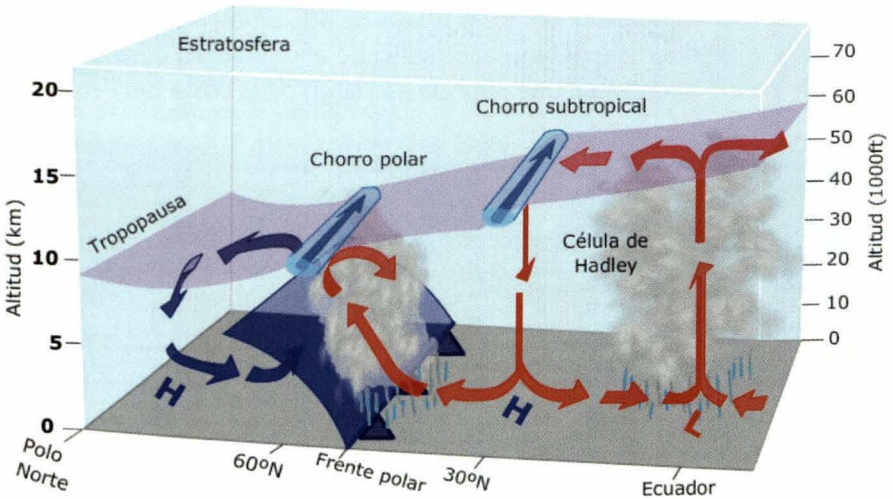


Las celdas de viento en la Tierra.

2. Es la línea imaginaria que divide a la Tierra en dos: el hemisferio norte y el hemisferio sur.
3. Cinturón ecuatorial de calma o de vientos ligeros y variables entre los dos cinturones de vientos alisios.
4. El efecto Coriolis hace que un objeto que se mueve sobre el radio de un disco en rotación tienda a acelerarse con respecto a ese disco, según si el movimiento es hacia el eje de giro o alejándose de este.

el viento sopla en sentido horario del noreste al suroeste en el hemisferio norte y en sentido antihorario del sureste hacia el noroeste en el hemisferio sur. El mismo movimiento circular que existe en la zona ecuatorial ocurre en las zonas denominadas las celdas Hadley[5], ubicadas entre 30° de latitud norte y sur, excluyendo la Zona de Calma Ecuatorial. Igualmente, en las celdas de latitud media entre los 30° y 60° norte y sur, respectivamente, y en las celdas polares entre los 60° y 90° norte y sur, respectivamente.

Cuando el aire caliente sube en el ecuador, al bajar se desplaza en forma parecida a una fuente hacia el norte y el sur, y se une con las corrientes de las celdas Hadley. La combinación de las diferentes celdas, el efecto Coriolis y los cambios de temperatura en las estaciones del año confluyen en un sistema complejo que da origen al movimiento del aire en todo el planeta. Estos ciclos tienen un efecto regulador sobre el clima mundial.



Cédula de Hadley.

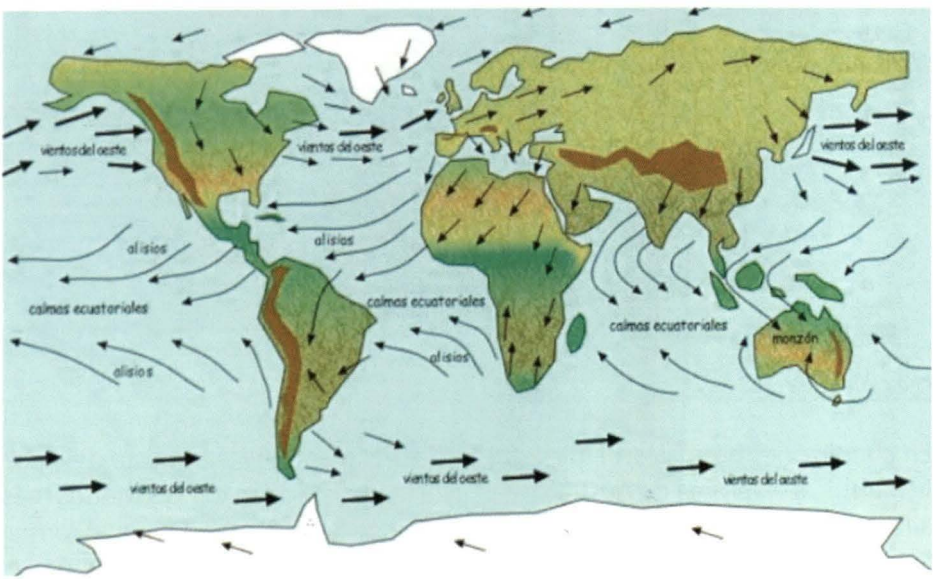
En condiciones normales, el nivel superficial del mar en el lado oeste del Pacífico tropical en el área de Australia es mayor, aproximadamente 0,5 metros más alto que en el borde este de nuestras costas sudamericanas. De igual forma, la termoclina[6] es, por el contrario, más superficial en el este que en el oeste, debido a que los vientos alisios generan una corriente ecuatorial que desplaza agua hacia el oeste.

5. La celda de Hadley es un patrón de circulación que controla la atmósfera tropical con movimientos de ascenso cerca del ecuador y de descenso en latitudes medias (entre 30° de latitud norte y 30° de latitud sur).
6. Capa intermedia entre las aguas superficiales cálidas y las aguas frías profundas.

Los vientos alisios

Los alisios son vientos regulares y moderados que soplan sobre la mitad del planeta a una velocidad media de 20 km/h aproximadamente. En origen son cálidos y secos, pero al atravesar las masas oceánicas se cargan de humedad y se enfrían. Los vientos alisios circulan en el hemisferio norte en dirección predominante desde el noreste y sureste en el hemisferio sur, y son constantes en el verano e irregulares en el invierno. Los vientos alisios del este llevan las aguas superficiales del Pacífico hacia Australia y Filipinas, creando una masa de agua caliente en la cuenca más occidental del continente, con temperatura y niveles del mar más altos. Según cómo los vientos cruzan el océano, se elevan con mayor humedad y se precipitan como fuertes lluvias durante la convección atmosférica sobre los océanos y mares.

Por otro lado, en el borde oriental, las masas de agua frías, ricas en nutrientes, afloran hacia la superficie debido al proceso de afloramiento costero; esto es favorable para la anchoveta, que abunda a lo largo de la costa del Perú.



Los vientos alisios en el mundo.

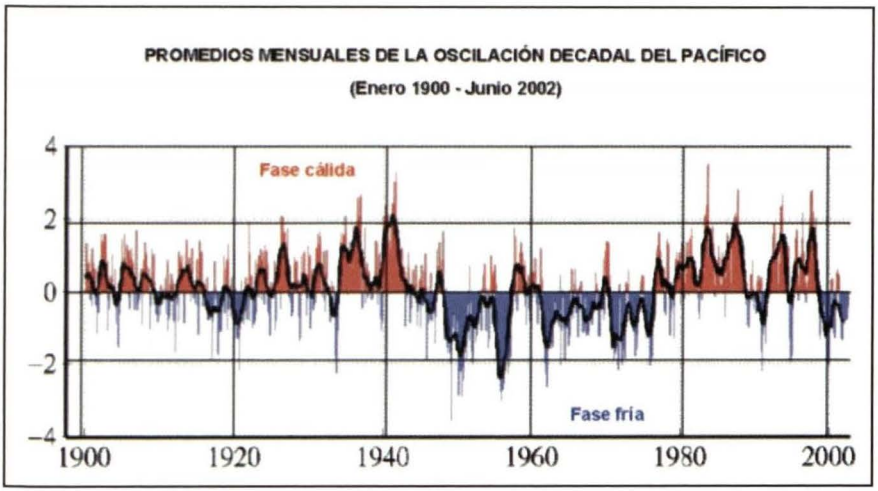
7. Movimientos verticales ascendentes de masas de agua frías y ricas en nutrientes (nitratos, fosfatos, silicatos, etc.) desde el fondo marino hacia la superficie, producidos principalmente por vientos que soplan sobre la superficie. Son responsables de mejorar la producción biológica.

La oscilación decadal del Pacífico

Uno de los nuevos temas en la investigación oceanográfica es la llamada oscilación decadal del Pacífico (ODP). Este término fue desarrollado por el oceanógrafo Steven Hare en 1996, dentro de una investigación que buscaba correlacionar estadísticamente la producción de salmón en Alaska y el comportamiento climático del océano Pacífico norte.

La ODP ha sido descrita como una fluctuación climática de largo periodo en el océano Pacífico, que afecta sobre todo la cuenca del Pacífico y el clima de América del Norte.

Desde el punto de vista océano-atmosférico, la ODP sería el marco de fondo para otras oscilaciones de menor periodo, como El Niño oscilación sur (ENOS), debido a que la duración típica de las fases ENOS oscila entre 1 y 2 años, mientras que las fases de la ODP son del orden de 20 a 30 años. La otra diferencia sustancial es la escala espacial, debido a las regiones que parecen influenciar desde el punto de vista climático. ENOS influye esencialmente en el clima tropical, mientras la ODP afecta al Pacífico Norte y al continente norteamericano.



Consta de una fase positiva o cálida y una fase negativa o fría. Las alteraciones climáticas más importantes en el continente americano ocurren cuando la ODP y ENOS están en fase; es decir, cuando las fases cálidas de la ODP coinciden con eventos El Niño fuertes o extraordinarios y las fases frías coinciden con eventos La Niña intensos.

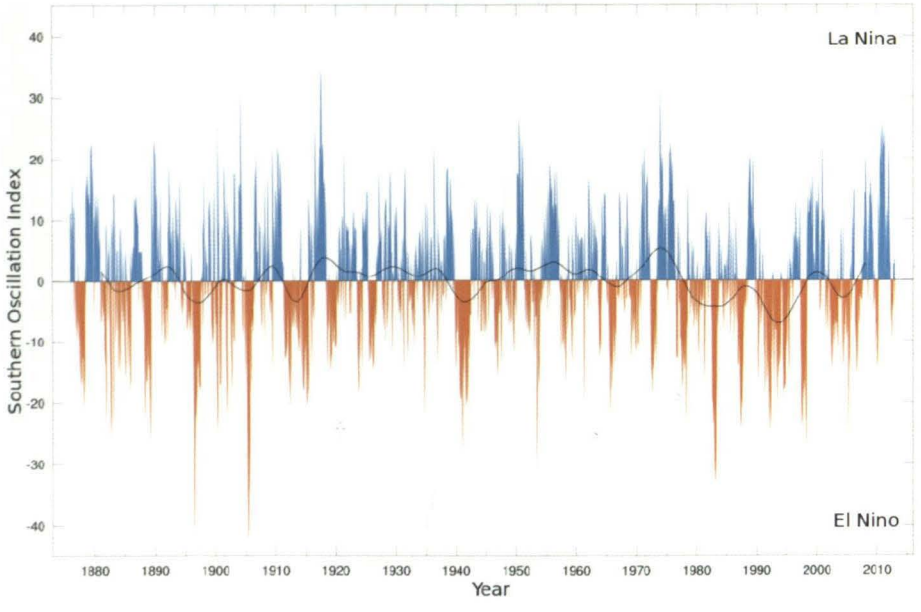
El Niño oscilación sur

ENOS se manifiesta en la atmósfera como una oscilación entre una fase negativa, asociada a eventos El Niño y una fase positiva asociada a eventos La Niña de la oscilación sur (OS). La OS es una fluctuación interanual de dos sistemas de presión a gran escala y de tendencia opuesta. El sistema de baja presión atmosférica superficial se ubica sobre el lado oeste del océano Pacífico Sur (Indonesia, Australia) y el sistema de alta presión atmosférica superficial (anticiclón del Pacífico sur) se sitúa sobre el lado este del océano Pacífico Sur.

Índice de oscilación sur

El índice de oscilación sur (IOS) es otro indicador de la presencia de un evento ENOS. Los valores negativos del IOS señalan el predominio de una presión atmosférica baja en Tahití y una alta en Darwin, lo que se asocia a un calentamiento oceánico (El Niño).

Asimismo, los valores positivos del IOS se asocian a un enfriamiento oceánico (La Niña). El patrón de ENOS en el Pacífico tropical puede estar en uno de tres

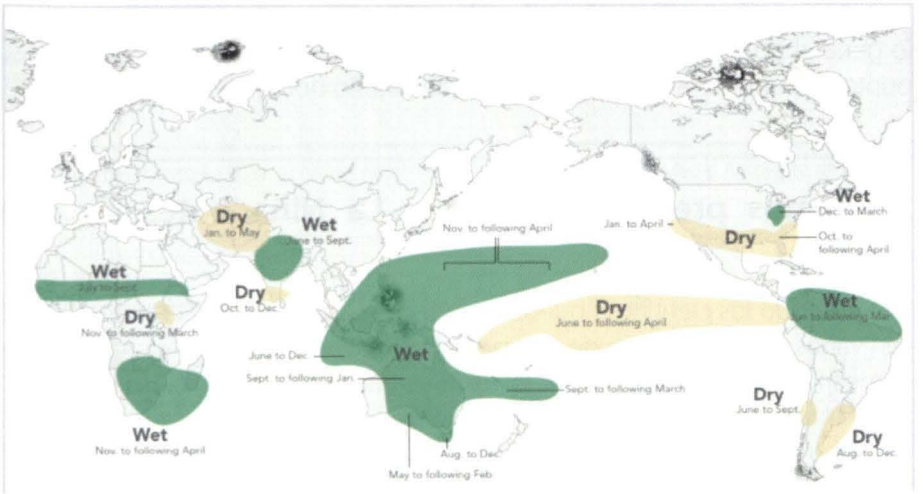


IOS desde 1880 hasta 2016.

estados: El Niño, neutral o La Niña. El Niño es la fase de calentamiento, La Niña es la fase de enfriamiento y neutro indica que las condiciones están cerca de su media a largo plazo. Además de las temperaturas de la superficie del mar inusualmente caliente o fría, ENOS también se caracteriza por cambios en la presión atmosférica. Los efectos locales en el clima causados por La Niña son por lo general lo contrario de aquellos asociadas con El Niño.

Fenómeno La Niña, origen y características

La Niña es un patrón climático que describe el enfriamiento de las aguas superficiales del océano a lo largo de la costa oeste tropical de América del Sur. Es causada por la acumulación de aguas más frías de lo normal en el Pacífico tropical, la zona del océano Pacífico entre el trópico de Cáncer y el trópico de Capricornio. Se caracteriza por la presión del aire por debajo de lo normal en el Pacífico occidental. Estas zonas de baja presión contribuyen al aumento de las lluvias en Estados Unidos y el Caribe, donde tienen una mayor probabilidad de experimentar un huracán durante La Niña.



Efectos del fenómeno La Niña a escala mundial.

Cuando se presenta La Niña, el declive del nivel del mar se incrementa, con más elevación en el oeste y profundización en el este; la pendiente de la termoclina también aumenta, con más notoriedad en los bordes occidental y oriental de la cuenca; y los vientos alisios se fortalecen y enfrían el Pací-

fico tropical. Por otro lado, el clima se hace más seco y frío en las costas de Sudamérica. La convección atmosférica se dirige hacia el borde occidental de la cuenca y las lluvias son abundantes sobre Indonesia. Finalmente, las aguas frías afloran con mayor fuerza en la costa oeste de Sudamérica y los *stocks* de anchoveta son más abundantes.

La Niña se caracteriza asimismo por la presión más alta de lo normal en el Pacífico central y oriental, lo que se traduce en la disminución de la producción de nubes y precipitaciones en esa región, así como condiciones más secas a lo largo de la costa occidental de América del Sur tropical, la costa del golfo de Estados Unidos y la región de las pampas del sur de Sudamérica. Por otro lado, el noroeste del Pacífico se vuelve más húmedo de lo normal.

Esto hace que las situaciones de incendio se eleven y que se presente sequía en el sudeste. Tanto El Niño como La Niña influyen en la zona del Atlántico, donde los huracanes tienden a nacer. Durante La Niña, los huracanes se forman en los trópicos profundos de las ondas del este de África y, por lo tanto, tienen una mayor probabilidad de convertirse en huracanes importantes que pueden llegar a convertirse en una amenaza potencial.

La Niña puede durar entre uno y tres años, a diferencia de El Niño, que por lo general no dura más de un año. Ambos fenómenos tienden a alcanzar su punto máximo durante el invierno del hemisferio norte.

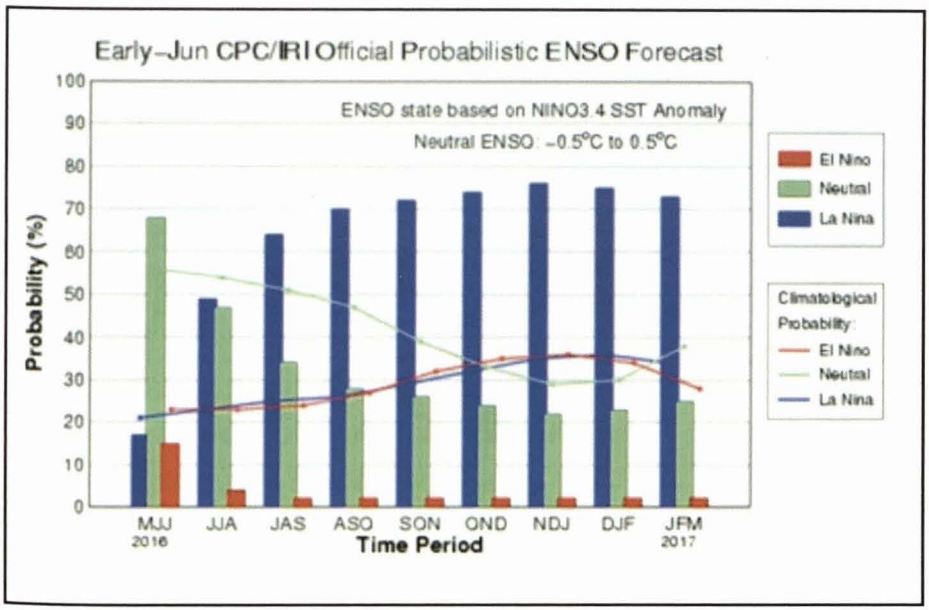
¿Podemos predecir El Niño y La Niña antes de que ocurran?

Sí, a menudo los científicos pueden predecir la aparición de El Niño y La Niña con varios meses a un año de antelación, gracias a los modelos climáticos modernos (como los utilizados por los centros nacionales de la National Oceanic and Atmospheric Administration, NOAA) de predicción ambiental y los datos de observación desde el sistema de observación del Pacífico tropical, con sensores a bordo de satélites, boyas oceánicas y radiosondas, que supervisan constantemente las cambiantes condiciones en el océano y la atmósfera. Sin estas herramientas, no se podría detectar o predecir la aparición de El Niño o La Niña.

La predicción del ciclo de vida de La Niña es crítica para ayudar a planear en beneficio de las personas, y evitar o mitigar los daños potenciales en todos los

sectores de la sociedad, incluyendo la agricultura, la pesca, la energía, el agua, el transporte y el cuidado de la salud.

En nuestra institución la predicción de estos eventos está a cargo del Departamento de Oceanografía de la Dirección de Hidrografía y Navegación (DHN).

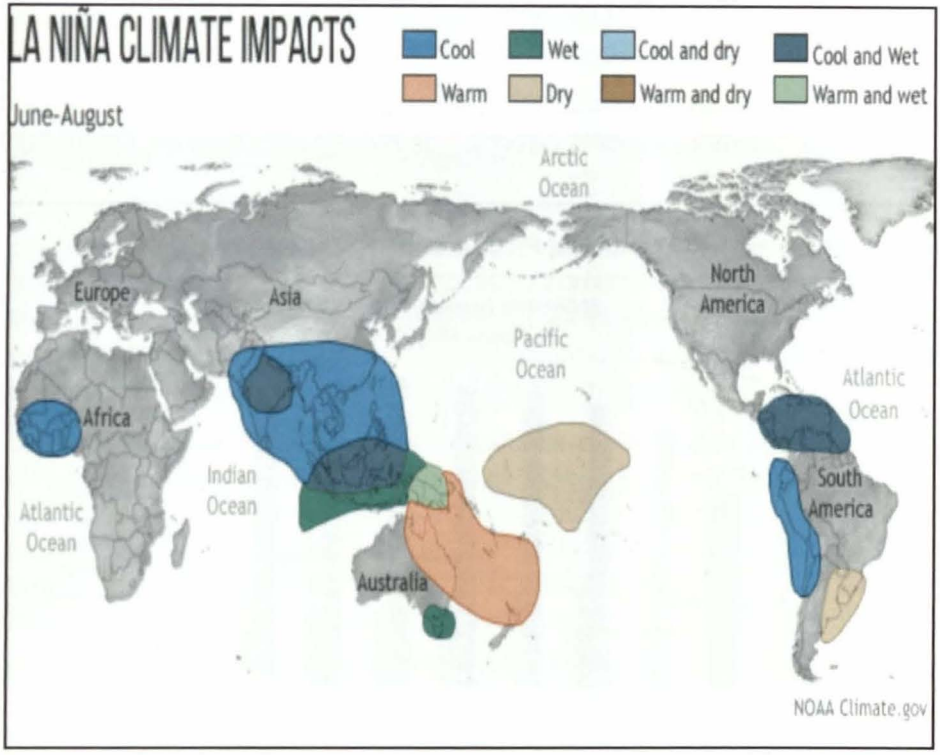


Modelo de pronóstico La Niña, El Niño y neutro de la Agencia Nacional de Medio Ambiente de Estados Unidos.

Monitoreo La Niña

Los científicos recogen los datos sobre El Niño y La Niña utilizando una serie de tecnologías. La NOAA, por ejemplo, opera una red de boyas que miden la temperatura de la superficie del mar, la temperatura del aire, las corrientes, los vientos y la humedad. Las boyas se encuentran en unos 70 lugares, desde las islas Galápagos a Australia. Estas boyas transmiten datos a los investigadores y meteorólogos todos los días.

Usando los datos de estas boyas en conjunto con la información visual que reciben de los satélites, los científicos son capaces de predecir con mayor precisión los eventos La Niña y visualizar su desarrollo e impacto en todo el mundo.



Impactos a nivel mundial de La Niña.

Perspectivas del fenómeno La Niña para 2016

Para la primavera de 2016, el Comité Multisectorial Enfen, basado en el análisis de los pronósticos internacionales y las observaciones de las estaciones mareográficas de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, como las anomalías de TSM actuales en la región Niño 1+2 comparadas con las de años con eventos La Niña, considera probable que en lo que resta del invierno se presenten condiciones oceánicas normales a ligeramente más frías, sin descartar un posible desarrollo de un evento La Niña costera.

El Comité Multisectorial Enfen continuará informando sobre la evolución de las condiciones observadas y sus perspectivas. Este fenómeno repercute en una gran cantidad de eventos negativos, pero la Niña suele tener un impacto positivo en la industria pesquera de la región occidental de Sudamérica.

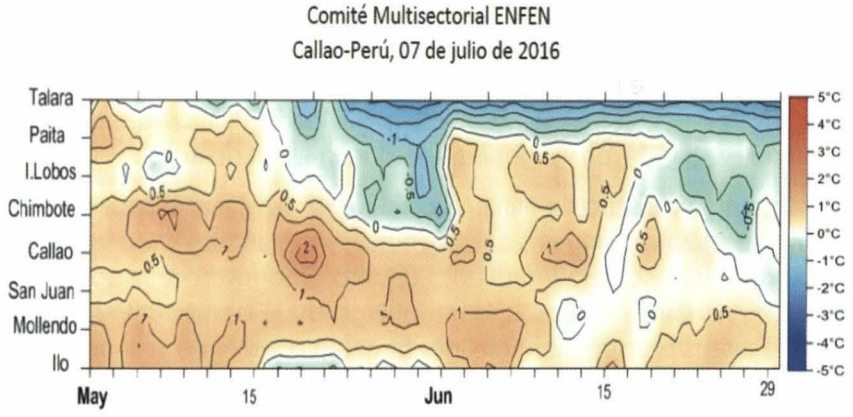


Diagrama Hovmöller de la evolución de la anomalía de la TSM a lo largo del litoral desde mayo de 2016, basado en las observaciones diarias en las estaciones de la DHN, al 30 de junio.

Contribución de la Marina de Guerra del Perú para el estudio del fenómeno La Niña

Como mencioné anteriormente, la Marina de Guerra del Perú, a través de la DHN, realiza un monitoreo constante de las condiciones océano-atmosféricas, a lo largo del litoral, mediante estudios océano-meteorológicos. Para ello, la DHN cuenta con una red observacional compuesta por boyas y estaciones océano-meteorológicas automáticas, sembradas en el dominio marítimo del Perú, cuya información es recibida en tiempo real vía satélite. Asimismo, la DHN realiza cruceros oceanográficos y mantiene un intercambio de información con instituciones nacionales e internacionales identificadas con el estudio del fenómeno El Niño.

10. Conclusiones

- El viento se origina de la energía del Sol como fuente de calor.
- La energía calorífica de la radiación solar es la generatriz de todos los procesos meteorológicos y climáticos que ocurren en la Tierra.
- La combinación de las diferentes celdas, el efecto Coriolis y los cambios de temperatura en las diferentes estaciones del año confluyen en un sistema

complejo que origina el movimiento del aire en todo el planeta. Estos ciclos tienen un efecto regulador sobre el clima mundial.

- La Niña recibe ese nombre porque es el fenómeno contrario al de El Niño, que se presenta en los días cercanos a Navidad. El Niño dura entre uno y tres años y La Niña, por lo general, no dura más de un año.
- Durante el fenómeno La Niña, debido a la intensificación de los vientos alisios, las masas de agua frías ricas en nutrientes afloran hacia la superficie, debido al proceso de afloramiento costero. Esto favorece la aparición del recurso anchoveta, que abunda a lo largo de la costa del Perú. Por otro lado, la intensificación de huracanes también aumenta con la presencia de La Niña.
- A menudo los científicos pueden predecir la aparición de El Niño y La Niña con una antelación de varios meses a un año, gracias a los modelos climáticos modernos.
- Para la primavera de 2016, el Comité Multisectorial Enfen, basado en el análisis de pronósticos internacionales y observaciones de la DHN de la Marina de Guerra del Perú, considera probable que en lo que resta del invierno se presenten condiciones oceánicas normales a ligeramente más frías, sin descartar un posible desarrollo de La Niña costera.
- Debemos conocer a profundidad este tema de interés nacional y tomar conciencia respecto a cómo podemos contribuir a nuestro nivel en difundir en primera instancia los conocimientos vertidos respecto al fenómeno La Niña, así como las acciones a seguir en caso de presentarse un evento de fuerte intensidad.

Bibliografía

- COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ. Informe del Fenómeno del Niño 1997-1998. Lima: Consejo Nacional. 1998.
- D'ALEO, Joseph S. *The Oryx Resource Guide to El Niño and La Niña.* Westport: Oryx Press. 2002.
- GLANTZ, Michael. A La Niña summit: a review of the causes and consequences of cold events, workshop report, executive summary. Boulder: Workshop Report. Julio de 1998.
- MCPHADEN, Michael; ZEBIAK, Stephen; GLANTZ, Michael. ENSO as an integrating concept in Earth science. En: *Science,* junio de 2007. Vol. 314, nro. 5806, pp. 1740-1745.
- ROMERO, Gilberto y MASKREY, Andrew. Cómo entender los desastres naturales. En: Andrew Maskrey (Comp.). *Los desastres no son naturales.* Bogotá: Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina. 1993.
- SANABRIA, Janeet. *Impacto de la variabilidad y cambio climático en la agricultura peruana.* Lima: Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología del Perú. 2012.
- TAKAHASHI, Ken; MONTECINOS, Aldo; GOUBANOVA, Katerina; DEWITTE, Boris. ENSO regimes: Reinterpreting the canonical and Modoki El Niño. Geophysical Research Letters, 2011. Vol. 38, nro. 10.
- ZHANG, Wenjun; WANG, Lei; XIANG, Baoqiang; QI, Li; HE, Jinhai: Impacts of two types of La Nina on the NAO during boreal winter. En: *Climate Dynamics,* 2015. Vol. 44, nros. 5-6, pp. 1351-1366.
- ZHENG, Fei; FENG, Lisha; ZHU, Jiang. An incursion of off-equatorial subsurface cold water and its role in triggering the "double dip" La Nina event of 2011. En: *Advances in Atmospheric Sciences,* 2015. Vol. 32, nro. 6, pp. 731-742.

Internet

- http: //www.dhn.mil.pe
- http://www.nea.gov.sg/weather-climate/forecasts/el-nino-la-nina-status-updatehttp://iri.columbia.edu/climate/ENSO/
- http://www.senamhi.gob.pe/?p=0220
- http://public.wmo.int/es/media/noticias/el-ni%C3%B1ola-ni%C3%B1a-hoyhttp://www.imarpe.gob.pe/
- https://www.dhn.mil.pe/comunicado_oficial_enfen



¡*Huáscar*!...
¡Siempre *Huáscar*!

Contralmirante (r) Luis Felipe Ego-Aguirre Villacorta
Oficial de Marina, promoción 1973. Calificado en Submarinos. Curso de Alto Mando Naval en ESUP. Director del CITEN 1997-98. Comandante de la Quinta Zona Naval el 2001. Jefe de la delegación de la Junta Interamericana de Defensa en 2002. Comandante de la Fuerza de Submarinos en 2003.



RESUMEN
El 7 de mayo de 1865, tras su construcción en Birkenhead (Reino Unido), fue lanzado al mar el monitor *Huáscar*, que alcanzó la gloria al mando del almirante Miguel Grau Seminario durante la Guerra del Pacífico. En la historia del *Huáscar*, además, resalta su empleo durante una insurrección en apoyo a Nicolás de Piérola en 1877 y su captura a manos chilenas luego del combate de Angamos.

PALABRAS CLAVE
Miguel Grau Seminario, *Huáscar*, Base Naval de Talcahuano, combate de Angamos, Arturo Prat.

ABSTRACT
On May 7th, 1865, after its construction in Birkenhead (United Kingdom) the Ironclad *Huáscar* was launched, which reached glory under the command of Admiral Miguel Grau Seminario during the Pacific War. Also, in the history of *Huáscar*, it stands out its employment during an insurrection in support to Nicolas de Piérola in 1877 and its capture in Chilean hands after the Battle of Angamos.

KEYWORDS:
Miguel Grau Seminario, *Huáscar*, Talcahuano Naval Base, Battle of Angamos, Arturo Prat.

El 10 de junio pasado, un grupo de congresistas peruanos presentó una moción para que nuestra Cancillería gestionara ante el Gobierno de Chile el préstamo de la reliquia histórica (RH) *Huáscar*, amarrada a boyas frente a la Base Naval de Talcahuano desde 1897, con el fin de tenerla por 90 días en la bahía de Paracas durante los actos conmemorativos que se programen con ocasión del Bicentenario de la Independencia Nacional. Se presume que la moción aludida no fue debidamente analizada, pues las inmediatas reacciones en contra de tal propósito no se hicieron esperar. Opinaron desfavorablemente, unos de manera más airada que otros, ilustres integrantes de la sociedad civil,

• Artículo recibido el 12 de agosto de 2016, aprobado para su publicación el 14 de agosto de 2016

así como distinguidos miembros de las Fuerzas Armadas en situación militar de retiro, y lograron que el objetivo del intento congresal no prosperara.

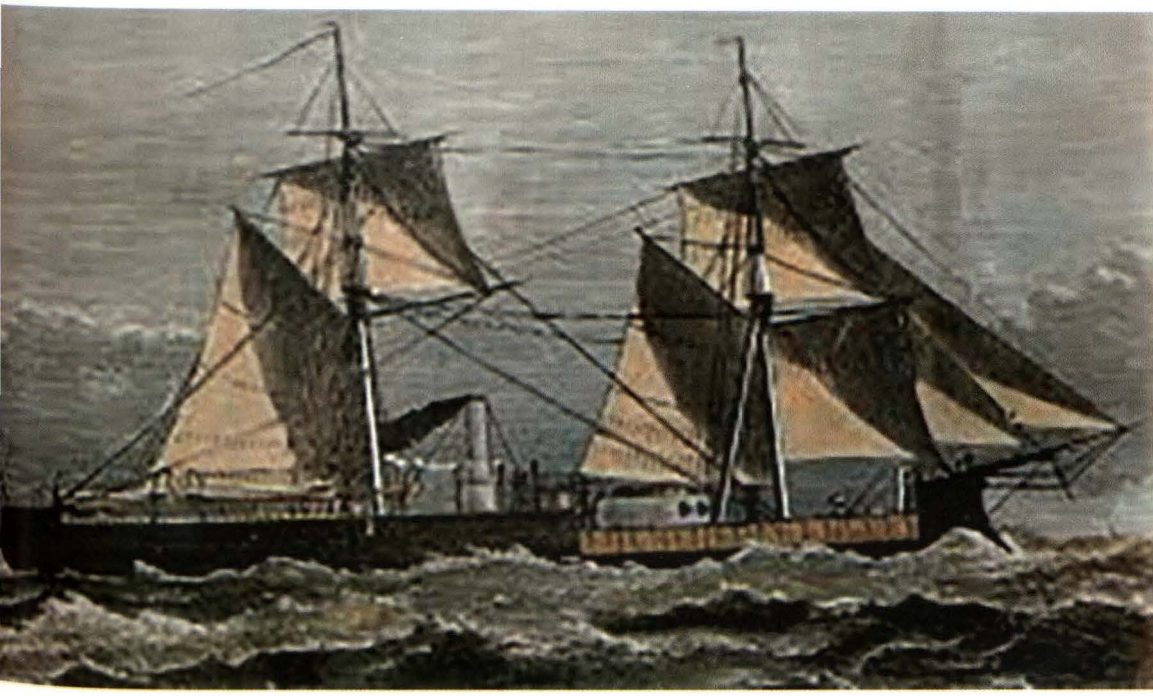
Después de la tempestad vino la calma, y considero que es el momento oportuno para compartir con usted, amable lector, la siguiente información histórica, a tener en cuenta antes de proponer alguna nueva idea que, sin mayor análisis, se relacione con el histórico Monitor:

Huáscar de Grau

El 12 de agosto de 1864, siendo presidente constitucional del Perú el general Juan Antonio Pezet y Rodríguez de la Piedra, se firmó en Birkenhead (Reino Unido) el contrato de construcción de una nueva nave de guerra, única en su clase, entre el capitán de navío José María Salcedo Carvallo, en representación del Gobierno peruano, y el astillero Laird & Brothers, a un valor contractual de 81.247 libras esterlinas, unos 406.325 soles de plata de la época. Paralelamente, se construía en el astillero Samuda Brothers, también en el Reino Unido, la fragata blindada *Independencia*, al mando del Capitán de Fragata Aurelio García y García y teniendo como a uno de sus oficiales de dotación al teniente primero Miguel Grau Seminario. Es pertinente recordar que el comandante Salcedo nació en Concepción, Chile, hijo de padre español y madre chilena, que a los 9 años quedó huérfano de madre y que con su familia vino al Perú; fue guardiamarina muy joven y llegó a ser comandante general de la Armada Peruana, y falleció poco antes de iniciarse la guerra con Chile.

El astillero asignó a la nueva construcción de Birkenhead el número 321. El diseño de la nave estuvo a cargo del Capitán de Navío Cowper Coles, de la Marina Real Británica. La maquinaria propulsora y las calderas fueron provistas por la compañía Penn e Hijos, mientras que la artillería estuvo a cargo de la firma Armstrong y Cía. El monitor fue lanzado al mar el 7 de octubre de 1865 y fue bautizado como *Huáscar* en honor al penúltimo inca del Imperio, hijo del inca Huayna Cápac y hermano del último inca Atahualpa.

Conozcamos las características principales del monitor *Huáscar*: 59,4 metros de eslora (largo), 10,6 metros de manga (ancho) y 4,5 metros de calado (profundidad). Desplazamiento total (incluyendo combustible, agua dulce, armamento, municiones, víveres y tripulación) de aproximadamente 1.745 toneladas. El casco, construido en hierro remachado, está dividido longitudinalmente en cinco compartimentos estancos, por cuatro mamparos



El *Huáscar* antes de junio de 1879.

del mismo material de 15 mm de espesor. Tiene dos cubiertas: la cubierta principal, que se eleva 1,37 metros sobre la línea de flotación de máxima carga; y la segunda cubierta, que se encuentra aproximadamente a 2,5 metros por debajo la cubierta principal. La proa cuenta, como era costumbre en los diseños de fines del siglo XIX, con un espolón. La forma de la popa es de crucero. El casco fue considerado como "muy maniobrable" para los estándares de la época, y era capaz de completar un giro de 180° en dos minutos. La superestructura del monitor estaba compuesta originalmente por (de proa a popa): el castillo de proa, el mástil trinquete (trípode), la torre de artillería, la torre de mando de forma hexagonal, la chimenea telescópica de 8 metros de altura, el mástil mayor y el castillo de popa. Para evitar el embarque de agua en mar gruesa, la cubierta principal contaba con falcas metálicas rebatibles, las cuales se abrían al momento de usar la torre de artillería.

El *Huáscar* fue diseñado con dos salas de gobierno o puentes de mando: la sala de gobierno principal, ubicada en la cubierta principal a proa del castillo de popa, y la sala de gobierno de combate, situada en la segunda cubierta

bajo la torre de mando. Los camarotes y sollados de la tripulación, así como la cocina, están en la segunda cubierta. El armamento principal se alojaba en la torre de artillería, conocida como torre Coles, con dos cañones de ánima rayada Armstrong, de 254 mm, capaces de disparar proyectiles de aproximadamente 136 kilos. La torre descansa y gira sobre una senda de roletas ubicada en la segunda cubierta. Originalmente la ronza de la torre era manual y necesitaba el esfuerzo de 16 hombres y 15 minutos para cubrir todo el campo de tiro. Debido a lo alto del castillo de proa y las estructuras situadas tras la torre de artillería, el campo de tiro de la torre estaba limitado a 138º por cada banda. Como armamento secundario contaba con dos cañones rayados Armstrong de 120 mm, capaces de disparar proyectiles de aproximadamente 18 kilos, ubicados en las bandas de babor y estribor, respectivamente, y un cañón rayado Armstrong de 76 mm capaz de disparar proyectiles de aproximadamente 5,5 kilos, ubicado en popa bajo el castillo. Contaba, además, durante la Guerra del Pacífico, con una ametralladora Gatling de 11 mm (calibre 44), instalada en la cofa del palo mayor.

El *Huáscar* se diseñó y construyó con blindajes de hierro de distintos espesores y, entre el casco y el blindaje, con un forro de separación de madera de teca, también de distintos espesores, para reducir el impacto de los proyectiles. La cubierta principal está protegida por planchas de 50 mm de espesor. El blindaje de la torre de artillería es de 139,7 mm, reforzado en la zona que rodea a las troneras con planchas de 177,8 mm de espesor y, al igual que el blindaje del casco, está empernado a una estructura metálica con un forro interior de madera de teca de 330,2 mm. La torre de mando contaba con un blindaje de 76,2 mm respaldado por 203,2 mm de madera de teca.

Su sistema de propulsión era mixto, máquina a vapor y vela. La máquina a vapor era de dos cilindros, capaz de generar 1.650 HP a 78 revoluciones por minuto; hacía girar una hélice de cuatro palas de 4,49 m de diámetro y 5,41 m de paso. Este sistema propulsor le permitía alcanzar una velocidad de 12 nudos. Al eje cigüeñal de la máquina motriz iban conectadas cuatro bombas accionadas por excéntricas, dos de las cuales eran bombas de agua salada para el condensador y dos de achique de sentinas. El departamento de calderas tenía cuatro calderas horizontales. El aparejo era de bergantín, con el trinquete en forma de trípode para facilitar el movimiento y manejo de los cañones en la torre. En junio de 1879 el monitor fue modificado cuando Grau decidió que se le retirara el citado trípode delante de la torre de artillería y se rebajara el castillo de proa, para así poder aumentar el arco de fuego por proa.

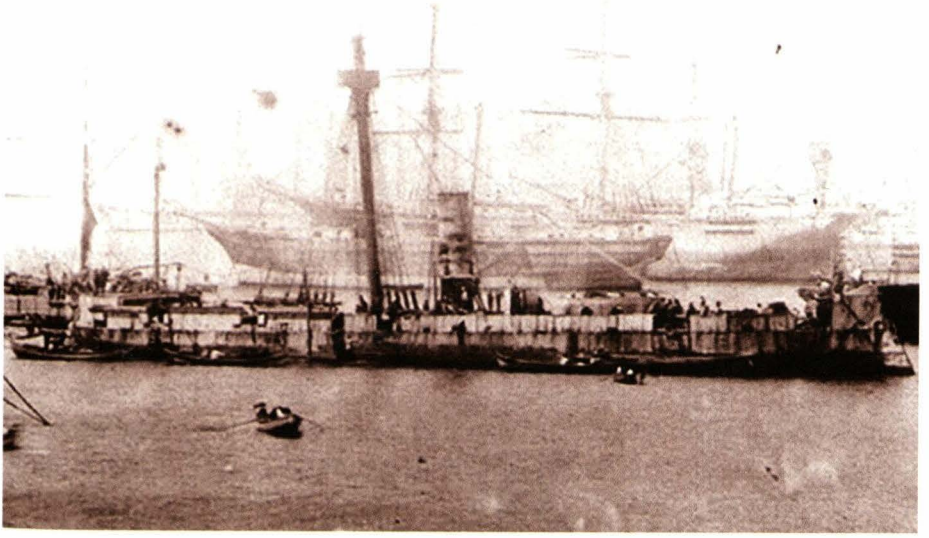
Como información histórica adicional, tenemos que el 16 de octubre de 1865 el comandante Salcedo le remitió una carta al ministro de Guerra y Marina, en la que le propuso la siguiente frase, que se encuentra hasta hoy inscrita en bronce en la rueda de cabillas (rueda de gobierno principal) de la RH *Huáscar*: "El hombre honrado, leal y valiente inspira honor i orgullo a sus compatriotas; el traidor i cobarde es el baldón i deshonra de su patria".

La historia registra que fue un 17 de enero de 1866 que el monitor zarpó con destino al Callao al mando del Capitán de Navío Salcedo. El 23 recaló en el puerto francés de Brest y un mes después continuó viaje en convoy con la fragata *Independencia*, recientemente construida, y el vapor inglés *Thames*, que fue fletado por el Gobierno peruano con una carga de carbón y pertrechos de guerra, en una travesía por el Atlántico plagada de dificultades, incluyendo una colisión accidental entre las naves de combate. Al arribar a Río de Janeiro tuvieron que esperar más de un mes para efectuar las reparaciones necesarias. El 29 de abril reiniciaron el viaje rumbo a Chile, con 18 tripulantes menos que desertaron en el citado puerto. En el trayecto apresaron y hundieron al bergantín español *Manuel*. El 24 de mayo pasaron por el estrecho de Magallanes y arribaron a Valparaíso el 11 de junio, donde el comandante Salcedo fue reemplazado por el Capitán de Fragata norteamericano David McCorkle. El *Huáscar* permaneció una larga temporada en Valparaíso, debido a que se preparaba una campaña contra la escuadra española, y a que se temía una incursión de esta escuadra desde el Atlántico. McCorkle renunció el 15 de marzo de 1867, mientras el *Huáscar* era carenado en el dique de Valparaíso. Se nombró como su comandante al Capitán de Fragata Alejandro G. Muñoz, quien permaneció en el puerto hasta que el estallido de la guerra civil peruana provocó la renuncia del presidente Mariano Ignacio Prado en enero de 1868. El Gobierno entrante ordenó que el *Huáscar* navegara hacia el Perú y arribó por primera vez al puerto del Callao el 2 de febrero de 1868, en una época en que los buques eran dados de baja o desguazados, por lo que el monitor permaneció por mucho tiempo casi inactivo y descuidado debido a la falta de recursos económicos y mantenimiento, hasta el inicio del conflicto con Chile, en que ingresa a dique para reparaciones. El nuevo Gobierno del general Pedro Diez-Canseco nombró como nuevo comandante del buque al capitán de fragata Miguel Grau Seminario, quien asumió el mando el 26 de febrero de 1868 y lo ejerció hasta agosto de 1876, cuando fue elegido diputado por Paita y relevado por el Capitán de Navío Federico Alzamora Pequeño. Grau reasumió el mando del *Huáscar* en abril de 1879, al concluir sus funciones congresales.

El 6 de mayo de 1877, a raíz de una asonada militar contra el segundo Gobierno de Mariano Ignacio Prado Ochoa, y en ausencia del comandante Alzamora, el buque fue tomado por un grupo de oficiales insurrectos que apoyaban al caudillo Nicolás de Piérola, entre ellos el Capitán de Fragata (retirado) Luis Germán Astete Fernández de Paredes, que zarpó del Callao y fue declarado desobediente, por lo que se ordenó su captura. El 22 de ese mes, Piérola se embarcó e izó la bandera presidencial, lo que obligó al Gobierno a organizar una división naval al mando del comandante Juan Guillermo More, con órdenes de capturar y rendir al monitor *Huáscar*, comandado accidentalmente por el capitán de corbeta Manuel María Carrasco Oré. Durante los 25 días que duró la insurrección, cometió una serie de tropelías contra buques e instalaciones en tierra, especialmente británicas. El 28 de mayo bombardeó el puerto de Pisagua y desembarcó algunos hombres que tomaron por un tiempo la ciudad. Después se enfrentó con la división naval al mando de More y se retiró luego de un intercambio de fuegos. Al día siguiente se enfrentó a las fragatas inglesas *Shah* y *Amethyst*, en lo que se conoce como el combate de Pacocha: esquivó torpedos disparados en su contra y escapó al amparo de la noche. Comprendiendo lo insostenible de su situación, el *Huáscar* se dirigió a Iquique con el fin de tratar de convencer al comandante More de integrarse a su sublevación, lo que fue rechazado. Piérola y Astete debieron entregarse y devolver el buque al Gobierno peruano.

Alzamora reasumió su interrumpido comando hasta el 15 de agosto de 1877 y fue relevado por el Capitán de Fragata Gregorio Pérez Córdova, quien ejerció el cargo hasta el 12 de abril de 1879, cuando el comandante Grau izó su insignia hasta su inmolación el 8 de octubre.

Sabemos que el 5 de abril de 1879 se inició la Guerra del Guano y el Salitre; la primera acción de este conflicto que realizó el *Huáscar* en defensa de la patria ocurrió en Iquique, capital del departamento peruano de Tarapacá, al hundir de tres espolonazos a la corbeta *Esmeralda*, donde falleció su comandante, el Capitán de Fragata Arturo Prat Chacón, "producto de su temerario arrojo", según escribiera poco después Grau a la joven viuda Carmela Carvajal. La versión chilena consigna que en el primer espolonazo del *Huáscar* el comandante Prat se lanzó sobre el castillo de proa, seguido únicamente por el sargento Juan de Dios Aldea, por ser el único que escuchó la orden de abordaje; ambos cayeron mortalmente heridos al avanzar hacia la torre de combate del monitor. Al segundo espolonazo, se lanzó al abordaje el teniente Ignacio Serrano, seguido de 12 hombres, de los cuales 7 murieron. Esta versión del abordaje no es creíble, puesto que la corbeta



El *Huáscar* averiado en Valparaíso, después del combate de Angamos.

no contaba con los recursos materiales para ello, no había un plan preestablecido ni la orden para cumplirlo. Finalmente, al tercer espolonazo, la *Esmeralda* se hundió y los sobrevivientes fueron rescatados por los botes del *Huáscar*. A bordo del monitor también hubo bajas en su dotación; falleció el teniente segundo Jorge Velarde Castañeda y 7 tripulantes fueron heridos, entre ellos el jefe de la torre de cañones, Capitán de Fragata Ramón Freire, sobrino de un general chileno del mismo nombre. Casi simultáneamente, la fragata blindada *Independencia*, al mando del capitán de navío Juan Guillermo More, encallaba en Punta Gruesa y era atacada sin piedad por la cañonera *Covadonga*, comandada por el capitán de corbeta Carlos Condell de la Haza.

Es oportuno mencionar que después del combate hubo un reconocimiento a Arturo Prat: la historia registra que John B. Rogers, comandante de la fragata norteamericana *Pensacola*, testigo del enfrentamiento del 21 de mayo, dijo: "Desde que hay mar y desde que hay marinos, jamás se había presentado algo más grande que la conducta de Prat y de sus compañeros".

Después de Iquique, la escuadra peruana, encabezada por el capitán de navío Miguel Grau, recibió la orden de impedir el transporte de tropas y armamento

hacia el norte, sin poner en riesgo la integridad material de la escuadra. La orden se cumplió y durante más de cuatro meses el monitor infundió temor y desconcierto en la población chilena, al recorrer su costa ante la desesperación de sus autoridades por no poder capturarlo. Entre el 9 y 10 de julio de 1879, el *Huáscar* se enfrentó sin mayores consecuencias, otra vez en la bahía de Iquique, con la cañonera *Magallanes* y el buque carbonero *Matías Cousiño*. El 23 de julio, en convoy con la corbeta *Unión*, capturaron el transporte *Rímac*, que llevaba tropas chilenas y pertrechos hacia Antofagasta.

El 26 de agosto de 1879, el Gobierno otorgó al comandante Grau el alto grado de contralmirante, que pudo ser motivo más que suficiente para dejar el comando del monitor. Sin embargo, ello no ocurrió; Miguel Grau continuó al mando de su dotación manteniendo el grado de capitán de navío y, en una de sus recaladas en el Callao, recibió una serie de homenajes de diversas instituciones, entre ellos, aquel ofrecido en su honor en el Club Nacional, cuando contestó a los efusivos brindis con una promesa heroica: "Todo lo que puedo ofrecer en retribución de estas manifestaciones abrumadoras es que si el *Huáscar* no regresa triunfalmente al Callao, tampoco yo regresaré".

Hasta que llegó la fecha del combate decisivo, 8 de octubre de 1879, en punta Angamos, el monitor *Huáscar* y la corbeta *Unión* se enfrentaron con los buques chilenos *Cochrane, Blanco Encalada, O'Higgins, Covadonga, Loa* y *Matías Cousiño*. En realidad, fue el blindado *Cochrane* el que más dañó al monitor; luego entraría en acción el blindado *Blanco Encalada* para terminar la lucha. La cañonera *Covadonga* no tuvo una participación significativa, mientras que la corbeta *O'Higgins* y el transporte *Loa* persiguieron sin éxito a la *Unión*. El *Matías Cousiño* no participó en la acción por ser buque carbonero. El Almirante Grau murió en su puesto de combate, junto con su ayudante, el Teniente Primero Diego Ferré Sosa; luego murió su sucesor en el comando, el Capitán de Corbeta Elías Aguirre Romero, y después el Teniente Primero José Melitón Rodríguez Pérez, que lo reemplazó. El Teniente Segundo Enrique Palacios de Mendiburu resultó gravemente herido y murió durante el viaje de retorno a la patria; el Capitán de Fragata Manuel Melitón Carvajal Ambulodegui resultó herido; finalmente, el valeroso Teniente Primero Pedro Gárezon Thomas asumió el mando y, al ver que era imposible continuar la lucha, ordenó hundir el *Huáscar*. El monitor fue abordado por los chilenos, que lograron controlar la inundación cuando la nave se sumergía.

Con el combate naval de Angamos, el Almirante Grau y 37 miembros de su dotación pasaron a la inmortalidad; se produjo la pérdida del *Huáscar* y el predominio de Chile sobre el Pacífico.

El Capitán de Navío Galvarino Riveros Cárdenas, comandante del blindado *Blanco Encalada* y comandante en jefe de la escuadra chilena, informó lo siguiente: "La muerte del contralmirante peruano don Miguel Grau ha sido, señor comandante general, muy sentida en nuestra escuadra, cuyos jefes y oficiales hacían amplia justicia al patriotismo y al valor de aquel notable marino".

También es oportuno recordar lo que los medios extranjeros opinaron sobre el monitor y sobre su comandante, poco antes y después de su muerte en Angamos.

La prensa inglesa decía por aquellos días de 1879 en *The Standard* del 28 de agosto: "Es posible que algunos de los hechos atribuidos al *Huáscar* sean exagerados, pero es evidente que el capitán Grau es un marino muy bravo y muy hábil. Su atrevimiento en atacar fuerzas superiores y viveza para pasar, por decirlo así, entre los dedos del enemigo, son muy excepcionales, y luego, cuando se escriba la historia de la guerra, se verá que los hechos verificados por el *Huáscar* serán lecciones de mucho valor".

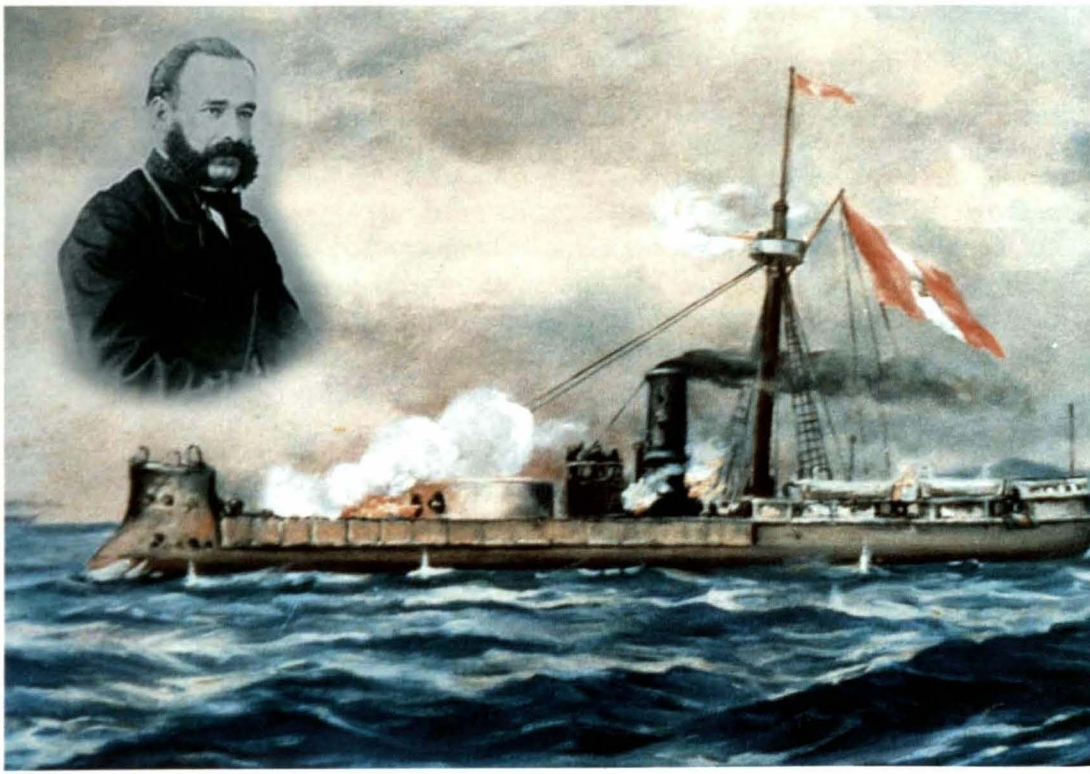
Luego del combate de Angamos, otros dos diarios extranjeros publicaron las siguientes noticias con fecha 10 de octubre de 1879:

El Times de Londres: "El *Huáscar* es un barco histórico, que figura en todos los combates navales en el curso de la guerra; ha bombardeado las poblaciones de los chilenos (solamente aquellas fortificadas), perseguido y capturado sus buques transportes y ha sido por varios meses el terror de la costa chilena. Al mando de un hábil y valiente oficial y tripulado por hombres excelentes, el *Huáscar* ha sido siempre un formidable adversario".

El Heraldo de Nueva York: "No se necesita haber estado del lado del Perú en la desgraciada guerra de Sudamérica, para lamentar que el gallardo *Huáscar* haya sido capturado por los chilenos. Algo que parecía buena suerte, pero que probablemente no era sino competencia en su manejo, ha colocado repentinamente a este buque entre los más famosos que han surcado aguas americanas. Ninguna empresa era demasiado grande ni demasiado pequeña para él. Que mantenga su antigua reputación ahora que se halla en otras manos es muy dudoso, porque comandantes tan hábiles como Grau no hay muchos".

Le Matin de París se ocupó cuando la pérdida del *Huáscar* de este modo: "El *Huáscar* representa en la historia naval del Perú un caso único, por su gesto gallardo y heroico. Estuvo comandado por el almirante Grau, que dejó con su muerte un futuro igual al que dejó el almirante Nelson en la batalla de Trafalgar".

El 14 de octubre del mismo año, el representante del Gobierno de Estados Unidos en el Perú, Isaac Christiancy, emitió al secretario de Estado de su país un informe sobre el combate naval de Angamos en los siguientes términos: "Esta pequeña nave bajo la inteligente dirección del almirante Grau tuvo por cerca de cinco meses no solamente estorbada sino completamente paralizada a toda la flota chilena, incluyendo dos enormes acorazados, y mantuvo abierta la comunicación por mar para los transportes peruanos desde el norte del Perú hacia Arica [...] La desaparición de ese buque cambia por completo el aspecto de la guerra y da a los chilenos el control del mar [...] El Gobierno peruano está haciendo máximos esfuerzos para compensar la pérdida del *Huáscar* y procura adquirir otras eficientes naves, pero será difícil encontrar al hombre que ocupe



el puesto de Grau, hombres tales no son a menudo hallados en ninguna parte".

Tanto lo escrito por *El Heraldo* de Nueva York como por el representante norteamericano tenían el carácter de premonitorio, porque en el terreno de los hechos el *Huáscar* chileno jamás repetiría sus momentos de honor y gloria.

Respecto a las correrías del *Huáscar*, el historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna escribió el siguiente testimonio: "Las frecuentes, atrevidas y sobre todo impunes excursiones del *Huáscar* en las costas de Chile comenzaban a producir en el ánimo del país un sentimiento de rubor parecido al de la estupefacción, y en el cerebro de sus mandatarios una emoción semejante al vértigo. Era imposible someterse por más largo tiempo a aquella perenne vergüenza y soportar que un buque mal marinero y tres veces menos guerrero que cualquiera de nuestros blindados, viniese a manera de capricho o de mofa a retarnos en nuestros propios puertos".

Jacinto López, historiador venezolano, escribió acerca del *Huáscar*: "Mientras este solo buque peruano, el *Huáscar*, subsistiese; mientras el *Huáscar* estuviera en el mar, mientras Grau estuviera en el *Huáscar*, Chile no desembarcaría un solo soldado en territorio peruano y las hordas de la conquista se pudrirían en Valparaíso y Antofagasta en la larga espera del desenlace de la guerra del *Huáscar* contra toda la escuadra chilena. Este es un hecho sin precedente en la historia de las guerras navales del mundo entero, el *Huáscar* prestó servicios incomparables. Él solo hizo la guerra naval. Él solo protegió al Perú contra la invasión".

HUÁSCAR CHILENO

Capturado el *Huáscar* en Angamos, y ya con bandera chilena, asumió el mando el capitán de corbeta Guillermo Peña Urízar, segundo comandante del *Blanco Encalada*. Fue llevado a Mejillones para efectuarle algunas reparaciones que le permitieron llegar a Valparaíso por sus propios medios; luego de recuperar su operatividad, mantuvo su histórico y legendario nombre peruano y se incorporó a la escuadra chilena al mando del Capitán de Fragata Manuel Thomson Porto Mariño. El 27 de febrero de 1880 el monitor llegó a Arica para relevar al blindado *Cochrane* y, junto con la cañonera *Magallanes*, apoyar en el bloqueo a este puerto. Ese mismo día el *Huáscar* cañoneó un tren que transportaba soldados y familias peruanas y se enfrentó con el monitor peruano *Manco Cápac*, que cumplía funciones de batería flotante al mando del Capitán de Fragata José

Sánchez Lagomarsino, quien, con un certero disparo de cañón al enemigo *Huáscar* chileno, le causó severos estragos materiales y mató en el acto a su comandante y a ocho de sus tripulantes, lo que obligó al atacante a retirarse.

Diecisiete días después, el reparado *Huáscar*, ahora al mando del Capitán de Fragata Carlos Condell de la Haza, retornó a Arica junto al blindado *Blanco Encalada*, bombardearon el puerto, destruyeron las baterías de tierra y se enfrentaron nuevamente al *Manco Cápac*, que fue hundido por su comandante con el fin de evitar ser capturado.

El *Huáscar* chileno fue usado, durante el resto de la Guerra del Guano y el Salitre, para acciones inaceptables en el código de honor naval, como bombardeo a poblaciones civiles y saqueo de pueblos indefensos. El 10 de abril de 1880 participó sin gloria en el bloqueo y bombardeo del Callao. El 13 de enero de 1881 bombardeó sin compasión el balneario de Chorrillos, dos días después hizo lo mismo con Miraflores y luego ingresó a la bahía del Callao. Condell fue relevado por algunos meses en el comando por el capitán de fragata Manuel Señoret Astaburuaga. El 11 de junio de 1881, al mando del capitán de corbeta Emilio Valverde Prieto, ocupó sin resistencia el puerto de Paita, cuna de Grau, y fue reemplazado en agosto por el blindado *Blanco Encalada* y enviado a Chile a reparar su maquinaria y calderas. Otros oficiales chilenos que comandaron el monitor después de Valverde fueron Luis Uribe Orrego, Luis Anacleto Goñi Castillo, Wenseslao Frías Urrutia, Francisco Nef Jara, Francisco Segundo Sánchez y José María Santa Cruz, sin dejar mayor huella en su historial. El *Huáscar* formó parte de la escuadra chilena hasta 1897, fecha en que quedó inoperativo en Talcahuano, después de la explosión de una caldera que causó la muerte a 14 de sus tripulantes. Y el inca nunca se rindió.

Se le restauró por primera vez como reliquia histórica en 1934, en que fue pintado de gris y amarillo. En 1951 y 1970 fue sometido a nuevos y extensos trabajos para recuperar su "condición original"; no tanto así, pues ha sido pintado de negro y amarillo, se le ha instalado un nuevo trinquete, se le han cambiado los cañones y una serie de equipos, se le han retirado las calderas y en ese espacio vacío se ha erigido un oratorio. Se le conserva actualmente a flote en la bahía de Talcahuano, amarrado a boyas, como RH *Huáscar*, convertido en "un santuario flotante en homenaje y recuerdo a las glorias de la Armadas de Chile y el Perú, y donde se rinde culto permanente a la memoria de dos grandes del mar: Arturo Prat y Miguel Grau", según instrucciones dadas para su restauración. Además, es un trofeo de guerra que fue usado contra el Perú.



Reliquia histórica *Huáscar* en la actualidad.

El Gobierno del Perú no tiene por qué solicitar ni propiciar su retorno; hacerlo constituye un acto deshonroso y humillante. El *Huáscar* chileno y la RH *Huáscar* no son el *Huáscar* de Grau. Después de Angamos y de la muerte de su comandante, el Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario, el monitor no fue mantenido, en lo más mínimo, al nivel de la fama, honor, prestigio y espíritu, que alcanzara cuando estuvo en manos de marinos peruanos. La gloria y admiración que genera este buque hasta hoy es sinónimo de Grau y *Huáscar*; es sinónimo de peruanidad, y, algún día, su único destino será el fondo del mar, que es donde debió estar desde el 8 de octubre de 1879. Desde entonces, los peruanos lo recordamos siempre como El Monitor.

Miraflores, 2 de julio de 2016



Lizardo Montero, luego de la caída de Lima fue nombrado por Nicolás de Piérola como Jefe Superior del Norte (1881). Fotografía de la Colección Courret de la Biblioteca Nacional del Perú

Las acciones del almirante Lizardo Montero en Cajamarca durante la guerra con Chile (1881-1882)

Julio César Abanto Chani
Licenciado en Historia por la Universidad Mayor de San Marcos. Autor de *Encarando el desastre. El conflicto hegemónico entre la burguesía limeña y los terratenientes serranos del norte en la guerra con Chile. 1881-1884* (2013), libro basado en su tesis de licenciatura, con el prólogo del doctor Heraclio Bonilla. Ganador del Concurso Nacional de Tesis de Licenciatura de la Asamblea Nacional de Rectores (2012). Ha realizado investigaciones en el Archivo Central del Ministerio de Relaciones Exteriores, el Archivo General del Congreso de la República, el Archivo Regional de Cajamarca, el Centro de Estudios Históricos Militares, el Fondo Reservado de San Marcos, entre otros.



RESUMEN
El presente artículo tiene como objetivo abordar uno de los temas inéditos más interesantes sobre la Guerra del Pacífico, referido a las gestiones que realizó el almirante Lizardo Montero por casi más de un año en la ciudad de Cajamarca como jefe superior político-militar del norte y luego como vicepresidente de la República, entre enero de 1881 y febrero de 1882. Es curioso que la historiografía peruana haya tomado tan poca atención a los movimientos del norte, en medio de la guerra civil desatada entre los presidentes Nicolás de Piérola y Francisco García Calderón. Lo resaltante de reconstruir este periodo es visibilizar las acciones desde las regiones (Cajamarca y Áncash) y examinarlas no solo como escenarios de batallas, sino también como espacios que permiten un mayor acercamiento a los conflictos abiertos por la guerra dentro de la sociedad peruana.

PALABRAS CLAVE: Guerra con Chile (1879-1883), Lizardo Montero, historia de Cajamarca, Jefatura Política Superior Militar del Norte, Ejército del Norte, Gobierno Provisorio (1881-1882).

ABSTRACT
The present article has as objective to aboard one of the most important unpublished subjects on the Pacific War, referred to the management that carried out Admiral Lizardo Montero for almost more than a year in the city of Cajamarca like Senior Political-Military Chief of the North and then as vice-president of the Republic, between January 1881 and February 1882. It is curious that the Peruvian historiography has taken so little attention on the movements in the North, amidst the unleashed civil war between the presidents Nicolás de Piérola and Francisco García Calderón. The outstanding of recreate this period is to visualize the actions from the regions (Cajamarca and Ancash) and examine them not only as battle fields, but also as spaces that allows a major approach to open conflicts by the war inside the Peruvian society.

KEYWORDS: War against Chile (1879-1883), Lizardo Montero, history of Cajamarca, Political-Military Chief of the North, Northern Army, Provisional Government (1881-1882).

I. Introducción: la instalación de Lizardo Montero en Cajamarca como jefe superior del norte

Luego de la caída de Lima, el 16 enero de 1881 el dictador Nicolás de Piérola se dirigió hacia el centro del país y en su partida creó dos nuevas jefaturas po-

• Artículo recibido el 9 de mayo de 2016, aprobado para su publicación el 2 de julio de 2016

lítico-militares: la del centro (con los departamentos de Lima, Callao, Ica, Junín, Huánuco, Huancavelica y Ayacucho) y la del norte (con los departamentos de Piura, Lambayeque, La Libertad, Cajamarca, Amazonas, Loreto y Áncash). Para el primer cargo se designó a Juan Martín Echenique, jefe del Ejército de Reserva de Lima, quien recibió duras críticas por la conducción del Ejército de Reserva en la batalla de Miraflores[1].

Para la jefatura del norte fue investido el almirante Lizardo Montero. Después de separarse de Piérola en Trapiche (actual distrito limeño de Carabayllo), Montero continúo su camino hacia Cajamarca, ciudad que sería su nuevo centro de operaciones. El 27 de enero de 1881, desde Trujillo, realizó su primera proclama, motivando a la población para que su entusiasmo por la defensa del país no decayera ante los recientes reveses militares:

> *Pero es preciso trabajar y trabajar sin descanso: que cada autoridad asuma el apostolado de la propaganda y que entregue con la idea, el arma a cada ciudadano convertido en un soldado de la nación. Así, solo así, la convicción será la madre de la unión y la constancia; dos únicas virtudes cívicas que aspiro ver desde luego en todos y cada uno de mis compatriotas y que en su esfera debe difundir, y si es factible inocular.*

Una vez instalado Montero en Cajamarca, emitió su primer bando a los cajamarquinos, y los convocó y excitó su patriotismo para promover la resistencia contra el invasor chileno, soberbio y confiado en sus victorias. Asimismo, hizo un recuento de los hechos desde 1879 y el papel que tendría Cajamarca en este nuevo escenario:

> *Una serie de infortunios, desde el naufragio de la fragata Independencia hasta el desastre del 15 de enero, nos ha colocado en la situación siguiente: o todo peruano se convierte en un soldado y el Perú como un solo hombre se levanta a expulsar de su territorio al enemigo común; o la nación en masa se resigna al baldón del coloniaje, realizado en la efectividad de las absurdas pretensiones del invasor. Pero este segundo extremos es imposible; porque Chile no puede ni debe sojuzgar al Perú. [...] Por fortuna el departamento de Cajamarca fue siempre el centinela avisado de las libertades públicas y sus tradiciones gloriosas de ayer, le prescriben sus deberes de hoy*[2].

---

1. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Serie Impresos. Documento 431. Legajo 222. Decreto Supremo de Nicolás de Piérola. Chocas, 16 de enero de 1881.
2. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Serie Impresos. Documento 431. Legajo 222. Proclama del jefe superior político y militar del norte. Cajamarca, 28 de febrero de 1881.

Mucho se ha especulado sobre la existencia del ejército del norte y la atención que le brindó Montero a su organización. Una de las medidas para contar con armas fue solicitar a la población que las entregase voluntariamente en todas las provincias del departamento[3]. Asimismo, se especificó que esa recolección implicaba pólvora, plomo, cebas, armas de guerra y cápsulas en la mayor cantidad posible[4]. Por orden de la jefatura superior, parte de lo recogido se puso en manos de Higinio Morales, jefe de la columna de guerrilleros del distrito de San Pablo, y constó de 60 rifles Minié entregados directamente por el ayudante de la prefectura, Ricardo Terry[5].

Ahora bien, ese ejército tendría que alimentarse y sostenerse independientemente. ¿De dónde saldrían la vestimenta, los víveres y otros materiales indispensables? Recordemos que las rentas del guano y el salitre desde noviembre de 1879 ya no se dirigían al erario peruano. Por ello, Montero ordenó iniciar la recaudación de contribuciones de guerra a las provincias de su mando. Si bien todos los departamentos del norte estaban sujetos a la jefatura, el dinero y bienes recolectados provenían principalmente de Cajamarca.

Centralizado el cobro de la contribución en Cajamarca, la prefectura publicó el bando para proceder a colectar y remitir en el más breve plazo todos los objetos y valores con que deben contribuir los vecinos de cada provincia para el sostenimiento del ejército que se organizaba en la ciudad[6].

Para junio de 1881, el prefecto exigió redoblar los esfuerzos para recoger los montos provenientes de las contribuciones a la brevedad para solventar la exhausta caja fiscal[7]. Los pedidos del prefecto para recaudar las contribuciones eran permanentes[8]. Por regla general no se condonaban las contribuciones de guerra, pero se tuvo en consideración el caso de la señora María Arana, quien perdió a su hijo Joaquín Bernal en las batallas de Lima, considerado hijo ilustre de la ciudad. La jefatura resolvió que pagaría su parte en forma de bayetón

3. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Circular de la prefectura. Cajamarca, 7 de junio de 1881.
4. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Circular de la prefectura. Cajamarca, 16 de agosto de 1881.
5. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Oficios de la prefectura. Cajamarca, 27 de octubre de 1881.
6. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg 07, doc. 981. Oficios de la prefectura. Cajamarca, 13 de abril de 1881.
7. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981.Circular de la prefectura. Cajamarca, 7 de junio de 1881.
8. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Oficios de la prefectura. Cajamarca, 22 de setiembre de 1881.

blanco por un valor de 200 soles a razón de medio sol de plata[9]. No obstante, en otros casos no se pudieron disminuir los montos, como fue la negación a la petición del alcalde municipal de Contumazá a rebajar los 8.000 soles de plata impuestos a esa provincia[10].



Francisco García Calderón, presidente provisorio elegido en Lima por una junta de notables en febrero de 1881. Fotografía tomada de la Colección Courret de la Biblioteca Nacional del Perú.

La escasez de carne de ganado vacuno era uno de los problemas que recurrentemente atendía y alertaba el ejército del norte. Lo mismo ocurría con el resto de víveres con excepción del trigo, que se convirtió en uno de los principales requerimientos que hacían a los hacendados de la zona, a fin de no paralizar las actividades de esa fuerza militar[11]. La leña para cocinar y prodigar calor en las noches frías de campaña era un artículo preciado. En muchos batallones hacía falta y no cubrían el consumo que diariamente se realizaba, por lo que Montero pidió su atención al prefecto[12].

Otra forma de contribución era requerir a los vecinos la entrega de bestias de silla y de carga para el cumplimiento de las comisiones que el ejército realizaba en los departamentos que componían la jefatura superior. El costo y la no devolución de las bestias prestadas provocaron una ola de protestas en

9. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Decreto de la Jefatura del Norte. Cajamarca, 2 de setiembre de 1881.
10. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Decreto de la Jefatura del Norte. Cajamarca, setiembre 10 de 1881.
11. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Oficios de la prefectura. Cajamarca, 17 de setiembre de 1881.
12. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Oficios de la prefectura. Cajamarca, 19 de octubre de 1881.

la sociedad cajamarquina. Las bestias proporcionadas para que la prefectura enviara a sus comisionados a los distintos destinos no eran devueltas a tiempo y se cometían abusos al llevarlos más allá de la pascana en que fueron suministradas. Por ello, el prefecto indicó a todas las autoridades estar pendientes de prevenir los extravíos de las mulas o caballos que se prestasen para las comisiones de servicio; de lo contrario, se indemnizaría a sus dueños con su propio peculio[13], y es que en el periodo de Montero en Cajamarca fueron muy activas e intensas, como se puede apreciar en el siguiente cuadro[14]:

Cuadro 1
Comisiones de Servicio gestionadas por la Jefatura Superior del Norte

N.°	Cargo	Nombre	Destino	Fecha
1	Teniente coronel	José Garabito	Áncash	12 de mayo de 1881
2	Coronel	Manuel Negrón	Piura	9 de junio de 1881
3	Teniente coronel	Eduardo Dávila	La Libertad	30 de julio de 1881
4	Subteniente	Santiago Ocampo	Amazonas	8 de agosto de 1881
5	Coronel	Pablo Raygada	Huaraz	11 de agosto de 1881
6	Sargento mayor	Ángel María Villasanta	Cajamarca	29 de agosto de 1881
7	Capitán	Baldomero Flores	Piura	29 de agosto de 1881
8	Prefecto de Loreto	Pablo Santillán	Loreto	31 de agosto de 1881
9	Sargento mayor	Ángel María Villasanta	Huamachuco	1 de setiembre de 1881
10	Teniente	Pablo Pizarro	Amazonas	2 de setiembre de 1881
11	Ciudadano	Fabriciano Hernández	Moyobamba	6 de setiembre de 1881
12	Teniente	Adolfo Castañeda	Piura	15 de setiembre de 1881
13	Capitán	César Arenaza	Áncash	17 de noviembre de 1881
14	Capitán	Antonio Núñez del Arco	Piura	23 de noviembre de 1881
15	Teniente	Vicente Briseño	Cajamarca	24 de noviembre de 1881
16	Capitán	José Santos Sotero	Trujillo	30 de noviembre de 1881

13. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Oficios de la prefectura. Cajamarca, 4 de octubre de 1881.
14. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Análisis de las comisiones de servicio: documento 981 y legajo 251.

II. La campaña de Áncash y los planes de Montero en la Jefatura Superior del Norte

Luego de la caída de Lima en manos de los chilenos se produjo la proclamación de un gobierno provisorio paralelo al pierolista y a cargo del doctor Francisco García Calderón, cuyo régimen trató de imponerse y legitimarse de la siguiente manera[15]:

a. Apeló a la sensibilidad de los pueblos y a sus sentimientos patrióticos para que cada departamento aceptase el nuevo gobierno y desconociese el de Piérola, a través de la firma de actas o a través de la rebelión.

b. Al fracasar esta propuesta, se designaron nuevos prefectos desde Lima para ocupar los puestos vacantes en diversas regiones del país.

c. Envío de tropas pacificadoras al norte, centro y sur del país, a fin de imponer a la fuerza de las armas el régimen de García Calderón.

Áncash se encontraba alejada de la idea de ser una zona pacífica y sin mayores sobresaltos. Para mayo de 1881 fue uno de los principales escenarios de la guerra civil entablada entre Piérola y García Calderón. Este último trató de imponer su Gobierno enviando fuerzas militares para capturar Huaraz y acosar a la sede principal de la jefatura política del militar del norte: Cajamarca. Esta campaña era considerada clave para La Magdalena, porque demostraría a los mandos chilenos el grado de coordinación y firmeza del régimen que ellos habían consentido en su creación. Simultáneamente, en el centro del país (Chicla) se acercaban a Junín las fuerzas del coronel Santa María y del mayor Carrillo y Ariza para batir a Cáceres y Piérola en Ayacucho[16].

Las tropas provisorias fueron conducidas por el coronel Isaac Recabarren y arribaron a Casma, donde las recibió el prefecto Nicanor Gonzales, nombrado recientemente por García Calderón. Ambos se prepararon para partir hacia Huaraz con la expedición pacificadora y enfrentar al prefecto pierolista Tadeo Terry. Recabarren ingresó a la capital ancashina y fue recibido con actas de reconocimiento al Gobierno de García Calderón, y Gonzales asumió su cargo de prefecto. Mientras tanto, Terry marchó hacia Carhuaz para reorganizar a sus fuerzas.

15. ABANTO, Julio. *Encarando el desastre. El conflicto hegemónico entre la burguesía limeña y los terratenientes serranos del norte (1881-1884)*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos. 2013, pp. 64-71.
16. Ibid., p. 67.

La situación de Terry era desesperante y Montero lo sabía. Conocía que, si caía Áncash, Cajamarca podría ser atacada posteriormente. Por esta razón, dispuso defender aquel departamento, que era parte de la Jefatura Superior del Norte, y nombró a un delegado en comisión (coronel José Domingo Coloma), que partió raudo hacia Huaraz para apoyar al prefecto y no cayera ese territorio en manos de los provisorios. Al llegar a Corongo, Coloma se encontró con Terry e inició conversaciones con Recabarren para evitar el derramamiento de sangre peruana. Este se encontraba jaqueado porque desde Casma era amenazado por una fuerza de montoneros que pretendían asaltar Huaraz y él se encontraba cerca de Pallasca y Pomabamba[17].

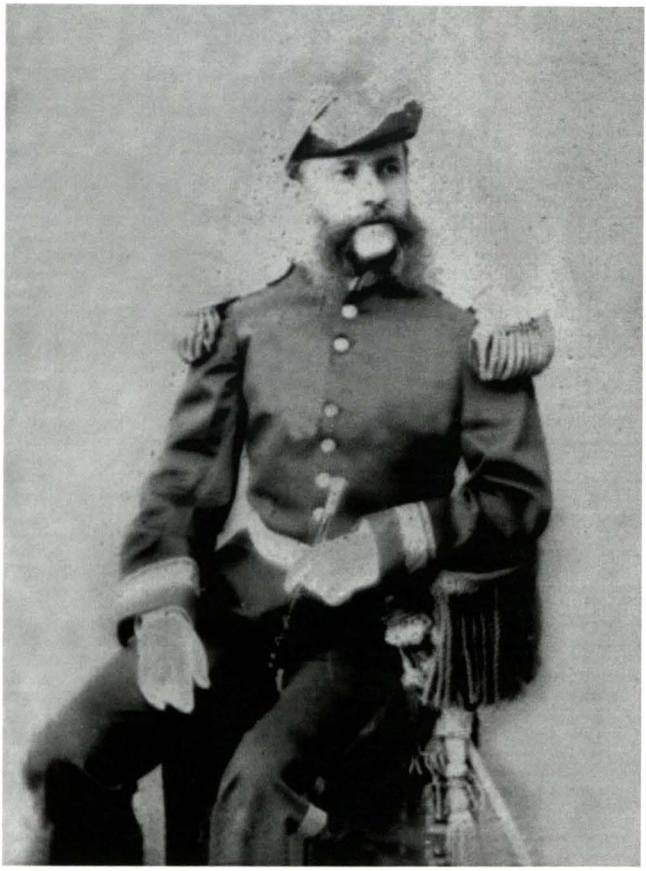


El coronel Isaac Recabarren fue el jefe de las fuerzas provisorias que pretendían capturar el departamento de Áncash.

Las conferencias se llevaron a cabo en la provincia de Huaylas el 20 de junio de 1881 y concluyeron que las fuerzas provisorias tendrían que abandonar el departamento de inmediato, lo que permitió el ingreso de las fuerzas pierolistas a Huaraz. El 9 de julio de 1881 Recabarren se embarcó con lo que quedaba de su tropa en el vapor *Charrúa* y al día siguiente regresó a Chorrillos[18]. Este era un nuevo fracaso para García Calderón y sus planes. Chile ya no confiaría en un Gobierno que no era reconocido por el resto del país.

17. ACHMP. Libro copiador 533. Memoria dirigida por el jefe de la Expedición Pacificadora a Áncash al Ministerio de Guerra. Folio 28.
18. ACHMP. Libro copiador 533. Memoria dirigida por el jefe de la Expedición Pacificadora a Áncash al Ministerio de Guerra. Folios 32-33.

En una de las cartas que Montero le dirige a Piérola se comenta algo muy interesante: a pesar de que las fuerzas chilenas ocupaban Trujillo, Chiclayo y Paita, él haría el esfuerzo para organizar montoneras independientes de los cuerpos del Ejército, por lo que le solicitaba armas para ejecutar el plan que había trazado para obrar sobre ellas y Lima[19].



Prefecto de Áncash, Tadeo Terry. Fotografía tomada de la Colección Courret de la Biblioteca Nacional del Perú.

¿Cuál era el plan de Montero? Él indicaba que disponía de aproximadamente 5.000 hombres organizados en Piura por Negrón y en Áncash por Coloma, "con los cuales bajaré sobre Pacasmayo, para cortar por el centro la línea enemiga y poder batir sus alas. La falta de armamento ha sido una fatalidad"[20]. Además, manifestaba su lealtad a Piérola al expresarle que, mientras él continuase al frente de la guerra, lo acompañaría y que su "separación y el nombramiento de otro será la muerte de la república".

19. SALA DE MANUSCRITOS Y LIBROS RAROS DE LA BIBLIOTECA NACIONAL DEL PERÚ (SMLRBNP). Colección Amauta. Biblioteca Virtual de la Biblioteca Nacional del Perú. Carta de Lizardo Montero a Nicolás de Piérola. Cajamarca, 12 de agosto de 1881.
20. SMLRBNP. Colección Amauta. Biblioteca Virtual de la BNP. Carta de Lizardo Montero a Nicolás de Piérola. Cajamarca, 28 de agosto de 1881.

III. El nombramiento de Montero como vicepresidente y los primeros meses de gestión (noviembre de 1881 a febrero de 1882)

Debemos recordar que el último acto del Congreso de Chorrillos se dio el 29 de setiembre de 1881, fuera de su periodo legal de funciones, al elegir al almirante Lizardo Montero como vicepresidente de la República, ante la posible captura de García Calderón, como en efecto ocurrió el 6 de noviembre de 1881[21].

Con la nominación efectuada por el Congreso de Lima, Montero convoca el 8 de noviembre de 1881 a una Asamblea General en la plaza de Armas de Cajamarca, en la que realiza la comparación de los Gobiernos de Piérola y García Calderón; es benévolo con el segundo, a pesar a haber formado parte del primero. En aquella asamblea contrapone los conceptos de guerra y paz, unidad constitucional y dictadura, integridad de territorio y paz incierta, y finalmente la Constitución de 1860 y el Estatuto Provisorio. El manejo de la reunión, favorable completamente a García Calderón, lo legitimará para aceptar la vicepresidencia de la República[22]. Este punto es interesante porque dos años después, en Arequipa y en otro contexto totalmente diferente, Montero intentará hacer lo mismo, aunque esta vez con un resultado negativo, y con sublevación de la población que lo expulsó del poder y lo obligó a huir hacia Argentina y Europa.

Una de las primeras acciones de Montero en Cajamarca fue designar a sus representantes en Lima. El 23 de noviembre de 1881 se conformó la delegación integrada por Manuel Candamo y Carlos Elías para realizar las coordinaciones a nombre del Gobierno provisorio. También se preocupó por mantener comunicación con Arequipa, donde se encontraba la principal fuerza militar del Supremo Gobierno, por lo que encomendará al capitán de navío Camilo Carrillo marchar hacia el sur como delegado del Supremo Gobierno. Carrillo tenía vasta experiencia política y había sido anteriormente primer ministro de García Calderón[23].

Otro asunto que ocupó a Montero fue cómo estructurar su Consejo de Ministros. Luego de mucho deliberar se estableció el siguiente gabinete[24]:

21. GARCÍA CALDERÓN, Francisco. *Memorias del cautiverio*. Lima: Librería Internacional del Perú. 1949, p. 18.
22. SMLRBNP. Diario La Realidad, nro. 64. Cajamarca, 11 de noviembre de 1881.
23. Oficio de la Delegación de Lima al prefecto de Arequipa.Lima, 5 de enero de 1882. En: DE LA PUENTE CANDAMO, José y José de la PUENTE BRUNKE (eds.). *El Estado en la sombra. El Perú durante la ocupación chilena. Documentos administrativos (diciembre de 1881-julio de 1882)*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2016, p. 169.
24. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Circular de la prefectura. Cajamarca, 7 de enero de 1882.

- Presidente del Consejo de Ministros y Relaciones Exteriores: Juan Manuel Arbaiza
- Ministro de Justicia, Culto, Instrucción y Beneficencia: Mariano Álvarez
- Ministro de Guerra y Marina: Francisco García León
- Ministro de Hacienda y Comercio: Manuel María Rivas

Por otro lado, Chile había previsto el empoderamiento de García Calderón y de su sucesor Montero. Por ello, decide emprender una campaña para destruir al principal brazo militar del vicepresidente: las fuerzas del general Cáceres en el centro. Así lo indicaba Patricio Lynch: "Es urgente destruir a Cáceres y Montero y creo que todas las fuerzas deberán venir a esta [Lima, J.A.] para después elegir lo mejor para operar sobre Arequipa"[25].

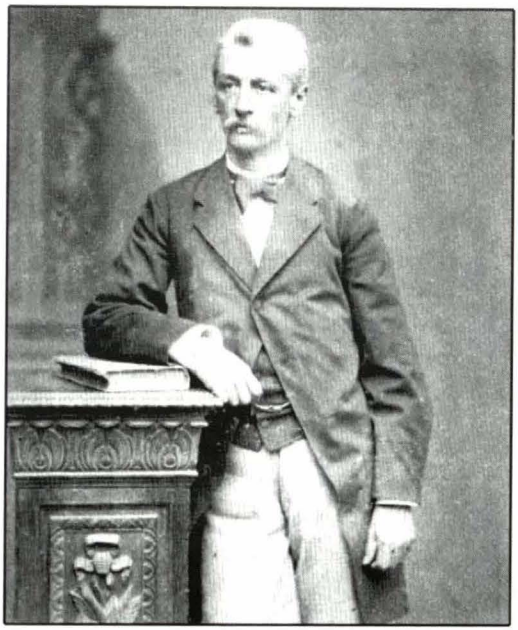
IV. La rebelión contra el Gobierno de Montero: la insubordinación de Chota, Hualgayoc y Jaén

No todos los sectores de la sociedad reaccionaron a favor de Montero. Muchos comprendieron la aceptación de la vicepresidencia de la República como un acto de oportunismo político y ruptura del orden establecido por Piérola. Estas diferencias no tardaron en mostrarse en la misma Cajamarca. Por ejemplo, en Hualgayoc Puga iniciaba las acciones para hostilizar a la prefectura y al vicepresidente Montero[26]. En Jaén tampoco había noticias positivas. Terry recogió en su visita todas las quejas que acusaban al subprefecto José Bazán Lozada de abusos de autoridad, impuestos indebidos, multas injustas y otros atentados cometidos por este funcionario[27].

Pero fue Chota la provincia que revistió mayor gravedad. Terry indicó que se había dirigido al supbrefecto Manuel Becerra para aumentar las rentas nacionales a través de la emisión de pasaportes, previo pago a la prefectura. No recibió respuesta. La inacción de Becerra lo convertían en rémora para el buen servicio, puesto que no acató como era de su deber ni aun las disposiciones que emanaban del mismo

25. LYNCH, Patricio. Cablegrama del jefe del Ejército chileno en el Perú, Patricio Lynch, al presidente de la República. Lima, 28 de noviembre de 1881. En: Rogger Ravines. *Partes oficiales en la Guerra con Chile*. Lima: Editorial Los Pinos, 1992, p. 97.
26. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Legajo 251. Oficios al director de Gobierno. Cajamarca, 20 de enero de 1882.
27. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Legajo 251. Oficios al director de Gobierno. Cajamarca, 23 de enero de 1882.

Gobierno[28]. Antes de abrir fuego contra Chota y Becerra, se le emplazó a presentarse en el cercado de Cajamarca más de una vez desde enero de 1882[29]. Becerra nunca fue a la plaza de Armas y contestó osadamente a Terry diciéndole que su batallón partía hacia Chiclayo para disolver una montonera[30]. Con esta respuesta, las acciones de Montero se encaminaron a capturarlo y destruir sus tropas.



Miguel Iglesias fue nombrado nuevo jefe superior del norte por pedido y gestión especial de Lizardo Montero, quien tenía que partir urgentemente hacia Huaraz para entrevistarse con la misión americana Trescot. Fotografía tomada de la Colección Courret de la Biblioteca Nacional del Perú.

Al mes siguiente, Montero nombró a Miguel Iglesias como el nuevo jefe superior político y militar del norte[31]. El 19 de febrero Montero partió hacia Huaraz, donde se reunió con el comisionado americano W. Trescot a fin de tratar sobre los asuntos de paz. Para trasladarse y dejar la ciudad se solicitaron 22 bestias de silla y 18 de carga, con su respectiva dotación de arrieros y capataces para guiar la comitiva presidencial[32].

Miguel Iglesias había pedido a Montero que hiciera la paz lo más pronto posible. La demora en esta promesa lo motivó a finalmente abandonarlo y proclamarse a sí mismo como presidente regenerador de la República, con el futuro aval de los chilenos, ávidos de obtener un tratado de paz que entregase incondicionalmente Tarapacá y sus riquezas.

28. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Legajo 251. Oficio al director de Gobierno. Cajamarca, 24 de enero de 1882.
29. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Legajo 251. Oficio al director de Gobierno. Cajamarca, 28 de enero de 1882.
30. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Legajo 251. Cajamarca, 18 de febrero de 1882.
31. DELEGACIÓN DE LIMA. Oficio de la Delegación de Lima al Comisionado del Supremo Gobierno en el Sur, Camilo Carrillo. Lima, 24 de febrero de 1882. En: José de la Puente Candamo y José de la Puente Brunke (Eds.). *El Estado en la sombra. El Perú durante la ocupación chilena. Documentos administrativos (diciembre de 1881-julio de 1882).* Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. 2016, P. 188.
32. ARCHIVO REGIONAL DE CAJAMARCA. Leg. 07, doc. 981. Comunicaciones de la Prefectura. Cajamarca, 16 de febrero de 1882. Oficio del prefecto Tadeo Terry al subprefecto del cercado.

Conclusiones

1. Una vez instalado en Cajamarca, el almirante Lizardo Montero dispuso las medidas pertinentes para engrosar el número de hombres en el Ejército del Norte. Sin embargo, las limitaciones económicas, así como la falta de armamento y hombres, hicieron complicada esta labor. Aun así, Montero continuó estando alerta a los movimientos del Gobierno provisorio de García Calderón y envió ayuda cuando fue necesario el traslado del coronel José Domingo Coloma, para ayudar las acciones del prefecto de Áncash, Tadeo Terry. La ofensiva de ambos fue tan vigorosa que acabó con la huida de Recabarren hacia Casma y, finalmente, a Lima.

2. Al ser desterrado García Calderón por las fuerzas chilenas, por su negativa a firmar una paz con la cesión perpetua de Tarapacá, se comunicó a Cajamarca que Montero había sido elegido por el Congreso de Chorrillos como el nuevo vicepresidente de la República. Pero no todos los sectores le fueron favorables al vicepresidente. Puga en Hualgayoc y Becerra en Chota acecharon la capital departamental y se rebelaron contra las disposiciones del prefecto Terry y del mismo vicepresidente de la República. Teniendo que partir Montero a Huaraz para entrevistarse con el ministro americano W. Trescot, le delegó apagar estas insubordinaciones a Miguel Iglesias como nuevo jefe superior del norte. Iglesias logró sofocar y dispersar a los hombres de Puga y Becerra. Con ese triunfo esperaba la paz que Montero debía firmar en Huaraz.

Bibliografía

- ABANTO, *Julio. Encarando el desastre. El conflicto hegemónico entre la burguesía limeña y los terratenientes serranos del norte (1881-1884).* Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos. 2013, pp. 64-71.
- ANÓNIMO. *El doctor José Mercedes Puga y su participación en los sucesos del norte.* Lima: Imprenta Torres Aguirre. 1886.
- BASADRE, Jorge. *Historia de la República.* Tomo. VIII. Lima: Editorial Universitaria. 1964.
- BULNES, Gonzalo. *Guerra del Pacífico.* Tomo III. Valparaíso: Universo. 1919.
- CÁCERES, Andrés Avelino. *La guerra del 79: sus campañas (memorias).* Lima: Editorial Milla Batres. 1973.
- DAMMERT, José. *La generación egresada del Colegio Central de Artes y Ciencias de Cajamarca.* Cajamarca: Impresiones MACS. 1983a.
- DAMMERT, José. *Cajamarca durante la guerra del Pacífico.* Cajamarca: Impresiones MACS. 1983b.

- DE LA PUENTE CANDAMO, José y José de la PUENTE BRUNKE (eds.) 2016. El Estado en la sombra. *El Perú durante la ocupación chilena. Documentos administrativos (diciembre de 1881-julio de 1882).* Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú
- LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor. Guerra con Chile: Episodios y personajes 1879-1883. Lima: Editorial Minerva. 1989.
- LYNCH, Patricio. Cablegrama del jefe del Ejército chileno en el Perú, Patricio Lynch, al presidente de la República. Lima, 28 de noviembre de 1881. En: Rogger Ravines. *Partes oficiales en la Guerra con Chile.* Lima: Editorial Los Pinos, 1992, p. 97.
- MANRIQUE, Nelson. *Campesinado y nación: Las guerrillas indígenas en la guerra con Chile.* Lima: Centro de Investigación y Capacitación. 1981.
- MANRIQUE, Nelson. *Yawar Mayu: sociedades terratenientes serranas, 1879-1910.* Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos, Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo. 1988.
- MCEVOY, Carmen. *Chile en el Perú. La ocupación a través de sus documentos, 1881-1884.* Lima: Fondo Editorial del Congreso de la República. 2016.
- PARODI REVOREDO, Daniel Aurelio. *La laguna de los villanos: Bolivia, Arequipa y Lizardo Montero en la Guerra con Chile (1881-1883).* Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Instituto Francés de Estudios Andinos. 2003.
- PUENTE CANDAMO, José de la y PUENTE BRUNKE, José de la (Eds.). *El Perú desde la intimidad. Epistolario de Manuel Candamo (1873-1904).* Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. 2008.
- PUENTE CANDAMO, José de la y PUENTE BRUNKE, José de la (Eds.). *El Estado en la sombra. El Perú durante la ocupación chilena. Documentos administrativos (diciembre de 1881-julio de 1882).* Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. 2016.
- RAVINES, Rogger. *Partes oficiales en la Guerra del Pacífico. 1880-1882.* Lima: Editorial Los Pinos. 1992.
- VARGAS UGARTE, Rubén. *Historia general del Perú.* Tomo X. Barcelona: Editorial Milla Batres. 1984.

Archivo del Centro Histórico Militar del Perú

Libro copiador 533, Serie Libros Copiadores. *Documentos de la Comandancia en Jefe del Ejército de Operaciones del Norte del Gobierno Provisorio, a cargo del coronel Isaac Recabarren.* Mayo-setiembre de 1881.

Archivo Regional de Cajamarca

- Legajo 07. Documento 981. Comunicaciones de la Prefectura. Años 1880-1885.
- Impresos. Documento 431. Legajo 222. Años 1862-1899.
- Legajo 251. Libro copiador de correspondencia que la Prefectura del departamento dirige a la Secretaría General de Estado y Ministerio de Gobierno. Años 1881-1885.

Biblioteca Nacional del Perú

- Archivo Piérola (Correspondencia oficial: sobre 5000000610, sobre 5000000611, sobre 5000000642, sobre 5000000646, sobre 5000000647 y Colección Amauta).
- *La Realidad*, diario de Cajamarca, ediciones de junio a noviembre de 1881.



Tensiones en la bahía: las sublevaciones navales en Chile y el Perú de 1931 y 1932

Jaime Miguel Taype Castillo
Licenciado en Historia por la Universidad Nacional Federico Villarreal, con maestría en Desarrollo y Defensa Nacional por el Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN). Publica artículos de historia militar y naval. Es oficial del Ejército del Perú. Publica artículos de historia en *Revista de Marina, Expresión Militar, Documenta de Historia Militar* del Ejército del Perú y en la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (España e Italia).



RESUMEN:
La influencia política al interior de las dependencias navales desencadenó sublevaciones con lamentables consecuencias durante la primera mitad del siglo XX, como sucedieron en Chile y el Perú a comienzos de la década de 1930, motivados por la influencia de determinados partidos políticos.

PALABRAS CLAVE:
Sublevación, Armada del Perú, Armada de Chile, influencia política, buque de guerra.

ABSTRACT:
The political influence inside the naval units unleashed upraisings with shameful consequences during the first half of the 20th Century, as happened in Chile and Peru at the beginning of the 30's encouraged by the influence of certain political parties.

KEYWORDS:
Upraising, Peruvian Navy, Chilean Navy, political influence, warship.

Introducción

El triunfo tras una guerra muchas veces no garantiza la estabilidad y la alegría perpetua en los países que las ostentan, más aún cuando ocurren inesperados sucesos posteriores para los que no estuvieron preparados y prefirieron confiar su destino a otra nación a la que creyeron más poderosa.

La crisis económica de 1929, el Crack de Wall Street, devolvió a su realidad a los países subdesarrollados que dependían económicamente de Estados Unidos. En Sudamérica, Chile y el Perú no fueron ajenos al tambaleo de sus

• Artículo recibido el 5 de agosto de 2016, aprobado para su publicación el 9 de agosto de 2016

respectivas economías, teniendo en cuenta que, apenas 50 años atrás, ambos países habían protagonizado una guerra. Uno ostentaba el triunfo, mientras que el otro se sobreponía a la derrota. Paradójicamente, la economía del país "vencedor" resultó igual de vulnerable frente a la crisis financiera internacional, cuyos efectos resultaron bastante dramáticos para el caso chileno.

Aprovechando la coyuntura de crisis, los partidos políticos chileno y peruano de corte revolucionario intentaron alcanzar el poder político de sus respectivos países por la vía violenta; como parte de su estrategia conspirativa, buscaron comprometer algunos sectores militares y los llevaron a protagonizar acciones contrarias a su formación. Para comprender mejor las sublevaciones navales ocurridas en Chile y el Perú a inicios de la década de 1930, observaremos las similitudes y diferencias de ambos sucesos. Ese es el propósito del presente trabajo.

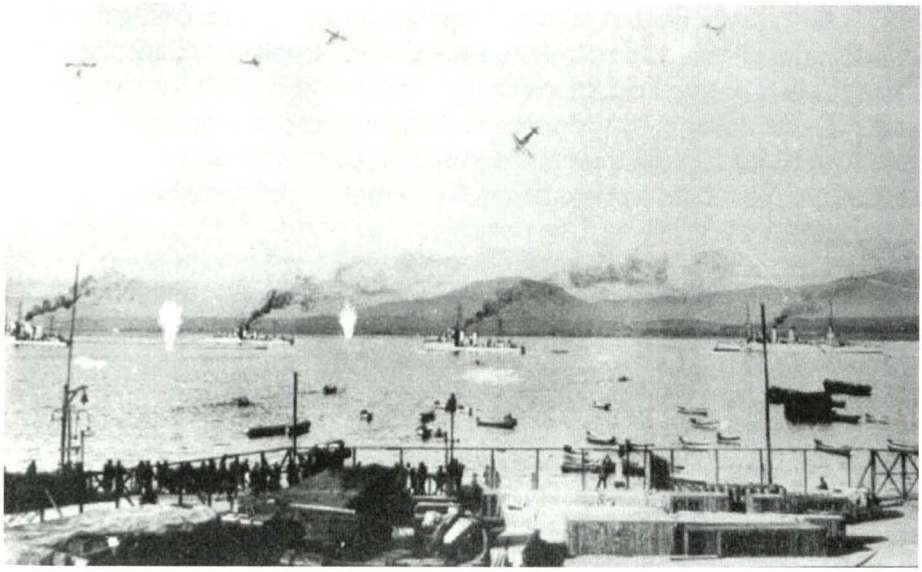
La intensa década de 1920

El Partido Comunista (PCCH) tendría protagonismo en Chile durante la década de 1920. Una de sus mayores acciones fue sublevar a la Armada de su país en setiembre de 1931, acción que trató de ser emulada por primera vez por el Partido Aprista Peruano (PAP, APRA) en mayo de 1932. El desarrollo de ambos sucesos demostraría que la influencia política de entonces pudo traspasar los muros de las dependencias navales (y militares) hasta captar entre su personal a los más propensos en rebelarse a sus superiores, como consecuencia de la crisis económica que afectaba el bienestar de sus familias.

En Chile, la crisis agudizó la inestabilidad política general que ya había comenzado en los primeros años de la década de 1920: se mezclaba las pugnas por el poder, la represión y la caída de sus exportaciones salitreras tras el fin de la Primera Guerra Mundial (1914-1919). Esto provocó el cierre de los centros salitreros y el despido masivo de obreros, lo que generó huelgas y represiones. El gobierno de Arturo Alessandri[1] se caracterizaría por reprimir de manera sangrienta el reclamo de los obreros chilenos[2].

---

1. Alessandri perteneció al Partido Liberal. Era conocido con el apelativo de "León de Tarapacá", quien llamó a los sectores populares "mi querida chusma". Para mayores detalles, véase: DI TELLA, Torcuato. *Historia de los partidos políticos en América Latina, siglo XX*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina. 1993, p. 66.
2. Arturo Alessandri fue elegido presidente del 1920, periodo que se prolongó hasta setiembre de 1924, cuando se le otorgó un permiso especial para abandonar el poder. En las postrimerías de su periodo ocurrió la sangrienta represión de los trabajadores que habían tomado las oficinas salitreras de Pontevedra y La Coruña, localizadas en la provincia de Tarapacá. Para mayores detalles, véase: RAMÓN, Armando de. *Historia de Chile: Desde la invasión incaica hasta nuestros días, 1500-2000*. Santiago de Chile: Editorial Biblo. 2001. pp. 124-126.



Bombardeo de buques. Chile, 1931.

Las propuestas de estos partidos de masas y de postura revolucionaria impactaron en la población y provocaron la preocupación de los grupos de poder en ambos Estados. Al intentar tomar el poder, el APRA y el PCCH terminaron comprometiendo el prestigio de algunos sectores de las Fuerzas Armadas de sus respectivos países.

La sublevación de la escuadra chilena

Antes de la crisis de 1929, había llegado al Palacio de la Moneda en 1927 el general Carlos Ibáñez, quien aplicó mano dura contra sus opositores y gobernó sin oposición política[3]. Como contraparte, a pesar de haber logrado sabotear el plebiscito y retener Arica e impulsar la modernización de la Armada de su país, estas resultaron insuficientes para calmar el malestar de su población, producto de las carencias económicas que los agobiaba.

La posterior caída del régimen de Ibáñez, en julio de 1931, fue consecuencia de una huelga generalizada, donde el caos social sobrepasó el control de las fuerzas policiales. Esta situación sería el comienzo de una aguda tensión política que desembocaría en la sublevación de la escuadra[4].

3. AGUIRRE, Carlos. *Mis recuerdos de la escuadra en 1931*. 1991. [Consulta: 10 de febrero de 2012]. Disponible en: www.revistamarina.cl/revistas/2003/6/aguirre.pdf
4. Ibíd., p. 1.

Con la dimisión de Ibáñez, el país retornó a un periodo de calma que solo duraría unos días, debido a que nuevamente el ambiente político volvió a alterarse, lo que se reflejó en los disturbios sobre la capital. Los carabineros tuvieron que acuartelarse para resguardarse de los ataques de la multitud que se autoproclamada triunfadora tras la salida de Ibáñez. Santiago era un caos, tanto que no muy pocos de sus habitantes se vieron obligados a dirigir el tránsito ante la ausencia de la policía[5].

Con la renuncia del general Ibáñez, asumió el Gobierno de manera transitoria el presidente del Senado, Pedro Pazo Letelier, a fines de julio de 1931. Su mandato duró solo un día, porque debió ceder el poder al ministro del Interior, Juan Montero Rodríguez. A mediados de agosto de ese mismo año, Montero entregó el cargo al nuevo ministro del mismo despacho, Manuel Trucco Franzani[6]. Al final, Montero asumiría nuevamente la presidencia el 4 de diciembre de 1931.

Trucco nombró como ministro de Hacienda a Pedro Blanquier, quien, sin medir las consecuencias, declaró ante la opinión pública el desastre de la Caja Fiscal y anunció la aplicación de un plan de reducción de sueldos de toda la administración pública[7]. Su anuncio acrecentó el descontento popular, pues un año antes los sueldos ya habían sufrido una reducción del 10%[8].

A esta situación se sumaba el aumento de la mortandad infantil, al igual que los enfermos por tuberculosis. En las calles podía apreciarse, sobre todo en horas de la mañana, a mujeres con sus pequeños hijos que rebuscaban en los tachos de basura algo que comer[9]. Era común encontrar en diferentes puntos de las ciudades chilenas grupos de personas esperando por una ración de comida alrededor de las "ollas de los pobres"[10]. Esta noticia llegó a los buques de la Armada en el puerto de Coquimbo y la inquietud se manifestó en las dotaciones; los comandantes y sus oficiales subalternos, ante la situación que se vivía, tuvieron que hablar con franqueza a las tripulaciones, mientras que aparentemente se mantenía sin novedad la disciplina[11].

---

5. FUENZALIDA, Rodrigo. *La Armada de Chile. Desde la alborada al sesquicentenario*. Tomo II. Valparaíso: Editorial de la Armada de Chile. 1975, p. 1018.
6. ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO DE CHILE. *Historia del Ejército de Chile 1914-1949*. Tomo VIII. Santiago de Chile: Imprenta del Estado Mayor del Ejército. 1982, p. 307.
7. Ibíd., p. 1019.
8. Ibíd., p. 1021.
9. JUSTO, Liborio. *La sublevación de la escuadra*. Santiago de Chile: Prensa Latinoamericana. 1971.
10. En el Perú se les conoce como las "ollas comunes", una manera en que las personas de escasos se agrupan y cocinan para su subsistencia.
11. AGUIRRE, op. cit.

Frente al caos que envolvía Chile, era evidente que en cualquier momento ocurriría un movimiento militar, lo que en efecto sucedió en la escuadra, donde los agitadores comunistas supieron sacar ventaja de la coyuntura. Por un lado, el descontento popular; por el otro, manifestaciones contra la dictadura de Ibáñez —que ya había demitido—, crisis económica y la disconformidad de los militares que demandaban. En medio de esta situación se produjo el incidente llamado "del avión rojo" (por el color del aeroplano), en el que arribó desde Europa el coronel Marmaduke Grove[12] dispuesto a derrocar a Carlos Ibáñez; sin embargo, su golpe había llegado demasiado tarde, pues el "dictador" ya había abandonado La Moneda. En el movimiento de Marmaduke habían estado comprometidos connotados personajes en Santiago y Concepción[13].

Poco después se sabría, por intermedio de la prensa, que el movimiento tuvo influencia política promovida por un Comité Revolucionario que funcionó en París, formado por políticos chilenos que pretendían derrocar al Gobierno de Ibáñez, pero este cayó antes que llegara a actuar dicho comité, aunque los comunistas —los que estaban detrás de la agitación política— habían logrado infiltrar en la Marina a sus militantes como trabajadores, pero cuyo propósito principal fue aprovechar la coyuntura para alterar políticamente al personal naval.

Los agitadores habían comenzado su plan revolucionario aprovechando que el acorazado *Latorre* se encontraba en reparaciones en Inglaterra, como parte del proceso de adquisición y modernización de la escuadra chilena frente a la compra de submarinos hechos por el Perú. Hasta allí llegó un delegado del comité revolucionario de París, quien a bordo del *Latorre* hizo una activa propaganda política, que se vio favorecida por el descontento producido por la reducción de la gratificación del personal naval en el extranjero[14].

> En setiembre y octubre de 1930 partieron a Devenport los oficiales y marineros de dotación del acorazado *Latorre*, barco de guerra que se encontraba modernizándose en aquel puerto inglés[15].

12. Durante el primer Gobierno de Manuel Prado Ugarteche (1939-1945), los opositores políticos fueron desterrados. Sus principales víctimas fueron los dirigentes del Partido Aprista Peruano. En esta época los apristas entablaron amistad con Marmaduke Grove y Salvador Allende, entre otros personajes de la política chilena. Para mayores detalles, véase: THORNDIKE, Guillermo y VILLANUEVA, Armando. *La Gran Persecución*. Lima: Editorial Epensa. 2004, pp. 194-199.
13. Ibíd., p. 2.
14. FUENZALIDA, op. cit., p. 1019.
15. ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO DE CHILE, op. cit., p. 308.

Al retornar dicho acorazado a Chile, se contrataron a contadores para que trabajaran a bordo del *Latorre*. Entre ellos lograron infiltrarse militantes comunistas, quienes aprovecharon su estancia abordo para agitar los ánimos de los marinos, utilizando la grave situación por la que pasaba el país[16].

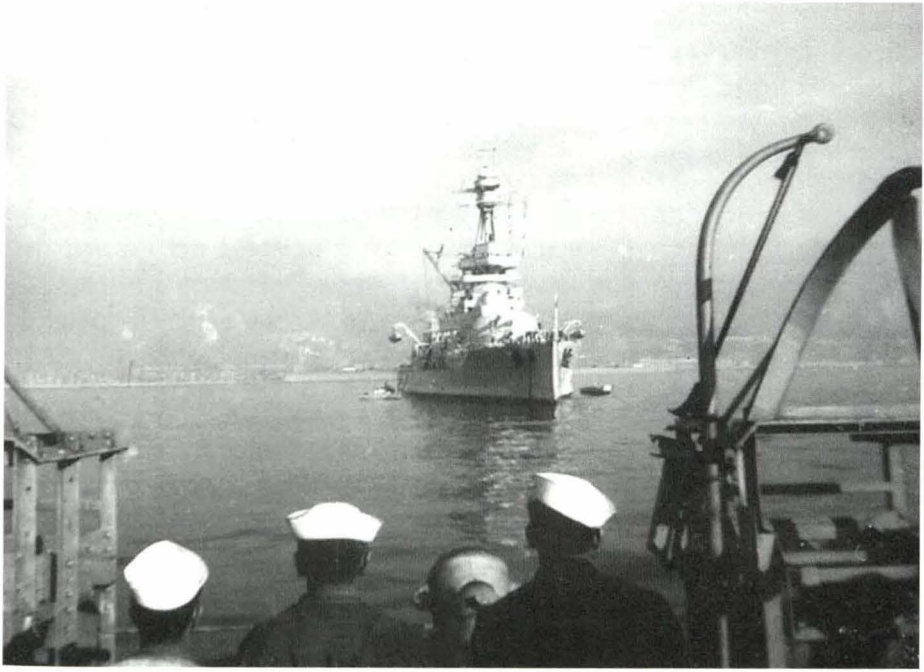
> Políticos de extrema izquierda, refugiados en París, aprovecharon la oportunidad para enviar agentes activistas a Gran Bretaña, a minar la disciplina de la tripulación[17].

Las reuniones de agitadores comunistas con los marinos se desarrollaron en tierra y en los buques, y su núcleo fue el *Latorre*. Azuzados los ánimos del personal, sobre todo entre los suboficiales y la marinería, los agitadores consiguieron que los marinos redactaran una petición al almirante Hovzen —comandante del acorazado y comodoro de la escuadra—, solicitándoles que los sueldos no fueran rebajados, tal como lo había anunciado Blanquier. La respuesta del jefe naval fue contraria a las aspiraciones de los subalternos y les advirtió que tomaría medidas represivas contra quienes insistieran en el pedido[18].

Esta situación llevó a los marinos ya politizados a reunirse de inmediato a fin de coordinar las medidas a adoptar. Allí, el suboficial Ernesto Gonzales fue designado presidente del grupo, entre los que figuraban además otros suboficiales, cabos y marineros. Todos llegaron a la conclusión de llevar a cabo acciones extremas: apresar a los oficiales y apoderarse de las naves, para dar fuerza a su petitorio con el cual "salvarían" del desastre económico a sus familias[19]. De esta manera los comunistas habían conseguido quebrar la disciplina aprovechando las penurias familiares de los marinos. Así, la tripulación del *Latorre*, junto con el resto de la escuadra, se sublevó el 1 de setiembre de 1931. La acción se prolongaría por casi una semana.

Debe tenerse en cuenta que, antes de la sublevación, los ejercicios rutinarios de la escuadra chilena se vieron alterados por a las restricciones de combustible, como producto de la crisis económica. Se obligó a que el combustible fueran reducido al mínimo, de tal manera que en las noches la tripulación se alumbrara con velas o mecheros. Esta situación llevó a que la dotación aprovechara sus horas de ocio para organizar encuentros deportivos

16. FUENZALIDA, op. cit., p. 1019.
17. ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO DE CHILE, op. cit., p. 308.
18. Ibíd., p. 1019.
19. JUSTO, op. cit., p. 3.



Llegada del acorazado *Latorre* a puerto chileno

a bordo del *O'Higgins*. Este relajamiento de la disciplina alcanzaría también a varios de los oficiales, quienes preferían quedarse en el puerto y dormir hasta tarde, situación que se hizo constante después que Ibáñez dejó el Gobierno[20].

El frustrado petitorio para no reducir los sueldos, la paralización de maniobras en altamar, el relajamiento de la disciplina, una crisis económica que afectaba a las familias como a la institución, y inestabilidad política y una agitación impulsada por los comunistas (no solo en las calles, sino también a bordo de los buques, con la propuesta de la implantación de la "dictadura del proletariado") conllevaron a que los suboficiales y la marinería se sublevaran contra el Gobierno, mediante el autodenominado Estado Mayor de la Tripulación, que iniciaría el movimiento el 1 de setiembre a la medianoche, luego de encerrar a sus oficiales en sus cámaras.

Para realizar su cometido, los tripulantes se acostaron vestidos con su uniforme de faena y con los calcetines puestos, a fin de no hacer ruido durante su

20. Ibíd.

desplazamiento, levantarse a la hora señalada y apoderarse de las salas de armas situadas en la popa, para luego dirigirse a desarmar al oficial de guardia y hacerse cargo de los navíos. La señal que indicaría la captura del buque por parte de los rebeldes era encender las luces rojas en la parte más alta de la nave[21]. Y así lo hicieron.

El 1 de setiembre de 1931 se sublevó la Marina, con aproximadamente 5.000 efectivos. Dirigieron el movimiento los tripulantes del *Latorre*, que tomaron como prisioneros a los oficiales. El suboficial Ernesto Gonzales, jefe del movimiento, manifestaría al Gobierno que la Marina le daba un plazo de 48 horas para derogar la norma que ordenaba la rebaja de los sueldos. En Valparaíso, otras unidades militares comenzarían a unirse a los insurrectos[22].

> De regreso a mi buque, me retiré temprano a dormir. Había sido un día muy agitado para la dotación; también se había jugado un partido de fútbol esa tarde. El oficial de guardia era el teniente Arancibia, quien a medianoche bajó a mi camarote para despertarme diciéndome que me vistiera y lo acompañara a cubierta porque se notaba algo anormal en el *O'Higgins* y que incluso le parecía haber escuchado un disparo. Nuestro destructor estaba aparentemente tranquilo. Cuando llegué a cubierta se acercaba una lancha a vapor del *Latorre*, la cual atracó a nuestro costado. Al acostumbrado "ah del boot" no hubo respuesta, sino un sorpresivo abordaje de gente con armas ocultas que súbitamente desplegaron. Con Arancibia corrimos a custodiar la Sala de Armas; pero estábamos desarmados, ya que en ese tiempo no se acostumbraba portar armas durante la guardia. En todo caso los de la lancha traían armas y munición extra para repartir. Nuestra única opción fue llamar al orden al personal, instándolo a mantener la disciplina [...] El comandante y el 2.° se encontraban en tierra alojando en un hotel. En estas circunstancias aparecieron nuestras "ovejas negras", siendo los cabecillas el cabo artillero Luciano González (apuntador del director de tiro), un marinero de apellido McLean y un cabo de máquinas cuyo nombre no recuerdo [...] En resumen, el *Latorre* destacó fuerzas a otros buques, apoderándose de ellos igual como al *Hyatt* [...] Un suboficial nos indicó que por favor nos fuéramos

21. Ibíd., p. 3.
22. VITALE, Luis. *Intervenciones militares y poder fáctico en la política chilena 1830-2000*. Capítulo IX. 2000. [Consulta: 20 de febrero de 2012]. Disponible en: www.legionim.cl

> a la cámara, ya que esas eran las órdenes recibidas del *Latorre*: ningún oficial en cubierta. Agobiados [...] solo atinamos a comentar nuestra impotencia [...] sin poder dar aviso al comandante"[23].

El acorazado *Latorre* fue capturado según el plan de los marinos rebeldes, tras retener al guardiamarina que cumplía esa noche la función de oficial de guardia, mientras que los dirigentes del movimiento se apoderaban de las armas y las repartían entre la marinería. Al escuchar el bullicio, el almirante Hozven —quien había permanecido abordo del acorazado— salió de su camarote a indagar lo que sucedía; fue capturado por un grupo de marineros luego que uno de ellos hiciera un disparo al aire.

Una vez que el *Latorre* estuvo en poder de los rebeldes, se encendió la luz roja y fue repetida en el resto de la escuadra, mas no en el *Lynch*, situación que obligó a que se enviara refuerzos en una lancha, en previsión de que su tripulación hubiera podido encontrar resistencia, como realmente sucedió. Luego de neutralizar la oposición, se encendió la luz convenida en dicho buque y las escuadras (activa y de reserva) quedaron bajo el control de los sublevados. Los oficiales que llegaban de tierra y abordaban sus respectivos buques eran rápidamente doblegados y conducidos a sus respectivos camarotes, donde permanecieron seis días encerrados[24].

Cuando amaneció ese 1 de setiembre, la noticia de la sublevación de la escuadra comenzó a expandirse a través de la prensa de tendencia comunista, que expresaba abiertamente su apoyo a los tripulantes rebeldes, a quienes calificaban de "heroicos" luchadores que buscaban mejorar la situación económica del país[25]. Ese mismo día, los sublevados manifestaron un comunicado de siete puntos, que expresaba lo siguiente:

> las tripulaciones de la Armada dan un plazo de 48 horas para que se conteste satisfactoriamente las aspiraciones que se contemplan en esta nota[26].

Enterado el alto mando de la situación, el ministro de Marina convocó a una reunión urgente con todos los jefes de la Armada, a fin de analizar lo que sucedía en Coquimbo. Todos concluyeron que el movimiento era motivado

23. AGUIRRE, op. cit.
24. JUSTO, op. cit., p. 4.
25. AGUIRRE, op. cit.
26. FUENZALIDA, op. cit., p. 1021.

por razones económicas, pero que el malestar de la tripulación había sido aprovechado hábilmente por elementos comunistas, con fines netamente políticos[27].

El consejo de almirantes, al igual que el propio Gobierno, consideró primero iniciar un diálogo con los sublevados antes de emplear una represión violenta, por tener dudas con cuántos y cuáles fuerzas le eran leales, teniendo en cuenta el clima inestable en que estaba sumido el país. Por ende, no sabían cómo reaccionarían las tropas ante la orden de represión ordenada por el Gobierno. A las tres de la madrugada del 2 de setiembre, el Gobierno designó al almirante Edgardo von Schroeders y a un capitán de navío como los negociadores entre el Gobierno y los sublevados. Ese día una serie de comunicaciones entre ambas partes, quienes buscaban imponer el lugar para conferenciar, llevó a que Von Schroeders terminara abordando el *Latorre* cediendo a la presión de los rebeldes[28].

> el suboficial Steimbecker [...] estaba de guantes y espada, en tanto que los marinos que lo acompañaban, también vestidos con toda corrección, portaban revólveres al cinto. Al acercarse el almirante, todos saludaron militarmente y lo ayudaron a subir con cortesía[29].

Las negociaciones llevadas a cabo por el almirante fracasaron. Mientras se realizaba primera reunión entre Von Schroeders y el estado mayor de la tripulación, llegó un mensaje a bordo que manifestaba la adhesión de la base de Talcahuano y la escuadra del sur. Otros cuarteles militares, así como sindicatos obreros de filiación comunista —como la Federación Obrera Chilena (FOCH)— se sumaron a favor de los marinos rebeldes en los días siguientes[30]. Esta situación fortaleció la postura de estos últimos y echaron por tierra cualquier posibilidad de solución pacífica[31].

Los dirigentes del movimiento sacaron un nuevo pronunciamiento, en cuyos puntos resaltaban los pedidos de cerrar por cinco años las escuelas militares y navales por considerarlas innecesarias, la división de las tierras productoras, el aporte de los millonarios para cancelar la deuda externa del país, la construcción de casas para los obreros, entre otros pedidos[32]. Estas

27. Ibíd.
28. JUSTO, op. cit., p. 8.
29. Ibíd.
30. VITALE, op. cit.
31. AGUIRRE, op. cit.
32. JUSTO, op. cit., p. 10.

peticiones confirmaron las sospechas del Gobierno y de los mandos de las Fuerzas Armadas respecto a la influencia política en el movimiento de Coquimbo. La situación terminó por elegir la segunda opción por parte del Ejecutivo: debelar el movimiento por la fuerza[33]. Mientras tanto, la prensa sensacionalista colocaba en sus titulares que los sublevados sumaban más de 15.000 hombres y que una enorme escuadra de Estados Unidos partía con dirección a Chile, con el fin de aplastar la "sublevación bolchevique"[34].

El 5 de setiembre, obedeciendo las ordenes del Gobierno, el Ejército y los carabineros empezaron a recuperar por la fuerza las diferentes dependencias militares tomadas por los militares rebeldes y obreros, como la Escuela de Comunicaciones de Viña del Mar, la base aeronaval de Quinteros, el apostadero en Talcahuano, entre otros lugares, y dejaron sola a la escuadra sublevada[35].

El 6 de setiembre, el Gobierno ordenó el bombardeo aéreo de los buques que aún permanecían insurrectos, entre los que figuraba el *Latorre*. Poco antes del mediodía, se iniciaron los vuelos de reconocimiento. Posteriormente, a las 6 de la tarde, una escuadra de 14 aviones abrió fuego contra los buques de Coquimbo, acciones que se prolongaron por 25 minutos aproximadamente. El encargado de dirigir el ataque aéreo contra la escuadra sublevada fue el coronel Vergara, hermano del ministro de Guerra. El ataque fue repelido por la marinería y los suboficiales, quienes no pudieron utilizar correctamente la artillería antiaérea al no estar familiarizados con su manejo. Los aviones hicieron varias pasadas, pero sus disparos distaban de buenos resultados. Solo uno de los submarinos tipo H fue averiado[36].

> escuadrillas de aviones atacaron la escuadra fondeada en Coquimbo. Tres *destroyers* y un submarino se vieron obligados a salir fuera de la bahía [...] la tripulación desertó pidiendo refugio en carabineros[37].

Frente al contraataque del Gobierno, la tripulación del *Latorre* empezó a cuestionar a los suboficiales dirigentes del movimiento, al circular rumores de divisiones entre ellos, mientras otros pedían hundir los barcos o continuar

33. FUENZALIDA, op. cit., p. 1022.
34. JUSTO, op. cit., p. 12.
35. RAMÓN, op. cit., p. 134.
36. Ibid., p. 133.
37. Justo, op. cit., p. 14.



Marineros sublevados el 7 de mayo de 1932. Fuente: *La República Militar* de G. Thorndike.

la lucha. Al final, solo quedó sublevado el *Latorre*, situación que no se prolongaría por mucho tiempo, pues terminó izando bandera blanca[38].

Una vez doblegados los marinos insurrectos, liberaron a los oficiales y entregaron el mando de los buques a estos. Los comprometidos en el movimiento, que sumaban casi 900 marinos, fueron llevados a juicio y condenados a penas de cárcel. Seis fueron condenados a fusilamiento. Al respecto, parece que la debilidad del Gobierno llevó a que no se cumplieran las penas ordenadas, pues terminaron siendo indultados y recibieron además pensión de retiro, entre otros beneficios[39].

La sublevación de la marinería en el Callao

Nueve meses después de lo sucedido en Chile, en 1932, un hecho similar ocurriría en el puerto peruano del Callao. El entonces presidente, comandante

38. Ibíd., p. 15.
39. FUENZALIDA, op. cit., pp. 1024-1025.

EP Luis Miguel Sánchez Cerro, vería una similitud del caso chileno con la influencia aprista en la marinería peruana. El escarmiento en este caso fue el fusilamiento de ocho marineros involucrados[40].

> Este primer levantamiento protagonizado por la marinería, como consecuencia de la influencia del APRA, sucedió la noche del sábado 7 de mayo de 1932, cuando un grupo de marineros se apoderó por unas horas de algunos buques de la escuadra en la bahía del Callao. Para algunos investigadores del hecho, la génesis de esta rebelión se inició cuando el presidente Sánchez Cerro dictó una ley de emergencia que permitía perseguir a sus enemigos políticos, especialmente los apristas, cuyos diputados fueron expulsados al extranjero. Uno de estos grupos se encontraba en Panamá, cuando llegó a ese país el buque *Bolognesi* para ser sometido a reapariciones en la base naval norteamericana de Balboa. Aprovechando la estadía, un grupo de su dotación se reunió en varias ocasiones con los desterrados apristas en ese país[41].
>
> Como afirma el capitán de fragata Jorge Ortiz, de estas reuniones surgiría la proclama de la revolución: "Esta sería traída del Callao por el tripulante Pedro Bustamante y sería leída a bordo del *Bolognesi* y del crucero *Grau* por el cabo Gregorio Pozo Chunga en la noche del 7 de mayo [...] iniciando la revolución"[42].
>
> El buque regresó al Callao a mediados de abril y el 29 de ese mes se realizó una reunión en la casa de un sargento de policía para tratar sobre la empresa revolucionaria. Entre los presentes se encontraban el cabo Luis Guerrero, los marineros Eleuterio Medrano, Artemio Collazos, entre otros, quienes al finalizar el encuentro acodaron sublevarse el día anteriormente indicado. Los participantes en la empresa revolucionaria redactaron un memorándum que señalaba los "motivos" de la rebelión, como lo narraría tiempo después Eduardo Huapaya Pinedo.
>
> Cuando regresamos al Callao, se inició la captación del personal, labor dirigida por el maestro sastre Pedro Bustamante, aprista reconocido

40. MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y la sociedad en el Perú moderno: Un estudio sobre las relaciones civiles militares 1930-2000*. Lima: Editorial del Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos. 2001, pp. 72-73.
41. CHANDUVÍ, Luis. *El APRA por dentro: lo que hice, lo que vi y lo que sé*. Lima: Editorial Copias e Impresiones. 1988, p. 72.
42. ORTIZ, Jorge. Rebeliones navales en el Callao: 1932 y 1948. En: *Revista Apuntes*, 1997. P. 85.

que estaba en contacto con el partido. Circulaba subterráneamente un memorándum con cinco puntos básicos para incentivar al personal, los que habían sido redactados por el c. César Pardo Acosta en Panamá, y recuerdo que los puntos decían: 1) Mejor trato al personal subalterno que había desmejorado mucho desde que subió al poder Sánchez Cerro; 2) Reglamentación de los ascensos, 3) Mejor calidad de la alimentación, 4) Que la duración de los cruceros de verano fuera la que se acostumbraba antes de la implantación del nuevo gobierno y 5) El cambio del gobierno militar por otro civil[43].

Era evidente que el último punto tenía un trasfondo político. Recordemos que el contrincante de Sánchez Cerro fue Haya de la Torre, cuyo partido denunció un supuesto fraude electoral que favoreció al militar. Si bien los temas relacionados con la alimentación y el trato del personal subalterno por parte de sus superiores han tenido sus particularidades a lo largo de la historia, no debemos olvidar que en aquella época el país salía de una crisis económica mundial. Además, el personal era sometido a una serie de rigurosidades debido a las tensiones que se dieron con Chile como consecuencia del frustrado plebiscito en los años 20, y existían roces de nuestras fuerzas militares con las colombianas, que obligaban a mantener al personal preparado ante cualquier eventualidad.

A diferencia del personal naval chileno, en los pedidos presentados por parte de los peruanos no se observa el malestar respecto a la reducción de sueldos. Todo hace indicar que quienes influenciaron en los marineros del Callao creyeron tener la coyuntura ideal para llevar a cabo un movimiento revolucionario iniciado por un sector de las Fuerzas Armadas, buscando imitar a lo sucedido en Chile. No obstante, erraron en su percepción.

Dentro del plan revolucionario, se preveía primero capturar el BAP *Bolognesi,* para seguir luego con el *Almirante Grau* y continuar con los demás navíos que se encontraban en la bahía. Paralelamente, debían sublevarse dotaciones de la Policía y el Ejército, actitudes que "obligarían" a los líderes y militantes apristas a apoyar el movimiento. Para mala suerte de los sublevados, el apoyo de los apristas y demás

43. CHANDUVÍ, op. cit., p. 72.

elementos castrenses no ocurrió. Finalmente, la dirigencia aprista negaría estar involucrada en los hechos[44].

Coincidentemente, el 6 de mayo de 1932 —un día antes de la sublevación en el Callao— la policía apresó al jefe aprista Víctor Raúl Haya de la Torre, quien se escondía en una vivienda de Miraflores, vecina a la embajada mexicana. Los complotados en el levantamiento debieron haber tenido conocimiento de lo que sucedía con el líder político, aunque oficialmente no hay pruebas suficientes para afirmar tal hipótesis[45]. No obstante, se especuló que dicha sublevación formaba parte de una conspiración dirigida por el capitán EP (r) Guillermo Cervantes, quien en 1921 se sublevó en Iquitos contra Leguía[46].

Desde su fundación, la característica del partido fue la participación de la juventud. En 1931 se improvisaron células juveniles en nuestros locales de Lima y algunas provincias [...] No hay que olvidar que uno de los ocho marineros fusilados en San Lorenzo, Arrué Burga, tenía 18. Los defensores de Trujillo en 1932 también eran muy jóvenes[47].

Lo anterior indicaría que la sublevación de mayo de 1932 tuvo influencia aprista. Debe considerarse que uno de los marineros que participó del movimiento y que luego murió fusilado, al parecer, habría integrado la juventud aprista. Este suceso sería recordado 16 años después, durante la insurrección del 3 de octubre de 1948, en contra de un presidente civil democráticamente elegido.

Respondió el comandante que no tuviera cuidado, que iba a ser una revolución, que el Ejército ocuparía Lima y que la Marina y la Aviación solamente iban a cooperar, a lo que dijo el instruyente que si iba a ser

44. ORTIZ, op. cit., p. 85.
45. Trece años después, cuando el APRA volvió a la legalidad y participó como aliado político del entonces presidente José Luis Bustamante y Rivero, la dirigencia aprista y sus representantes en el Congreso consiguieron el traslado de los cadáveres desde la isla San Lorenzo al Cementerio Central de Lima. Durante la ceremonia, dirigentes apristas reconocieron y agradecieron el apoyo de la marinería a las acciones revolucionarias apristas. Curiosamente, el cortejo fúnebre partió del principal local aprista, la Casa del Pueblo, y en el trayecto se confundían personal de la Marina con centenares de militantes apristas. Para mayores detalles, véase la tesis: TAYPE, Jaime. *Insurrección de la Marina, el 3 de octubre de 1948*. Lima: Universidad Nacional Federico Villarreal. 2012, pp. 147-148. También, el documental *Esto es el APRA: Homenaje a Víctor Raúl Haya de la Torre 76 años del Partido Aprista*. Centro de Documentación Audiovisual. Dirección: Abel Ortiz. Producción: Henry Outten.
46. CHANDUVÍ, op. cit., p. 70.
47. Por entonces, la mayoría de edad en el Perú se iniciaba a los 21 años. Véase: THORNDIKE y VILLANUEVA, op. cit., p. 47.

similar a lo de 1932, respondiéndole el comandante que sí [...] situación económica del personal subalterno y del país en general; que a los seis o siete meses el país volvería a la constitucionalidad[48].

Cuando los relojes marcaban las 21:00 horas del sábado 7 de mayo, un grupo de marineros encabezados por Artemio Collazos y Eleuterio Medrano tomó como prisioneros a los oficiales de guerra y de mar que conformaban la dotación del BAP *Bolognesi*. Luego de la toma rápida, prosiguieron con la captura del *Grau*.

A la captura de unidades de superficie, prosiguió la toma del caza torpedero *Teniente Rodríguez*. Luego se dirigieron al fondeadero de submarinos y atracaron al lado del *R-4*, sin saber que la tripulación de ese sumergible ya tenía conocimiento de lo que ocurría en la escuadra. Un marinero de apellido Casapía fue testigo de la captura de los buques por parte del personal sublevado, se lanzó al mar desde uno de los buques y dio aviso a sus superiores a las 22:30 horas, que tomaron de inmediato las previsiones necesarias. En esas circunstancias, Medrano fue capturado, al aceptar ingenuamente ingresar al submarino para tratar de "explicar" a los tripulantes los motivos que impulsaban el movimiento[49]. Por otro lado, Artemio Collazos intentó en dos oportunidades desembarcar su lancha en el muelle de guerra con un grupo de marineros, pero fueron impedidos a balazos y comprendieron que sus acciones serían rápidamente neutralizadas.

Los intentos del mando naval por lograr que los buques rebeldes se rindieran no fue fácil de conseguir, debido a que los tripulantes del *Grau* y el *Bolognesi* se mantenía reacios a deponer su actitud rebelde, y hostigaban a las pequeñas unidades que se acercaban ordenándoles rendición. Incluso fue necesario la presencia del edecán del presidente Sánchez Cerro, capitán de fragata Félix Vargas, para pedir la rendición de los sublevados[50]. Ante la negativa de los rebeldes, se ordenó la intimidación de los buques con el acercamiento de una flotilla de submarinos encabezados por el *R-4*. Al ver la actitud amenazante de estas unidades, los buques *Grau* y *Rodríguez* aceptaron rendirse, mas no la tripulación del *Bolognesi*. Para culminar con esta tensión, a las 7:30

48. Expediente 14, folio 700. Comparecencia del maestro segundo Nicolás del Río Loayza. Lima, 27 de octubre 1948. AHM.
49. ORTIZ, op. cit., p. 86.
50. Ibid., 86.

horas tres aviones de guerra apoyados por los submarinos abrieron fuego a discreción contra esa unidad. El marinero Gregorio Pozo, quien había quedado como último líder de los rebeldes, decidió rendirse.

A las 8 de la mañana del 8 de mayo, los rebeldes ya habían sido apresados y llevados a la estación de San Lorenzo, donde se les tomó las primeras declaraciones. Fue nombrada una corte marcial, que a las 17:00 horas se dirigió a la isla San Lorenzo y de inmediato dio inicio al proceso. Treinta y ocho marineros fueron acusados de rebelión, insulto a la autoridad y desobediencia[51]. Mientras el fiscal solicitaba el fusilamiento de 17 de los procesados, el defensor argumentó que los verdaderos autores del movimiento no eran los marinos, sino los líderes del APRA, quienes se habían aprovechado de la ignorancia de los tripulantes, incitándolos a la desobediencia.

Al amanecer del día 11 la corte marcial dio su veredicto: 14 marinos condenados a 15 años de prisión, 12 a 10 años de reclusión, 3 absueltos y 8 condenados a muerte. Entre los marineros condenados al fusilamiento estaban Eleuterio Medrano Chuquiza (29), José Vidal Monserrat (27), Gregorio Pozo Chunga (22), Arnulfo Ojeda Navarro (22), Fredemundo Hoyos López (21), Rogelio Dejo Delgado (21), Pedro Gamarra Gutiérrez (21) y Telmo Arrué Burga (18)[52].

A las 7:40 horas, los condenados a muerte fueron llevados a la estación sanitaria, ubicada al norte de la isla San Lorenzo, donde estuvieron presentes el juez instructor, un médico y un sacerdote de la iglesia matriz del Callao. Luego de degradarlos, se procedió al fusilamiento. Los hechos de sangre no culminarían allí, pues el APRA, semanas después, provocaría la "revolución" de Trujillo, y en 1948 se desarrollaría un hecho similar a 1932, mejor organizado pero con resultados adversos para los sublevados del Callao.

Al observar las sublevaciones ocurridas en la Armada de Chile y la del Perú, ambas coinciden en ser producto de una coyuntura donde primó la dependencia, la inestabilidad y la influencia de ideologías venidas del exterior, así como las pugnas internas por el poder; las tensiones

51. Ibíd., 87.
52. CHANDUVÍ, op. cit. , p. 71.

diplomáticas, entre otros factores. Las sublevaciones de 1931 y 1932 dejarían huellas en la historia de las relaciones entre civiles y militares de sus respectivos países.

Fuente audiovisual

Documental *Esto es el APRA: Homenaje a Víctor Raúl Haya de la Torre 76 años del Partido Aprista.* Centro de Documentación Audiovisual. Dirección: Abel Ortiz. Producción: Henry Outten.

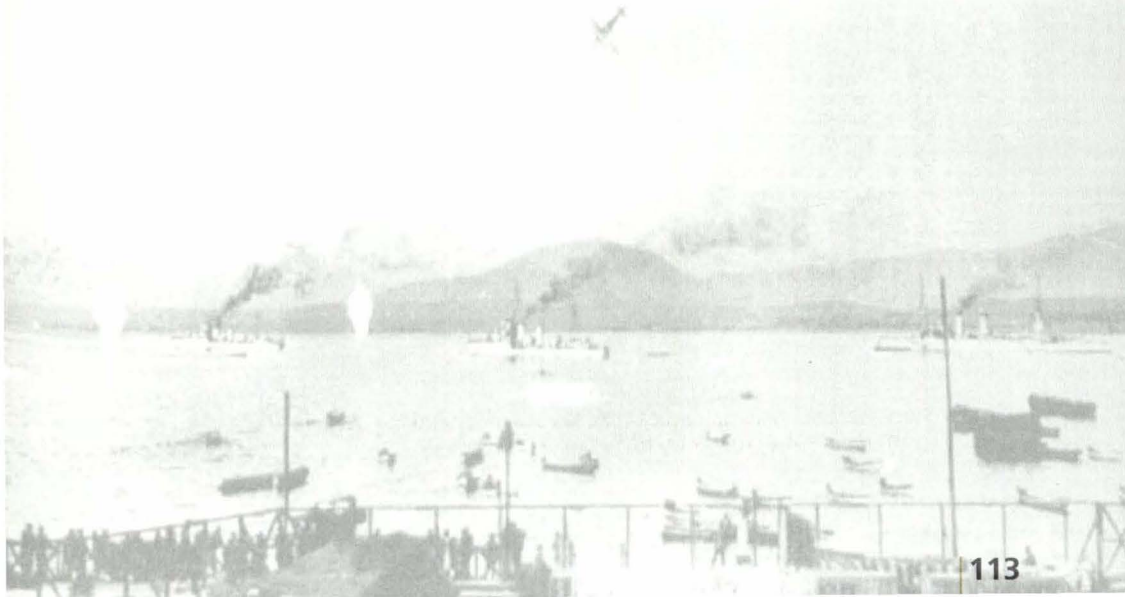
Fuente documental

Expediente 14, folio 700. Comparecencia del maestro segundo Nicolás del Río Loayza. Lima, 27 de octubre 1948. AHM.

Bibliografía

- AGUIRRE, Carlos. *Mis recuerdos de la escuadra en 1931. 1991.* [Consulta: 10 de febrero de 2012]. Disponible en: www.revistamarina.cl/revistas/2003/6/aguirre.pdf
- ARMADA DE CHILE. *Poder naval chileno.* En: Revista de Marina, 1985.
- CHANDUVÍ, Luis. *El APRA por dentro: lo que hice, lo que vi y lo que sé.* Lima: Editorial Copias e Impresiones. 1988, pp. 70, 71, 72.
- DI TELLA, Torcuato. *Historia de los partidos políticos en América Latina, siglo XX.* Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina. 1993, p. 66.
- DURAND, Luis. *Perú histórico. Siglo XX, nuevo siglo, nuevos retos.* Tomo 8. Lima: La Republica y Milla Batres. 2005.
- ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO DE CHILE. *Historia del Ejército de Chile 1914-1949.* Tomo VIII. Santiago de Chile: Imprenta del Estado Mayor del Ejército. 1982, pp. 307, 308, 1019, 1021.
- FUENZALIDA, Rodrigo. *La Armada de Chile. Desde la alborada al sesquicentenario.* Tomo II. Valparaíso: Editorial de la Armada de Chile. 1975, pp. 1018, 1019, 1021, 1022, 1024-1025.
- HILDEBRANDT, César. Haya como agente de los intereses chilenos. En: *Hildebrandt en sus Trece*, 19 octubre 2012. Año 3, nro. 127, pp. 16-17.
- JUSTO, Liborio. *La sublevación de la escuadra.* Santiago de Chile: Prensa Latinoamericana. 1971, pp. 3, 4, 8, 10, 12, 14, 15.

- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. *Marina de Guerra del Perú: su historia.* Lima: Dirección de Intereses Marítimos e Informaciones. 2007.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. *Compendio de la historia marítima y naval del Perú.* Callao. Dirección de Intereses Marítimos. 1998.
- MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y la sociedad en el Perú moderno: Un estudio sobre las relaciones civiles militares 1930-2000.* Lima: Editorial del Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos. 2001, pp. 72-73.
- MUNDIAL. Edición, *17 de diciembre de 1926.* Año VII, nro. 240.
- MURILLO, Percy. *Historia del APRA: 1919-1945.* Lima: Editorial Atlántida. 1976.
- ORTIZ, Jorge. Rebeliones navales en el Callao: 1932 y 1948. En: *Revista Apuntes*, 1997, pp. 85, 86, 87.
- RAMÓN, Armando de. *Historia de Chile: Desde la invasión incaica hasta nuestros días, 1500-2000.* Santiago de Chile: Editorial Biblo. 2001, pp. 124-126, 133, 134.
- TAYPE, Jaime. *Insurrección de la Marina, el 3 de octubre de 1948.* Lima: Universidad Nacional Federico Villarreal. 2012, pp. 147-148.
- THORNDIKE, Guillermo. *La República Militar: Perú 1930-1980.* Lima: Editorial Milla Batres. 1979.
- THORNDIKE, Guillermo y VILLANUEVA, Armando. *La Gran Persecución.* Lima: Editorial Epensa. 2004, pp. 47, 194-199.
- VITALE, Luis. *Intervenciones militares y poder fáctico en la política chilena 1830-2000.* Capítulo IX. 2000. [Consulta: 20 de febrero de 2012]. Disponible en: www.legionim.cl





El Hotel Terry en 1875
(A la izquierda del hotel se distinguen los baños municipales de Chorrillos).

La Marina de Guerra del Perú en la fundación del Club de Regatas Lima en 1875



Alférez de Fragata (r) Jaime Ignacio Romero Valdivieso
Oficial de Marina (r), bachiller en Educación, museólogo, historiador y perito en el idioma inglés.

RESUMEN
El Club de Regatas Lima, club emblemático de la capital, nació luego de una competencia de regatas organizada por el Hotel Terry, un sitio de descanso sobre el mar en el actual distrito de Chorrillos. La competencia de este nuevo deporte en el Perú fue muy probablemente organizada por el primer socio honorario del club, don Miguel Grau Seminario. Los primeros lugares del certamen fueron ocupados por naves de la Marina de Guerra del Perú, pero los civiles participantes, entusiasmados con la experiencia, fundaron poco después el Club de Regatas Lima. El presente texto es un repaso por su nacimiento, su desarrollo y la participación de sus socios en la Guerra con Chile, durante la ocupación de Lima.

PALABRAS CLAVE: Club de Regatas Lima, Miguel Grau, Chorrillos, Hotel Terry, Guerra del Pacífico.

ABSTRACT
The Club de Regatas Lima, club is emblematic of the capital, was born after a competition of regattas organised by the Hotel Terry, a place of rest on the sea in the present district of Chorrillos. The competence of this new sport in Peru was very probably organized by the first honorary member of the club, don Miguel Grau Seminario. The first places of the contest were occupied by ships of the Navy of Peru, but civilians participants, excited with the experience, founded shortly after the Club de Regatas Lima. The present text is a review of his birth, its development and the participation of its partners in the war with Chile, during the occupation of Lima.

KEYWORDS: Club de Regatas Lima, Miguel Grau, Chorrillos, Hotel Terry, Guerra del Pacífico.

La responsabilidad

Muchos son los clubes en el Perú y los hay de diferente carácter. Existen instituciones solo deportivas, como el Club Universitario de Deportes, donde, por lo normal, solo se practica el fútbol.

Otros clubes son de índole social, con reuniones de amigos y tertulias frecuentes. Solo funcionan como entidades sociales y su participación en algún deporte no es conocida, aunque sí practican juegos de salón y son muy formales. En

• Artículo recibido el 9 de mayo de 2016, aprobado para su publicación el 3 de junio de 2016

estos clubes impera el respeto al exquisito patrimonio con que cuentan, como los óleos exhibidos, los enseres, la pulcritud del local y la presentación de todos sus salones y ambientes.

Con estas caracterizaciones nos referimos a dos instituciones, el Club de la Unión y, particularmente, el Club Nacional. En ambas fue socio activo nuestro gran almirante don Miguel Grau.

Además, tenemos un tercer tipo de clubes que son comunes en la gran Lima: las asociaciones social-deportivas, que combinan lo social con el deporte. Ejemplo de estos clubes es el Club de Regatas Lima, que es una megainstitución. Empezó con una sola actividad, el remo, y hoy se practican fútbol, básquetbol, tenis, esgrima, paleta frontón, *squash*, pimpón, vóleibol, fulbito, atletismo, pesas (gimnasia), *tracking* (correr y caminar), etc.

En la parte cultural el club cuenta con una nutrida biblioteca. Hay proyecciones cinematográficas periódicas, presentaciones de la Orquesta Sinfónica Nacional y de artistas de renombre. Se programan reuniones bailables para el adulto mayor y los jóvenes. El programa del adulto mayor incluye viajes al extranjero.

El club cuenta con filiales en La Punta, Callao, San Antonio de Mala (km 79 de la Panamericana Sur), La Cantuta (Chosica), Villa (Conchán), además de la sede histórica de Chorrillos. En todas existen restaurantes de primera, bien presentados.

Hay amplias comodidades para los socios, ya que el socio es el rey. El dinero que ingresa se invierte sin mayor dilación en efectuar un buen mantenimiento o en alguna construcción que contribuya a darle al socio mayor comodidad y espacio. La buena disposición de estas áreas hace pensar a los visitantes que se encuentran en lugares paradisíacos, por el buen gusto de los que se han encargado de sus arreglos. Dicen los socios del Regatas que es el mejor club del mundo. El suscrito no lo sabe. Ciertamente existe orden, respeto al derecho ajeno, no hay discrepancias y hay atisbos de cordialidad. Dos últimas construcciones han sido recientemente inauguradas: la ampliación de la playa nro. 3 y la construcción de una playa de estacionamiento tipo edificio, en la sede de Chorrillos.

La institución es una para niños, jóvenes, adultos y personas mayores. Siempre hay algo disponible para todos, como talleres, cursos de práctica rápida y otros donde algo se aprende. Todo esto es obra de los socios del Club de Regatas



Malecón de Chorrillos, 1910.

Lima, que con amor y cariño por su institución la han visto crecer, desarrollar y transformarse en el gran club que es en la actualidad.

Naturalmente, hay que reconocer que esta no es la única en progresar, muchas otras lo han hecho. En el Perú casi no existe institución deficiente. Todas son mejorables, las buenas y las que no lo son tanto. Para entender esto habría que decir que el buen socio es aquel que considera a su club como la prolongación de su propio hogar. El Club de Regatas Lima ha progresado lenta pero firmemente. Ya se dijo que los socios ayudan con sus colaboraciones. Sin embargo, hasta 1945, era muy pequeño, no tenía playa y el mar llegaba hasta el acantilado.

En 1943, el alcalde de Chorrillos, ingeniero Luis Marrou, ideó hacer un muelle de penetración en lo que ahora es la playa de Agua Dulce. Como consecuencia, el mar se retiró lejos del acantilado. Esto fue imitado en 1945 por el empresario presidente de la institución don Germán Aguirre y Ugarte, que animó a hacer algo similar en el sector del club. Se construyeron dos espigones de penetración y un muro contenedor que unió los extremos de los espigones en forma paralela a la orilla del mar. Quedó encerrada un área muy grande, donde después, en

1947, se levantó, sobre lo que había sido mar, un edificio inaugurado al año siguiente y que aún existe. ¿Qué había pasado? Que el mar se había retirado y dejado áreas para construcciones civiles y para playa.

Otro factor de éxito de la institución se debe a que tanto los presidentes del consejo directivo como los integrantes de los consejos han trabajado, y siguen trabajando, teniendo en mente el bienestar del socio. Como ya se dijo líneas arriba, la política del club se traduce en no acumular los ingresos, sino en invertirlos en lo que el socio proponga para el uso de la membresía.

Pero... ¿cómo se origina esta institución? Nos remontamos al mes de mayo de 1870. El presidente de la República era el coronel José Balta y Montero. Los hermanos Teodorico y Tadeo Terry, antecesores del socio honorario del club arquitecto Fernando Belaunde Terry, financian e inauguran un lugar de entretenimiento y descanso que llaman, usando su apellido, el Hotel Terry. En realidad la denominación no es así de exacta. El Hotel Terry no era un hotel. Su construcción en el mar sobre pilotes no era ni muy amplia ni tenía habitaciones para alquiler. Era un restaurante sobre el mar con unos cuatro o cinco ambientes o salones no grandes.

Para 1875, el así llamado Hotel Terry era frecuentado por gente de sociedad y conocida en Lima, que tenían sus ranchos en Chorrillos o que habían venido en tren desde la capital a pasar un día veraniego en el balneario.

Los visitantes a Chorrillos venían en carruajes propios o en trenes que partían de la capital, desde la estación San Juan de Dios, hoy plaza San Martín.

Los Terry tenían otro hotel en Chorrillos, a la altura de la plaza donde se encuentra hoy la iglesia Matriz de Chorrillos. Este hotel sí funcionaba como tal. Era el único de Chorrillos y las personas que no tenían rancho pernoctaban en él.

El domingo 25 de abril del mencionado año 1875, se dispuso la realización de unas regatas. Para llevarlas a efecto, el capitán de navío Miguel Grau de seguro debió haber conversado previamente con su pariente político el señor José Vicente Oyague y Soyer, y se presume que detallarían la organización de estas primeras regatas habidas en la historia de remo, entonces un nuevo deporte en el Perú.

Oyague y Soyer era hijo del concesionario del guano de la época de Castilla, el acaudalado señor José Vicente Oyague y Coello, quien, junto con don Manuel González de Candamo, serían los financistas que hicieron posible la

construcción del primer ferrocarril que corrió en América del Sur, el de Lima al Callao, en 1851.

Aún debe existir una placa de la inauguración de este ferrocarril con los nombres de estos concesionarios que se encuentra, o se encontraba, en un punto junto a la capitanía del puerto del Callao, hasta donde llegaba este ferrocarril.

Como lo hemos indicado, don Miguel Grau debió haberse sentido muy motivado familiarmente para apoyar con las falúas de los buques de guerra y de otros barcos en esta fiesta deportiva inédita, debido al parentesco político con el joven Oyague y Soyer. Grau tenía una cuñada de nombre Mercedes Cavero Núñez, hermana de Manuela Cavero Núñez —esposa del futuro almirante chileno Oscar Viel y Toro— y de Dolores, esposa de don Miguel. Mercedes casó con Samuel Soyer de Lavalle.

De esta conexión familiar se deduce con facilidad la relación entre Grau y el presidente de la República, periodo 1872-1876, señor don Manuel Pardo y Lavalle. También es de fácil deducción la orden que diera Grau a los buques de guerra amarrados a muelle para que salieran a fondear a la rada exterior del Callao, en lo que era una pequeña base naval situada dentro del área que corresponde a la actual Autoridad Portuaria del Callao, muy cerca del muelle de Guerra.

Se trataba de una situación álgida. Los hermanos, coroneles, Marcelino, Marceliano, Silvestre y Tomás Gutiérrez, este último ministro de Guerra de Balta, se levantaron, en Lima, contra el gobierno del coronel Balta, cuando a este le faltaban escasos días para concluir su mandato presidencial.

La revuelta fue un fracaso. Tres de estos hermanos murieron trágicamente, despedazados por el pueblo. Lima era un caos, muy violenta y peligrosa.

Una vez llegada la calma, pudo Pardo asumir el mando en una ceremonia muy austera. Y don Miguel Grau, ya un conocido héroe, pues había combatido contra los españoles bastante al sur de Chile, en Abtao, en febrero de 1866, ahora, por la acción de oponerse a los hermanos Gutiérrez, consolidó su fama de gran y respetuoso señor del orden y de las libertades ciudadanas.

Luego, en 1876, Grau sería miembro del Partido Civil, que fundó don Manuel Pardo, y salió elegido diputado en el Congreso Nacional por la provincia litoral de Paita. Debía permanecer en el cargo durante cuatro años, pero la diputación

efectiva fue de solo diez meses, ya que a causa de la guerra con Chile se alistó como comandante del monitor *Huáscar*.



Con esta historia, muy verdadera, por cierto, se entiende la conexión familiar a través de doña Dolores, su esposa, con el fundador del Regatas y la decidida organización de estas primeras regatas.

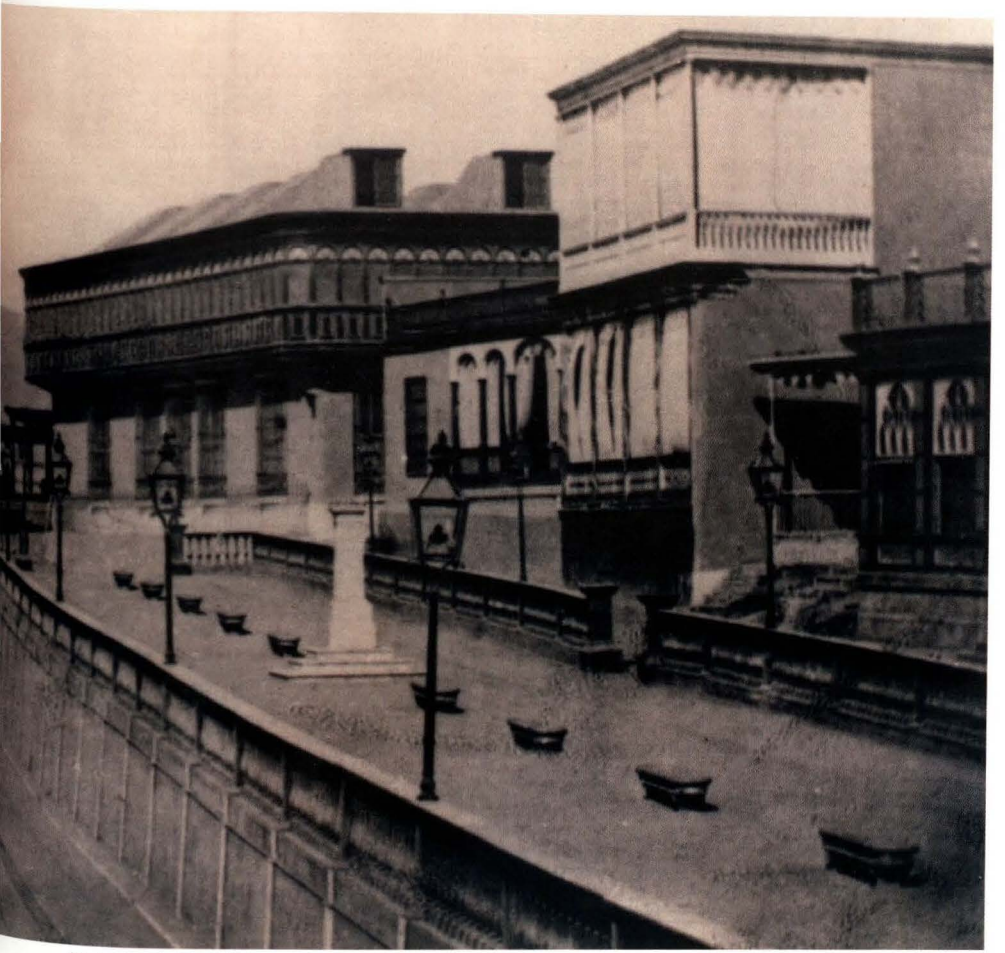
La Punta habría sido el adecuado espacio para la competencia, por la tranquilidad de sus aguas, pero se decidió por la bahía de Chorrillos por su belleza y por lo atractivo a la vista de sus formaciones geológicas. Además, el Hotel Terry funcionaba allí.

Los buques de guerra y los barcos mercantes zarparon del Callao a las 9:00 horas del domingo 25 de abril de 1875. A las 12:00 horas todos los barcos estaban ya fondeados en la rada de Chorrillos, efectuando las maniobras para deslizar sus botes y ponerlos a flote sobre las aguas, listos a competir.

Todos los botes tenían el denominador común de parecerse, ya que cumplían el propósito de salvar tripulaciones de barcos con problemas de hundimiento y eran por ello semejantes a las falúas izadas en los colgantes de la Casa de Botes de la Escuela Naval del Perú. Participaban en estas competencias porque no existían otros botes; las yolas, bastantes pesadas, recién aparecieron a fines del siglo XIX y llegaron principios del siglo XX en el Perú.

Los tripulantes de los botes eran personal de cabos, marineros y grumetes. De seguro algún oficial hacía de timonel.

Entre los civiles la mayoría era gente joven, algunos de condición media y de fortuna. ¿Quiénes eran? Además del joven José Vicente Oyague y Soyer (21 años), se cuentan los señores Julio Carrillo de Albornoz (quien más tarde iría a competir por el Club Chorrillos de Regatas y Tiro al Blanco, y en 1910 sería presidente del Club de Regatas Lima), los hermanos Felipe y Enrique Barreda y



Malecón de Chorrillos, 1910.

Osma (este último presidente del Club Lima en 1877), el futuro general César Canevaro, el señor Gallagher y otros.

La autoridad que presidió estas regatas fue el señor Liberato Vásquez, alcalde de Chorrillos.

El domingo 25, a las 14:00 horas, al disparo de un cañonazo de la Pilcomayo, se iniciaron estas primeras regatiadas. El Hotel Terry estaba abarrotado y en el antiguo malecón de madera de Chorrillos unas 200 personas observaban con curiosidad las carreras. Se contaba con la participación de un bote del monitor *Huáscar*, que estaba en Chorrillos al mando de su comandante, el capitán de navío don Miguel Grau; dos botes de la corbeta Unión; y los botes de las

cañoneras *Pilcomayo* y *Chanchamayo* (un bote cada cañonera). También participaba un bote del mercante *Talismán*, adjudicado a la Marina, donde el 26 de octubre del año anterior había ocurrido una rebelión del afamado líder revolucionario de la segunda mitad del siglo XIX, don Nicolás de Piérola, cuyo comandante era el capitán de navío don Luis Germán Astete, 1874. La rebelión fue rendida y apresada por Grau, en Pacocha. De modo que ambas naves fueron rivales ese 25 de abril: por una parte, el Talismán y, por la otra, el monitor Huáscar comandado por Grau.

Se escogió el mar de Chorrillos, aunque con más movimiento que el de La Punta, que hubiese sido el adecuado espacio, por la tranquilidad de sus aguas, pero se decidió por la bahía de Chorrillos por su belleza y por lo atractivo a la vista de sus formaciones geológicas, además, el Hotel Terry funcionaba allí.

Estuvieron también presentes la embarcación de apoyo *Urcos*, las naves de la Escuela Preparatoria de Marina (escuela de preparación para el personal subalterno) y algunos botes de pesca artesanal de pescadores de la caleta de Chorrillos.

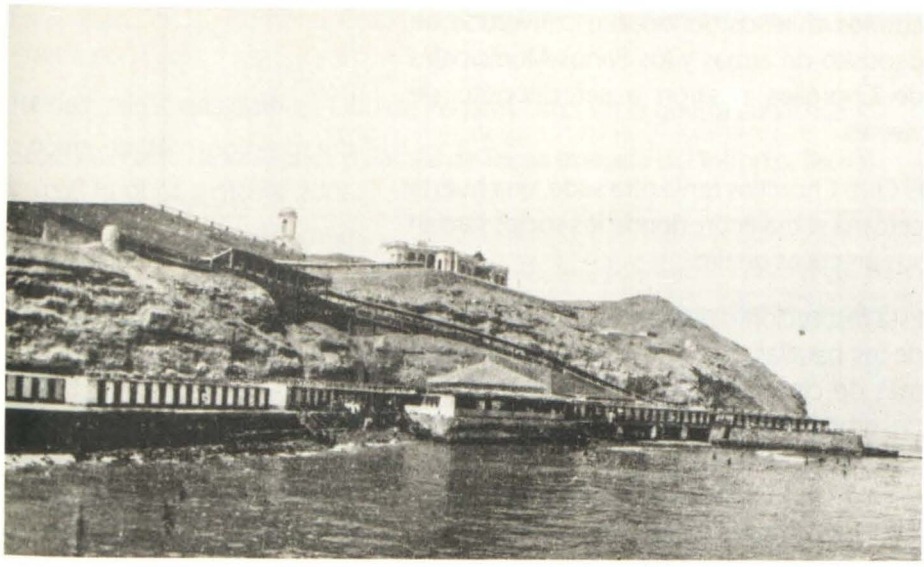
Hubo un total de 29 botes participantes, número que incluía los botes de los jóvenes civiles con mucho entusiasmo de intervenir. Los civiles se habían organizado por equipos con un bote cada uno, distinguidos por el color de sus camisetas: verde, azul, rojo, amarillo y celeste. En la Marina había dos colores que destacaban, los de color lila y los rosados.

La distancia establecida fue de un kilómetro.

Hubo cuatro regatas. La primera la ganó el bote de la *Talismán*, dos carreras fueron favorables a los de la corbeta *Unión* (de camiseta lila) y la última regata fue obtenida por el bote del monitor *Huáscar*, de camiseta rosada.

La Marina dio capote, ganó las cuatro. Los civiles perdedores en esta lid no se amilanaron. Por el contrario, al día siguiente, lunes 26 de abril de 1875, se fundaron dos clubes de remo, el Club Chorrillos de Regatas y Tiro al Blanco y el Club de Regatas Lima.

Como quiera que los presidentes eran el señor César Canevaro y don José Vicente y Soyer, respectivamente, este último concedió, dado que Canevaro era mayor, que este escogiera el nombre para su institución y así le puso Club Chorrillos de Regatas y de Tiro al Blanco. Entonces Oyague escogió el nombre



Club Regatas Lima en Chorrillos.

de la capital, el Club Lima. Como se podrá ver, ambas instituciones se fundaron casi en simultáneo.

En la sección "Crónicas" del diario *El Comercio*, página 2, edición de la tarde del miércoles 5 de mayo de 1875, se informa: "Un nuevo club se ha originado en Chorrillos, el Club Chorrillos de Regatas y Tiro al Blanco. Presidente, César Canevaro. Vicepresidente, Felipe Barreda y Osma". Y continúa la lista.

El Comercio no da cuenta de la fundación del Regatas Lima. Tal vez al redactor del periódico se le pasó por alto que eran dos las instituciones que se fundaron y no solo una.

En cuanto al Hotel Terry, ambos clubes ocupaban un ambiente cada uno. Así continuó hasta cuando las tropas chilenas ingresaron al atardecer del 13 de enero de 1881, luego de la batalla del cerro San Juan, del morro Solar y del malecón de Chorrillos, a ocupar tanto el Hotel Terry como los Baños Municipales de Chorrillos (vecinos del hotel, a solo unos 60 metros).

Los chilenos encontraron algo derruido el Terry, ya que su guardián, Ángel Camacho, apodado "Víbora", consiguió unos explosivos que utilizó para lograr solo una destrucción parcial del hotel. Esto debe haber sido así, ya que el hotel,

con los chilenos dentro, fue convertido en depósito de armas y los Baños Municipales de Chorrillos pasaron a ser depósito de víveres.

El Club Chorrillos tenía otra sede, una huerta cercana al malecón, donde los socios hacían sus prácticas de tiro.

Esta institución dejo de existir el mismo día de las batallas de Chorrillos; solo tuvo algo más de cinco años de existencia. Pero fue un grupo de gente muy entusiasta. Baste ver el buen número de avisos en *El Comercio* dando a conocer sus actividades, sus llamadas a reuniones de directorio, a junta de socios, asambleas y otras.

La guerra con Chile había durado algo más de cinco años; afectó a todo el Perú, pero particularmente el Regatas Lima fue un lugar de ocupación de las tropas chilenas.

En cambio, el Club Lima era de perfil bajo, menos alegre, pero renació de sus cenizas luego de haber sido declarado en receso de octubre de 1882, y disuelta y clausurada a partir del 21 de octubre de 1883. Para disolver la institución de seguro influyó en los ánimos de los directivos la situación empobrecida del país y los chilenos aún ocupando el hotel.

Las tropas chilenas ocupantes del Hotel Terry dejaron el lugar en escombros a su retiro a fines de 1883. Se dice que lo único que se salvó fueron dos botes que los civiles habían importado de Inglaterra (se entiende, tiempo antes del inicio del conflicto). Los chilenos las embarcaron en el barco chileno *Toltem*, de seguro para aprovecharlos. Las tropas del país del sur todavía irían a ocupar al Perú hasta agosto de 1884. La guerra con Chile había durado algo más de cinco años; afectó a todo el Perú, pero particularmente el Regatas Lima fue un lugar de ocupación de las tropas chilenas.

Recién diez años después, el 7 de agosto de 1894, cuando el país se recuperaba económicamente, la institución renació de sus cenizas. Su fundador, José Vicente Oyague y Soyer, le volvió a dar vida: es la institución que vemos, que no ha dejado de desarrollar, hasta el presente. En esta oportunidad el diario *El Comercio* sí publicó, en la sección "Crónicas" de agosto de 1894, la reorganización y puesta en marcha de este club chorrillano.

El club tiene, por cierto, en el Cementerio Presbítero Matías Maestro, de los Barrios Altos, un pedestal, que se instaló en 1883, al disolverse la institución.

En él aparecen los nombres de los socios caídos en distintas batallas durante la guerra con Chile.

Héroes del Perú, socios del Club de Regatas Lima, en la guerra con Chile

Batalla del Alto de la Alianza o Batalla de Tacna (meseta del Intiorko, Tacna)

Ernesto R. Plascencia

Batallas del cerro San Juan (muy cerca del Morro Solar y del malecón de Chorrillos)

Hernando de Lavalle
Alberto del Campo
Felipe Valle Riestra

Malecón de Chorrillos

Carlos Gonzales Larrañaga (fusilado)

Batalla de Miraflores (parque Reducto 2, San Antonio, Miraflores)

Armando Castañeda
Manuel Dañino
Gaspar Patrone
Melesio Casós

Combate Naval de Angamos

Miguel Grau Seminario (socio honorario)

Socios sobrevivientes: alférez de fragata, Ricardo Herrera de la Lama, aspirante de Marina José Domingo Enrique Valle Riestra de la Torre (Valle Riestra había sido timonel en las competencias. Salió herido en Angamos, pero logró sobrevivir).

Conclusiones

* La Marina de Guerra motivó a los bogas civiles a participar, en Chorrillos, en un festival marítimo que nunca antes había sido organizado por ninguna entidad.

* A don Miguel Grau se le conoce como el Precursor de los Derechos Humanos, por su valiente actitud de salvar a los náufragos de la corbeta *Esmeralda*, luego del combate naval de Iquique, el 21 de mayo de 1879, cuando cerca de 60 tripulantes fueron puestos en la cubierta del *Huáscar* y conducidos, en calidad de prisioneros, al puerto, todavía peruano, de Arica.

* El domingo 25 de abril de 1875, Grau, a bordo del monitor *Huáscar*, uno de cuyos botes ganó una regata, puso un laurel más a su dilatada y exitosa carrera naval, al haber sido el artífice de la realización de las primeras regatas en la historia del Perú. Ese día, Grau fue el precursor de los deportes náuticos en el Perú, particularmente el remo.

* En 1875 solo se conocían los siguientes deportes: el cricket, el tiro al blanco y las esporádicas carreras hípicas en la llamada cancha Meiggs, en la actual avenida Colonial (avenida Presidente Óscar R. Benavides), cerca de la iglesia del Carmen de la Legua. Se le llamó así por el magnate norteamericano Henry Meiggs, el constructor del ferrocarril Central durante el Gobierno del coronel José Balta. Meiggs obsequió ese terreno de su propiedad a la colectividad.

* Grau no fue socio del Regatas, pero participó en las regatiadas del 29 de junio de 1876 (Día de San Pedro de los Chorrillos, en la actualidad el Día de San Pedro y San Pablo), junto con otros oficiales de Marina, como árbitro general. Los otros oficiales fueron jueces de partida y de llegada. Por este motivo, la institución remera lo tiene en su relación de socios honorarios con el número 1.

Bibliografía

- *El Comercio*. Abril y mayo de 1875.
- *El Comercio*. Agosto de 1894.
- Club de Regatas Lima. Actas del Consejo Directivo . 1875 a 1883.
- *Historia Marítima del Perú. 1870-1884*. Lima: Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.



DE LA

FIEBRE AMARILLA

EN EL PERÚ.

Consideraciones practicas sobre su naturaleza y su curacion,

por el Dr. C. Tasset.

DE LA FACULTAD DE PARIS.

Dedicadas al Decano de la Escuela de Medicina de Lima,

Dr. D. Miguel de los Rios.

FACULTAD
BIBL
DE

LIMA: 1869.

Tipografia y encuadernacion de A. Alfaro y Ca
Calle de la Union (Baquijano) núm. 317.

Controlando el puerto: las políticas preventivas del Servicio de Sanidad Marítimo durante la epidemia de fiebre amarilla de 1868



Bachiller en Historia Sally Rosas Elizabeth Inga Rumiche
Bachiller en Historia de la Universidad San Marcos 2016. Prácticante de Historia en la Dirección de Intereses Marítimos.

RESUMEN
Con el *boom* económico del guano iniciado en 1840, se hizo evidente la necesidad de contar con mano de obra para su extracción, razón por la cual se importaron trabajadores chinos para esa labor. Al coincidir la llegada de estos pobladores al territorio peruano con la aparición de la fiebre amarilla, se generó la creencia de que ellos ocasionaban el mal, pues se pensaba que eran portadores de los miasmas[1] causantes de la enfermedad, la cual se contraía al compartir el aire infectado. Una de las epidemias de fiebre amarilla que causó los mayores estragos fue la suscitada en 1868. Debido a ello, instituciones como el Servicio de Sanidad Marítimo ejecutaron una serie de políticas que buscaban prevenir la enfermedad y concentraron su atención en el puerto del Callao, donde anclaban barcos con tripulación asiática o, en su defecto, con población proveniente de zonas contaminadas, lo que convertía al puerto en un potente foco de infección.

PALABRAS CLAVE: Fiebre amarilla, chinos, miasmas, políticas preventivas, Servicio de Sanidad Marítimo.

ABSTRACT
With the economic boom of the guano initiated in 1840, the need of workforce for the extraction of this product became evident, for that reason Chinese workforce was imported for that labor. The coincidence of the arrival of these settlers to Peruvian territory with the yellow fever generated the belief that they were the ones that triggered that disease, because they would be carriers of miasmas detonators of this disease, which was caught by sharing infected air. One of the epidemics of yellow fever that caused the biggest destructions happened in 1868. Due to it, institutions like the Maritime Health Service executed a series of policies that searched to prevent the disease, concentrated its attention in the Port of Callao, place where ships with Asian crew anchored or, otherwise, with the people coming from contaminated zones, which turned the Port into a powerful source of infection.

KEYWORDS: Yellow fever, Chinese, miasmas, preventive policies, Maritime Health Service.

El *boom* del guano y la llegada de los chinos

En los albores de 1840 fueron descubiertas las propiedades fertilizantes del guano, que desde entonces fue altamente demandado por países europeos

1. Los miasmas eran seres volátiles que, se pensaba, eran producto de la descomposición de la materia orgánica y se transmitían, como efluvios, por el aire.

• Artículo recibido el 8 de agosto de 2016, aprobado para su publicación el 26 de agosto de 2016

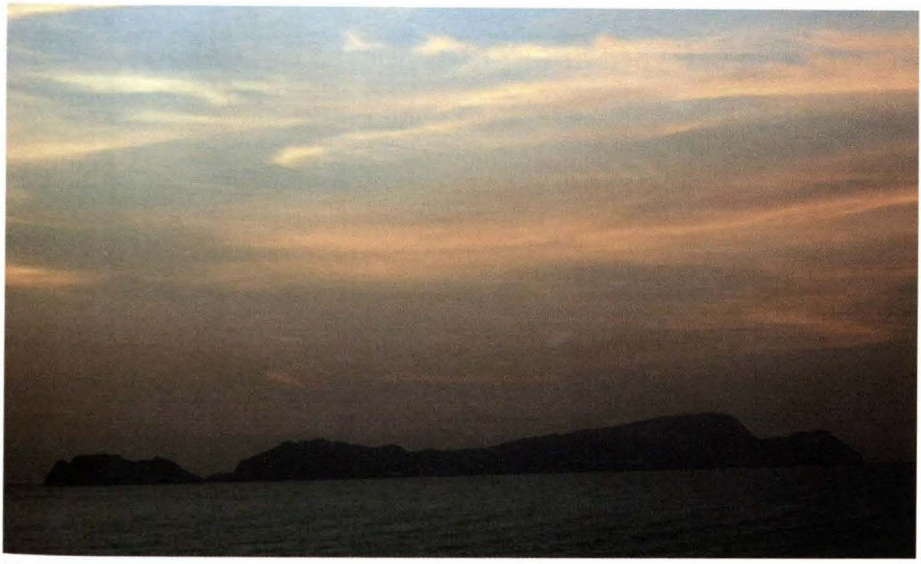
en vías de industrialización. Ello condujo al incremento en los réditos del Gobierno peruano y permitió a los mandatarios de turno llevar a cabo "una generosa política fiscal"[2]. Se pudo cancelar la deuda externa e interna, abolir el tributo indígena y pagar la manumisión de los esclavos. Además, se edificaron grandes obras públicas, como las líneas ferroviarias[3], el panóptico de Lima, el Hospital Dos de Mayo[4]. Asimismo, se adquirieron embarcaciones como el *Rímac* —primer barco a vapor—, la cañonera *Pilcomayo*, los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*, entre otros, para la modernización de la Armada peruana.

Para la extracción de este bondadoso producto "no se necesitó contar con una tecnología especial o efectuar una gran inversión de materiales e infraestructura, simplemente había que palearlo en sacos y llevarlo a las naves que lo esperaban"[5], de allí que se diga que "el guano fue un monopolio sin costo de producción"[6]. A pesar de solo requerirse mano de obra para su extracción, existieron problemas en torno a ello, ya que las "barreras sanitarias como el paludismo que se cebaban en los migrantes serranos al llegar a la costa, sumadas a la ausencia de una presión demográfica sobre la tierra que empujara a los campesinos de la sierra a la migración"[7], hacían complicado emplearlos como mano de obra, por lo que se decidió importar trabajadores chinos para la extracción del fertilizante.

La migración de estos trabajadores ocurrió de forma tan masiva y en condiciones de vida tan poco favorables, que el Estado peruano nombró el 5 de noviembre de 1872 al capitán de navío Aurelio García y García como enviado extraordinario y ministro plenipotenciario del Perú ante las cortes de los imperios del Japón y de China, con la finalidad de regularizar la situación de los culíes residentes en nuestro país. Así, el 26 de junio de 1874 se firmó el Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación entre el Perú y China[8].

---

2. MÜCKE, Ulrich. Burguesía limeña. En: *Política y burguesía en el Perú. El Partido Civil antes de la guerra con Chile*. Lima: Instituto Francés de Estudios Peruanos e Instituto de Estudios Peruanos. 2010, p. 40.
3. La mayor parte de líneas ferroviarias construidas por el erario público no fueron terminadas o no cumplieron con las expectativas por falta de mercadería a exportar. En contraste, las pequeñas líneas privadas sí resultaron rentables, ya que partían desde los ingenios azucareros, los campos de algodón y las líneas de nitrato hacia los puertos vecinos. Para más información, véase: MÜCKE, op. cit., p. 46.
4. RAMÓN JOFFRÉ, Gabriel. *El guión de la cirugía urbana: Lima 1850-1940*. 2011. [Consulta: 16 de noviembre de 2015]. Disponible en: http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtualdata/libros/CSociales/ensayos_ciencias/v1n1/a02.pdf, p. 14-16.
5. MÜCKE, op. cit., p. 38.
6. HUNT, Shane. Guano y crecimiento en el Perú del siglo XIX. En: *La formación de la economía peruana. Distribución y crecimiento en la historia del Perú y América Latina*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2011, p. 100.
7. CONTRERAS, Carlos y CUETO, Marcos. República del guano. En: *Historia del Perú contemporáneo*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú y Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico. 2007, p. 140.
8. BUENAÑO, Javier. Capitán de navío Aurelio García y García. En: *Héroes y marinos notables*. Lima: Ministerio de Marina y Dirección General de Intereses Marítimos. 1999, p. 145.



Isla San Lorenzo en el siglo XXI, espacio donde se ubicó el lazareto del puerto del Callao en el siglo XIX.

No obstante, tras solucionarse el problema de la mano de obra, con el arribo de los chinos surgirían otros inconvenientes, puesto que muchos de estos nuevos habitantes del Perú tenían por costumbre fumar, practicar juegos de azar y ser pocos higiénicos, entre otras peculiaridades, hábitos no bien vistos por la sociedad peruana de aquellos años:

> El señor inspector superior de la baja policía, cuyo olfato está ya algo desarrollado, pasó el miércoles último por la esquina del Baratillo —notó un mal olor, husmeó y sin más datos que sus narices se introdujo en la tienda de un asiático, hombre entendido en materia de inmundicias— después de muchos registros se descubrió al pie de la cama del asiático una "olla de modonguito y cuatro de pescado podrido". El inspector mandó arrojar el modonguito y el pescado al río e impulsó al dueño una multa de veinticinco soles. Aplaudimos al señor Salguero[9].

A consecuencia de incidencias como esta, los chinos fueron vistos como los causantes de diversas enfermedades que asolaron nuestro país, como la fiebre amarilla. Esta creencia se sostuvo principalmente en la idea de que las personas infectadas cambiaban el color de su tez a amarillo, como la de los chinos.

9. Publicación del diario *El Comercio* del 23 de mayo de 1868. Tal como se cita en ROTTENBACHER, Jan. *Emociones colectivas, autoritarismo y prejuicio durante una crisis sanitaria: la sociedad limeña frente a la epidemia de la fiebre amarilla de 1868* (tesis de maestría en Historia). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. 2013, p. 89.

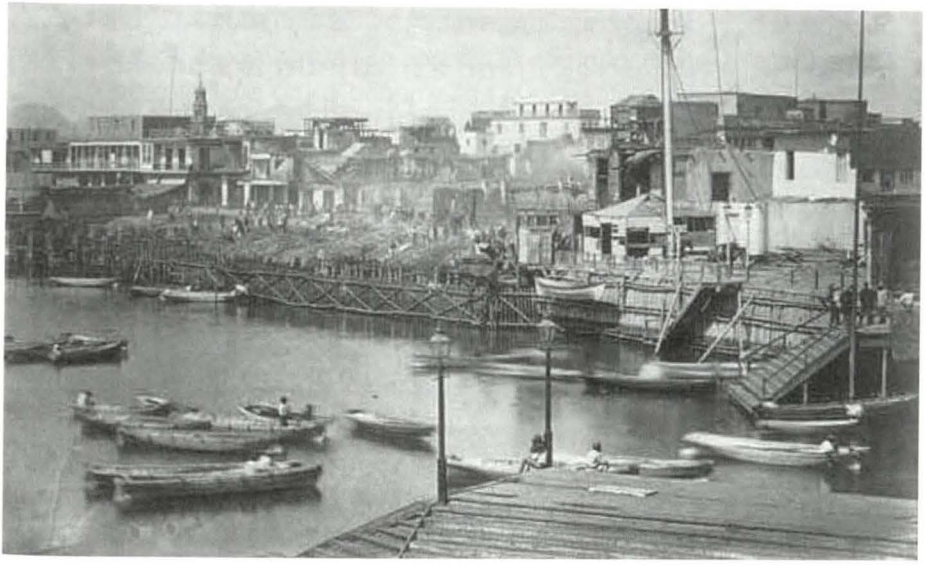
El arribo de la fiebre amarilla al puerto del Callao

La idea de que la fiebre amarilla fue importada por los chinos se complementó con el argumento de que, si bien la enfermedad había existido en forma endémica en varias ciudades de América desde el siglo XVII, solo apareció en Lima en "1850 cuando las condiciones ecológicas, sociales se mostraron propias para ello"[10]. De esta forma se negó así la posibilidad de que la enfermedad fuese originaria del Perú.

Un relato que sustentó este postulado nos llega gracias al médico francés C. Casset, miembro de la Facultad de Medicina de París, quien remitió al decano de la Escuela de Medicina de San Marcos, don Miguel de los Ríos, una investigación titulada *De la fiebre amarilla en el Perú*, en la cual le explicaba que la enfermedad no podía ser oriunda de nuestro país pues no presenta las características o condiciones climáticas para generarla, de modo que solo puede ser consecuencia de la importación.

> La fiebre amarilla no es oriunda del Perú, ha sido importada en el año 1852. En razón de una situación particular, y de circunstancias climatéricas especiales, el inmenso litoral del Perú, bañado por el océano Pacífico, no ofrece condiciones favorables al desarrollo espontáneo de esta enfermedad. Sus costas, en mayor parte arenosas, áridas [...] casi estériles, salvo algunos puntos agrícolas, que son como oasis de estos desiertos, gracias á las tempestades de la Sierra, que favorecen en algunos meses con el producto de sus aguas estas á comarcas [...] No existía efectivamente en el Perú esta enfermedad antes del año de 1852, aunque hubiese tiempo atrás, sido endémica en Panamá y periódica en Guayaquil. Por entonces, las comunicaciones eran escasas entre localidades y aun suspendidas, en caso de epidemia. Las cosas mudaron completamente cuando estas comunicaciones se entablaron de un modo general por medios de los buques de vapor, cuya navegación no ha sido interrumpida en adelante por ninguna consideración. A ellas solas, pues, debe atribuirse la adquisición de este formidable huésped, sin contar tal vez, los que pudieran aparecer con el transcurso del tiempo.
>
> Se deja demostrado que el país no ofrece condiciones propias al desarrollo espontáneo de la fiebre amarilla, siendo justo atribuirlas a las relaciones frecuentes establecidas entre los países, y á admitir como con-

10. LOSSIO, Jorge. *Acequias y gallinazos. Salud ambiental en Lima del siglo XIX*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2003, p. 67.



Puerto del Callao, 1868.

> secuencia, que son precisamente los mismo emigrantes que sirven de vehículos á los gérmenes ó principios tóxicos de la fiebre amarilla, que ellos van trasmitiendo á otras localidades, mejor tal vez, de lo que haría la atmósfera, pues esta sola enfermedad no pudo vencer las corrientes atmosféricas, hasta llegar al Callao, ó á cualquier puerto del Perú, vecino del Ecuador; de suerte que, sin estas circunstancias, el Perú estaría, sin duda, todavía libre del flagelo[11].

Para comprender la propuesta del doctor Casset, hay que tomar en cuenta lo siguiente: hasta finales del siglo XIX[12] el origen de las enfermedades se expli-

11. Archivo histórico de la Facultad de Medicina de San Marcos: CASSET, C. *De la fiebre amarilla en el Perú*. Lima: Tipografía y Encuadernación de A. Alfaro y Ca. 1868, pp. 3-5.
12. Hacia la segunda mitad del siglo XIX, el químico francés Louis Pasteur descubrió que las enfermedades son originadas por microorganismos como bacterias y virus, que se transmiten mediante la picadura de insectos. Este postulado puso en tela de juicio a la por entonces irrefutable teoría miasmática. Sin embargo, no fue aceptado en primera instancia por la comunidad científica; de allí que su aplicación se tomó relevancia en Europa en las últimas décadas del siglo XIX. Para el caso del Perú, sus antecedentes más remotos se remiten a 1889, cuando el doctor Ricardo Flores donó un laboratorio de bacteriología a la Facultad de Medicina de San Marcos y dictó por un año el curso libre Técnicas Microscópicas y Bacteriología. Un año después, la universidad recibió un subsidio estatal para el establecimiento de una cátedra permanente de Bacteriología, que le fue asignada al médico peruano David Matto, recientemente graduado en Inglaterra. La primera fiebre amarilla explicada bajo este enfoque médico será la de 1919 a 1920. La campaña preventiva estuvo a cargo del médico estadunidense Hanson, quien en su objetivo de erradicar la fiebre en Paita propuso incinerar toda la ciudad, para así exterminar a los mosquitos y otros agentes que propagaban la enfermedad. Véase: CUETO, Marcos. Sanidad desde arriba: La fiebre amarilla, la costa norte y la fundación Rockefeller. En: *El regreso de las epidemias. Salud y sociedad en el Perú del siglo XX*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2000, pp. 63, 64, 70. CUETO, Marcos. Tradición médica, bacteriología e intervención extranjera en el Perú: 1884-1930. En: *Excelencia científica en la periferia*. Lima: Grupo de Análisis para el Desarrollo y Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. 1989, p. 121.

caba sobre la base de dos paradigmas médicos. De acuerdo con el primero, las enfermedades se originaban por las variaciones atmosféricas: "basándose en la medicina hipocrática, entendía la enfermedad como producto de las cambiantes condiciones atmosféricas y del influjo natural sobre la salud de las personas"[13]. El segundo postulado planteaba que las enfermedades se originaban por los miasmas que "eran concebidos como imperceptibles seres volátiles producto de la descomposición de la materia orgánica, que buscaban para su desarrollo lugares cálidos, húmedos y sombríos, los cuales ayudados por el calor veraniego se elevaban en la atmósfera y eran transportados por el viento hasta entrar en contacto con un humano"[14]. Bajo esta lógica, las personas se enfermaban por la absorción o intoxicación de un miasma, que tras alojarse en el cuerpo humano generaba la aparición de la fiebre amarilla.

Cabe mencionar que ambas teorías no se contraponen; por el contrario, se complementan, ya que para aquellos médicos que trataban de explicar el origen de las enfermedades como consecuencia de la descompasición de la materia orgánica coincidían que las variaciones climáticas provocadas en la atmósfera eran un condicionante que ayudaba a propagarlas más rápido.

Teniendo en cuenta estos paradigmas podemos entender por qué para el doctor Casset el origen de la fiebre amarilla no puede ser el Perú, ya que las condiciones climáticas de la costa peruana —lugar donde se desató esta epidemia— son prácticamente estables, salvo en los meses de verano, cuando las lluvias formadas en la serranía bañan las costas y generan una variación de la humedad que altera la atmósfera, un factor que condicionaba la más rápida propagación de la fiebre. Es decir, para el doctor Casset el cambio atmosférico que solo ocurría en los meses de verano no era factor suficientemente potente para causar la enfermedad. Se trataba solo de un condicionante más dentro de otros relacionados con su rápida difusión.

Casset, al igual que varios médicos peruanos, consideraba que la fiebre amarilla fue importada desde el extranjero hacia el Perú. Admitir este hecho era aceptar la teoría miasmática; por ese motivo, los puertos, incluido el del Callao, fueron percibidos como un foco infeccioso, ya que eran los lugares por donde ingresaban los migrantes extranjeros, que eran inevitablemente los agentes portadores. De esta forma los puertos se convirtieron en un lugar "crucial en la difusión de la enfermedad"[15].

13. ZÁRATE, Eduardo. *La mayor epidemia del siglo XIX. Lima, 1868 fiebre amarilla*. Lima: Eduardo Zárate Cárdenas. 2014, p. 37
14. ZÁRATE, op. cit., p. 37.
15. LOSSIO, op. cit., p. 67.

Controlando el puerto, las políticas preventivas del servicio de sanidad del litoral

Desde la aparición de la fiebre amarilla, a mediados de 1850, esta enfermedad se presentó de manera recurrente en el Perú[16]. La epidemia de 1868 fue la causante de los mayores estragos.

Uno de los primeros casos sobre la posible presencia de la fiebre amarilla surgió en el puerto del Callao. El 20 febrero de 1868 se mandó a llamar al médico José Almenavas para asistir al señor N.N., quien se encontraba alojado en el tercer piso de la casa del señor Tadeo Terry[17], en la cuadra del Melchor Malo. El paciente había arribado al Callao tres días antes, el 17 de febrero, en el Vapor del Norte, y presentaba serios dolores de cabeza y vómitos. Según el testimonio del enfermo, el malestar se debía al viaje en altamar y, por ello, había desistido de los servicios médicos hasta entonces. Pese a ser medicado, el paciente pereció a los dos días, por lo que se sospechó que no se trataba de una simple fiebre[18].

Debido a la presencia de casos mortales como este y otros[19], una junta de médicos, agrupados bajo la dirección del doctor Domingo Castañeda, emitió un acta, el 29 de febrero de 1868, dirigida a la Municipalidad de Lima. En ella presentaban sus observaciones y recomendaciones para evitar la propagación de la fiebre amarilla, ya confirmada para ese entonces. Una de las principales medidas a tomar fue controlar el puerto del Callao, ya que allí arribaban los barcos con pasajeros portadores de la enfermedad, de acuerdo con la teoría miasmática. El control consistía en inspeccionar las embarcaciones que arribaban al puerto, exigirles su patente de sanidad, y someter a la tripulación a cuarentena en el caso de estar enferma o ser sospechosa de portar el mal.

16. Se presume que a lo largo del siglo XIX la fiebre amarilla apareció en el Perú hasta en seis oportunidades: 1836-1837, 1842, 1851-1852, 1853-1855, 1857 y 1868-1869. CASALINO, Carlota. *La muerte en Lima en el siglo XIX: una aproximación demográfica, política, social y cultural* (tesis de maestría en Historia). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. 2001, p. 319.
17. Tadeo Terry fue un próspero empresario peruano que a mediados del siglo XIX poseía en la caleta de Valparaíso una importante factoría de vapor, con talleres de carpintería y herrería, donde se torneaba, componía y fabricaba cualquier pieza de maquinaria para los vapores que realizaban el servicio de la costa. Asimismo, obtuvo la concesión para construir y operar el primer dique flotante peruano, y tuvo a su cargo el faro de madera ubicado en la parte más alta del cerro Cabezo. Tadeo Terry poseía también dos cazas en el Callao, la primera en el puerto y la otra en la isla San Lorenzo. HUDTWALCKER MORÁN, José. Las islas del Callao en los albores del siglo XX: apuntes para su historia. En: *Revista de Marina*. Nro 3, año 2008, p. 66. Diario *El Comercio*, 20 de febrero de 1868.
18. Diario *El Comercio*, 20 de febrero de 1868.
19. De acuerdo con el diario *El Comercio* del sábado 14 de marzo de 1868, entre los días 19 y 29 de febrero de ese año en el puerto del Callao fallecieron 14 personas víctimas de la fiebre amarilla.



Pobladores chinos, en el Perú, 1868.

El lugar que proponían los médicos para el aislamiento de las personas provenientes del extranjero era la isla San Lorenzo. Si los enfermos residían en Lima, se proponía ubicarlos en una zona sotaventada. No obstante, como la construcción de lazaretos demandaría tiempo, se recomendaba utilizar, provisionalmente, las dos casas de madera que servían de cuarteles en la batería del norte[20].

Estas medidas recomendadas por la junta médica fueron asumidas por el Servicio de Sanidad Marítimo, también conocido como el Servicio de Sanidad del Litoral[21], conformado por personal naval como el contralmirante Antonio de La Haza, presidente de la asociación, que trabajó conjuntamente con los médicos asignados por el Gobierno. Su función consistía en pasar inspección

20. Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú, sección Prefectura del Callao, 1868. Acta Médica, folio 2.
21. CISNEROS, Carlos y GARCÍA, Rómulo. *Guía del viajero. Callao, Lima y sus alrededores*. Lima: Editorial Imprenta del Estado. 1898, p.29.

a los buques en compañía del médico encargado. Las visitas se practicaban en el día y excepcionalmente en la noche. En casos urgentes, como naufragios, llegadas de correos y arribadas forzosas, las inspeccionaba el mismo capitán del puerto o un delegado suyo asociado al médico titular del lugar. Si durante la visita un buque ocultaba algún pasajero o animal enfermo, era penado con una multa de 100 soles a 500 soles, según la gravedad del caso y a juicio del Servicio de Sanidad Marítimo. En caso que el buque procediera de una zona con alguna epidemia, se realizaba un interrogatorio, conforme con el reglamento del puerto[22].

Una de sus primeras acciones ante esta coyuntura fue ordenar el empleo de los "cuarteles del Norte para que sirvieran de lazareto á los epidémicos de la población y la casa del señor Tadeo Terry en la isla de San Lorenzo para los que vengan de afuera"[23].

El empleo de la casa del señor Tadeo Terry como lazareto tuvo su origen en 1866, cuando el Gobierno, a través del prefecto del Callao, coronel de infantería Mariano Herencia Cevallos, comunicó al comerciante que se requería emplear su casa de la isla San Lorenzo como cárcel provisional para los jefes y oficiales arrestados en el Callao.

Ante la respuesta afirmativa, la Tesorería de la provincia del Callao invirtió 403 soles con 25 centavos para el pago de jornales de carpintería y artículos de refracción del inmueble[24]. Concluido el juicio de estos jefes y oficiales en enero de 1867, la casa del señor Terry pasó a manos de la Prefectura del Callao, con el objetivo "de establecer en ella [...] el lazareto donde deben medicinarse los epidemiados de fiebre amarilla que procedían del extranjero"[25].

El mecanismo empleado para autorizar el desembarco durante esta coyuntura se desarrolló de la siguiente manera: todo buque procedente de un país en donde se desarrollaba la fiebre amarilla "debía ponerse en facha, á dos tiros de cañón del puerto, para esperar la falúa de sanidad"[26], la cual debía colocarse a

22. CISNEROS y GARCÍA, op. cit., p.29.
23. Diario: *El Comercio*, 21 de febrero de 1868.
24. Archivo Histórico de Marina, Dirección de Marina. Copiador de notas de diferentes autoridades. Elcorrobarrutia al Prefecto del Callao, 24 de octubre de 1866, fol. 62. Un agradecimiento especial al teniente primero Michel Laguerre Kleiman, quien me brindó este dato, el cual formará parte de su trabajo titulado "Insubordinación, deserción y traición a la patria. El incidente Tucker con los marinos peruanos, 1866", que será publicado en 2017 en el volumen 2, número 2, de la *Revista del Instituto Riva-Agüero*.
25. Archivo Histórico de Marina, Dirección de Marina. Copiador de notas a diferentes autoridades. Elcorrobarrutia al Prefecto del Callao, 22 de enero de 1867. Agradezco el dato al teniente primero Michel Laguerre Kleiman, así como sus observaciones y sugerencias al presente trabajo.
26. FLORES, Toribio. *Compilación de las leyes expedidas desde el año 1821, en lo relativo al servicio de las capitanías de los puertos y de las matrículas, ó sea, guía del comerciante y del banquero, en cuanto á las leyes de la Marina mercante*. Callao: Imprenta de M. Gómez y J. Aparicio. 1862, p. 18, artículo 103.

"barlovento, y á la voz recibirá, bajo palabra de honor del capitán, las noticias del puerto de donde viene, la tripulación y número de pasajero que sacó y trae y las enfermedades que han padecido durante la navegación"[27].

Si el capitán de la embarcación contestaba que todos estaban sanos y sin contagio, subían a bordo los médicos titulares del puerto: don Marcelino Aranda y don J. Arnaiz, quienes se encargaban de realizar la vista de inspección. Esta consistía en examinar la patente de sanidad, que podía ser de dos clases: la primera llevaba la denominación de limpias o de sucias, y la segunda tenía la denominación de sospechosa. Una vez concluida la inspección, los médicos escribían un informe al capitán del puerto, quien era por entonces el capitán de navío graduado don Manuel Palacios[28], para que este autorizase el desembarco. El capitán de navío tenía esta facultad no solo por el cargo que ostentaba, sino también porque, de acuerdo con el reglamento de puerto del 1 de setiembre de 1826, los capitanes de puerto eran miembros de la Junta de Sanidad de Litoral.

Por otro lado, cabe precisar que durante la epidemia, a pesar de que muchas embarcaciones no mostraban indicios de la enfermedad, de todos modos eran sometidas a una cuarentena de observación de 15 días, por provenir de una zona con la enfermedad. Luego de este periodo, el médico encargado volvía a pasar inspección y elaboraba un informe que era elevado a la Junta de Sanidad de Litoral, la cual, según el diagnóstico, ordenaba levantar la cuarentena o someter a la tripulación a una mucho más rigurosa durante el tiempo que la junta creía conveniente[29].

Durante la cuarentena estaba prohibido todo tipo de comunicación. Incluso para entregar alimento a la tripulación había "un bote destinado para recibir los víveres de tierra, atado á una distancia proporcionada, para que lo puedan tirar de á abordo, luego que hay sido provisto"[30].

No obstante, y a pesar de las precauciones tomadas, las víctimas de fiebre amarilla iban aumentando diariamente. Entre el 1 y el 14 de marzo habían fallecido en el territorio peruano un total de 87 personas, 53 eran varones y 34 mujeres. La gran mayoría de víctimas eran extranjeros. En los siguientes cuadros se muestran los lugares de nacimiento de las víctimas y los oficios que desempeñaban.

27. FLORES, op. cit., artículo 104.
28. Archivo Histórico de Marina de Guerra del Perú, sección Prefectura del Callao, 1868. Caja 4, sobre 38, folio 24.
29. FLORES, op. cit., artículos 107, 108 y 111.
30. FLORES, op. cit., artículo 117.

Cuadro 1. Lugares de nacimiento de las víctimas de fiebre amarilla

Lugar de procedencia	Número de víctimas
Chile	24
Italia	8
Alemania	4
Francia	4
Chota	5
Arequipa	4
Ayacucho	4
Callao	3
Lima	2
Otro lugares	29
Total	87

Cuadro elaborado con datos en la publicación realizada por el diario *El Comercio* el sábado 14 de marzo de 1868.

Cuadro 2. Oficios que desempeñaban las víctimas de fiebre amarilla

Oficios	Número de víctimas
Marineros	24
Comerciantes	6
Carpinteros	3
Militares	2
Agricultores	2
Zapateros	2
Albañiles	1
Diferentes profesiones	47
Total	87

Cuadro elaborado con datos en la publicación realizada por el diario *El Comercio* el sábado 14 de marzo de 1868.

Como se evidencia en el cuadro, un total de 24 marineros fallecieron víctimas de la fiebre amarilla en tan solo 14 días. Un elevado porcentaje, si lo comparamos con otros oficios. Quizás la principal causa de ello fue precisamente el contacto de los marineros con las personas infectadas. Debido a esto, las medidas preventivas se reforzaron aún más. Los informes médicos fueron evaluados ya no solo por el capitán de puerto, sino también por el señor Ampuero, prefecto de la provincia del Callao, quien tomaba la decisión sobre el futuro de la tripulación.

> Ayer ha fondeado en este puerto la fragata italiana *Unncowah* procedente de Macao en 96 días. Trae á su bordo 491 colonos asiáticos de 498 con que salió del puerto de su destino, por haber muerto 7 durante la navegación.
>
> Practicada la visita de sanidad, solo se ha encontrado 4 enfermos por el abuso del opio, según el certificado del médico titular, y el resto de pasajeros y tripulación se halla en el mejor estado de salud. En tal virtud, se ha dejado en libre comunicación á dicha fragata, y he dispuesto que no sea desembarcado ningún colono hasta que usted resuelva lo conveniente, con cuyo objeto tengo el honor de poner lo ocurrido en su conocimiento de u.s. para los fines que crea convenientes[31].

El siguiente caso refleja el riguroso control que se siguió, ya que a pesar de que la embarcación se encontraba limpia y la tripulación no la conformaban chinos, se decidió impedirles el desembarco hasta que se emitiera el veredicto del prefecto.

> El vapor inglés *Perú*, que ha fondeado el día de hoy en este puerto procedente de Panamá y Paita, trae su patente limpia y, según el certificado del médico, tanto los pasajeros como los individuos de su tripulación se hallan en perfecto estado de salud, en cuya virtud ha quedado en libre comunicación.
>
> Entre los pasajeros que ha conducido á este puerto se encuentran los españoles señores Pedro Márquez, Balentín García y Manuel Gomes, á quienes he notificado que no salten á tierra hasta que u. s. tenga á bien ordenarlo. Lo que tengo el honor de poner en conocimiento de u. s. para los fines que crea conveniente[32].

31. Archivo Histórico de Marina de Guerra del Perú, sección Prefectura del Callao, 1868. Caja 3, sobre 25, folio 3.
32. Archivo Histórico de Marina de Guerra del Perú, sección Prefectura del Callao, 1868. Caja 3, sobre 25, folio 8.



El Capitán de Navío Aurelio García y García firmó el 26 de junio de 1874 el Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación entre el Perú y China, de acuerdo con el cual se debería mejorar las condiciones laborales de los migrantes chinos en el Perú.

A pesar de los esfuerzos realizados por controlar la epidemia, la enfermedad seguía ganando víctimas. Por esa razón, las políticas preventivas se radicalizaron mucho más y se impuso la cuarentena preventiva a todas las embarcaciones que pretendían arribar al puerto chalaco. Sin importar su lugar de procedencia, los navíos eran dirigidos a la isla San Lorenzo. Asimismo, "todo barril de harina, de carne y todo comestible será arrojado al agua sin abrirlo. Las cartas se picarán, fumigarán y empaparán en vinagre antes de pasarlas á la estafeta"[33].

Otra de las políticas preventivas consistió en prohibir la pesca en el puerto del Callao, "pues se ha descubierto que los peces se alimentan con los cadáveres de asiáticos que son arrojados de los buques"[34]. Además, se ordenó que todos los buques de guerra anclasen en Chorrillos hasta nuevo aviso.

Conclusión

De las 8.478 muertes registradas en la ciudad de Lima en 1868, un total de 4.445 fueron provocadas por la fiebre amarilla, a pesar de las políticas preventivas gestionadas y ejecutadas por el servicio de sanidad marítimo, como las inspecciones a los buques, la solicitud de patentes de sanidad, y las cuarentenas o asilamientos. Por seguir el paradigma médico vigente, la lucha contra el mal se enfocó en evitar la propagación de miasmas, sin atacar el verdadero problema, que era la picadura del mosquito *Aedes aegypti*. Ello no desmedra el esfuerzo de los miembros del Servicio de Sanidad Marítimo, valerosos marineros que, a pesar de estar expuestos a contraer la enfermedad por los miasmas —en realidad, por la picadura del mosquito *Aedes aegypti*, que llegó al Perú a través de las aguas estacadas de los barcos, donde se depositaban sus huevos—, no dudaron en prestar sus servicios en mejoras de la patria.

Bibliografía

- BUENAÑO, Javier. Capitán de navío Aurelio García y García. En: *Héroes y marinos notables*. Lima: Dirección General de Intereses Marítimos del Ministerio de Marina. 1999, pp. 139-151.
- CASALINO, Carlota. *La muerte en Lima en el siglo XIX: una aproximación demográfica, política, social y cultural* (tesis de maestría en Historia). Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. 2001.
- CASSET, C. *De la fiebre amarilla en el Perú*. Lima: Tipografía y Encuadernación de A. Alfaro y Ca. 1868.
- CISNEROS, Carlos y GARCÍA, Rómulo. *Guía del viajero. Callao, Lima y sus alrededores*. 1898.
- CONTRERAS, Carlos y CUETO, Marcos. República del guano. En: *Historia del Perú contemporáneo*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú y Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico. 2007, pp. 113-160.
- CUETO, Marcos. Tradición médica, bacteriología e intervención extranjera en el Perú: 1884-1930. En: *Excelencia científica en la periferia*. Lima: Grupo de Análisis para el Desarrollo y Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. 1989, pp. 119-159.
- CUETO, Marcos. Sanidad desde arriba: la fiebre amarilla, la costa norte y la fundación Rockefeller. En: *El regreso de las epidemias. Salud y sociedad en el Perú del siglo XX*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2000, pp. 59-86.
- *EL COMERCIO*. Publicaciones de febrero y marzo de 1868.
- FLORES, Toribio. *Compilación de las leyes expedidas desde el año 1821, en lo relativo al servicio de las capitanías de los puertos y de las matriculas, ó sea, guía del comerciante y del banquero, en cuanto á las leyes de la Marina mercante*. Callao: Imprenta de M. Gómez y J. Aparicio. 1862.
- HUDTWALCKER MORÁN, José. Las islas del Callao en los albores del siglo XX: apuntes para su historia. 2008. En: *Revista de Marina*, nro. 3.
- HUNT, Shane. Guano y crecimiento en el Perú del siglo XIX. En: *La formación de la economía peruana. Distribución y crecimiento en la historia del Perú y América Latina*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2011, pp. 71-163.
- LOSSIO, Jorge. *Acequias y gallinazos. Salud ambiental en Lima del siglo XIX*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2003.
- MÜCKE, Ulrich. Burguesía limeña. En: *Política y burguesía en el Perú. El Partido Civil antes de la guerra con Chile*. Lima: Instituto Francés de Estudios Peruanos e Instituto de Estudios Peruanos. 2010, pp. 37-83.
- RAMÓN JOFFRÉ, Gabriel. *El guión de la cirugía urbana: Lima 1850-1940*. 2011. [Consulta: 16 de noviembre de 2015]. Disponible en: http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtualdata/libros/CSociales/ensayos_ciencias/v1n1/a02.pdf
- ROTTENBACHER, Jan. *Emociones colectivas, autoritarismo y prejuicio durante una crisis sanitaria: la sociedad limeña frente a la epidemia de la fiebre amarilla de 1868* (tesis de maestría en Historia). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. 2013, p. 89.
- ZÁRATE, Eduardo. *La mayor epidemia del siglo XIX*. Lima, 1868 fiebre amarilla. Lima: Eduardo Zárate Cárdenas, 2014.

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.



noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
noticias nacionalesnoticias nacionales noticias nacionales
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
noticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales

Competencia Internacional Fuerzas Comando 2016



El Perú fue el país elegido para realizar la decimocuarta edición de la competencia militar Fuerzas Comando 2016, que reunió a las Fuerzas Especiales de 20 países de América del Norte, Centro y Sur.

La inauguración se llevó a cabo en la explanada de la Base de la Fuerza de Infantería de Marina y estuvo a cargo del Jefe del Comando de Inteligencia y Operaciones Especiales (CIOEC), General de División Moisés del Castillo Merino, como representante del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. El general Del Castillo destacó la preparación, la capacidad y el profesionalismo de los competidores, quienes llevan la mística y el valor de su bandera nacional en este importante torneo. "Como país anfitrión tenemos el honor de recibir a los representantes de nuestros países hermanos y competir sanamente para mejorar el entrenamiento e interoperabilidad de las Fuerzas Especiales en la región", precisó.

Posteriormente, un representante del equipo colombiano hizo entrega de la copa Fuerzas Comando al general Del Castillo, ya que Colombia obtuvo el primer lugar el año pasado y se coronó por sétima vez como ganador de la competencia. Seguidamente, se realizó el izamiento de la bandera Fuerzas Comando Perú 2016 y se dio inicio a la competencia militar, con la participación de Argentina, Belice, Chile, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Panamá, Paraguay, Perú (anfitrión), República Dominicana, Surinam, Trinidad y Tobago, y Uruguay.

La competencia —cuyo lema para este año fue "Nuestra fortaleza, el trabajo en equipo"— ha resultado una oportunidad única para los integrantes de las Fuerzas Armadas de demostrar la preparación, la capacidad y el profesionalismo de sus miembros de élite, que llegaron al extremo en cada una de las pruebas que realizaron.

En esta decimocuarta edición del evento —que tuvo como sede, por primera vez, a nuestro país— resultó vencedor el equipo de Colombia, seguido del equipo de Honduras y el equipo del Perú.

En la ceremonia de clausura estuvo presente el ministro de Defensa, Jakke Valakivi Álvarez; el jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, almirante Jorge Moscoso Flores; y el comandante general del Comando Sur de Estados Unidos, almirante Kurt W. Tidd.

Asimismo, asistieron los comandantes generales del Ejército, General de Ejército Humberto Ramos Hume; de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo; de la Fuerza Aérea, General del Aire Dante Arévalo Abate; y del Jefe del Comando de Inteligencia y Operaciones Especiales Conjuntas (CIOEC), General de División Moisés del Castillo Merino.

A su turno, el ministro de Defensa remarcó que las Fuerzas Armadas de la región están preparadas enfrentar amenazas regionales como el terrorismo y el narcotráfico. Asimismo, sostuvo que la competencia militar evidencia la profesionalización de las Fuerzas Armadas y el nivel de cooperación existente.

Por su parte, el comandante general del Comando Sur de Estados Unidos, almirante Kurt W. Tidd, resaltó que el ejercicio militar, que se desarrolla cada año en distintos países del hemisferio, permite "trabajar juntos y mejor". Destacó la participación de 160 efectivos militares de 20 países e indicó que este certamen sirvió asimismo para estar mejor preparados frente a contingencias. Recalcó que está competencia está diseñada para incrementar la cooperación regional y multinacional, la confianza mutua y mejorar el entrenamiento de fuerzas especiales. Además, representa un esfuerzo frente a las amenazas internacionales como el terrorismo y el crimen organizado. "Si uno de nosotros está fuerte, todos nosotros también", subrayó.

Esta iniciativa surgió en 2004 por parte del Comando Sur de los Estados Unidos y continúa hasta la fecha. Se diseñó con el objetivo de incrementar la cooperación regional y multinacional, la confianza mutua, optimizar el entrenamiento, el alistamiento e interoperabilidad de las Fuerzas Especiales en la región.

Importante participación de oficial peruano en Simposio sobre Migración por Mar

El capitán de Fragata Jesús Menacho Piérola participó como expositor en el Simposio sobre Migración por Mar, en la Universidad Marítima Mundial de Malmö (Suecia), en su condición de graduado de dicha universidad y oficial enlace en el Centro de Fusión de la Información (IFC) de la Armada de la República de Singapur.

Su exposición se tituló "Evaluación de la situación actual de la migración humana irregular por mar y otras actividades ilícitas en el área de interés del IFC", y se llevó

a cabo durante la tercera sesión 3 ("Los migrantes y el tráfico de personas por mar"), donde se abordaron temas relacionados con el crimen organizado que sustentan e inducen a la crisis migratoria por mar.



El simposio, organizado conjuntamente con la Universidad de Génova, tuvo como objetivo principal reunir a representantes de organizaciones internacionales, autoridades gubernamentales nacionales, instituciones académicas y organizaciones no gubernamentales, para discutir e intercambiar información e ideas que permitan avanzar en el conocimiento sobre la migración y, en particular, sobre la migración por mar, con el fin de explorar las complejas cuestiones que surgen y las lecciones aprendidas.

Antes del simposio, el Capitán de Fragata Jesús Menacho Piérola fue recibido por la doctora Cleopatra Doumbia-Henry, presidenta de la Universidad Marítima Mundial, a quien le hizo llegar el saludo del Centro de Fusión de la Información (IFC) de la Armada de la República de Singapur y de la Marina de Guerra del Perú.

Bautizo y botadura del buque oceanográfico con capacidad polar BAP *Carrasco*

En el astillero Construcciones Navales P. Freire S.A., en la ciudad de Vigo (España), se llevó a cabo la ceremonia de bautizo y botadura del buque oceanográfico con capacidad polar BAP *Carrasco* (BOP-171), moderna unidad naval que será acondicionada para las tareas de investigación científica en mares y océanos.



La significativa ceremonia contó con la presencia del

presidente de la República, Ollanta Humala Tasso; el ministro de Defensa, Jakke Valakivi Álvarez; el comandante general de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo, entre otras autoridades.

En su discurso, el presidente Humala Tasso resaltó que la adquisición de este navío mejorará la investigación y la diversificación marítima del Perú. "El Perú se pone a la vanguardia en investigación oceánica con este buque. Además, nos va permitir compartir conocimientos y experiencias con otros países que tienen bases en la Antártida", señaló.

El acto de bautizo estuvo a cargo de la madrina, la señora Magaly Rodríguez de Valakivi, quien según la tradición naval rompió la botella de pisco en el casco de la flamante unidad.

Luego, se llevó a cabo el ritual de botadura (la puesta en el agua por primera vez de un barco) del casco del BAP *Carrasco*, ante la atenta expectativa de los asistentes.

Cabe destacar que esta imponente embarcación permitirá a la Marina de Guerra del Perú tener una adecuada herramienta para realizar investigaciones en oceanografía física, química, biológica y geológica, levantamientos hidrográficos y meteorología, logística y soporte para atender a la Estación Científica Machu Picchu en la Antártida. Asimismo, acciones de rescate y apoyo a operaciones humanitarias, gracias al equipamiento y material de contingencia ante derrame de hidrocarburos.

El BAP *Carrasco* cuenta también con equipos de muestreo de agua y del fondo marino, un vehículo de operación remota con capacidad para profundidad de mil metros, dos vehículos autónomos sumergibles, sensores para realizar mediciones de temperatura, conductividad y corrientes marinas. Es oportuno referir que la adquisición de la unidad se enmarca en el proyecto de inversión pública denominado Mejoramiento de los Servicios de Investigación Oceanográfica de la Marina de Guerra del Perú, en el Dominio Marítimo y de la Antártida.

Suscripción de Acuerdo Interinstitucional sobre Cooperación en Materia de Defensa entre el Perú y Alemania

A bordo del buque escuela a vela BAP *Unión*, el 6 de junio el ministro de Defensa, Jakke Valakivi, y el agregado de Defensa de la República Federal de Alemania en el Perú, teniente coronel Jürgen Menner, firmaron un acuerdo interinstitucional sobre cooperación en materia de defensa.

El convenio tiene como objetivo fortalecer y afirmar la cooperación bilateral

en materia de defensa entre ambos ministerios a través de áreas y actividades de cooperación en distintos rubros.



Entre otros, dicha cooperación incluye: formación militar, política de defensa, operaciones militares, apoyo logístico, intercambio de visitas de delegaciones a nivel de dirección política y mandos militares. Asimismo, intercambio de visitas a establecimientos militares o de defensa, todo ello en el ámbito de la legislación nacional de ambos países y sin comprometer su responsabilidad en el campo del derecho internacional.

Luego de la suscripción del convenio, el embajador de la República Federal de Alemania acreditado en nuestro país, Jörg Ranau, destacó que su país y el Perú son socios de muy larga data, que buscan ampliar la cooperación en el ámbito militar, tal como lo vienen haciendo en otros campos.

Por su parte, el ministro Jakke Valakivi indicó que el presente convenio se suma a otros ya vigentes, contribuye a consolidar la amistad peruano-alemana y, sobre todo, reafirma la cooperación en materia de defensa.

V Conferencia Internacional Plataformas de Combate y OPV Latinoamérica 2016

Lima fue la capital de la V Conferencia Internacional Plataformas de Combate y OPV Latinoamérica 2016, iniciativa de la Organización Defence IQ y Asociación Naval de Oficiales de Superficie del Perú, primera versión auspiciada por la Marina de Guerra del Perú, que se desarrolló del 30 de junio al 2 de julio en el salón Independencia del Sheraton Lima Hotel & Convention Center.

Durante el evento, el selecto grupo de ponentes y asistentes tuvieron la oportunidad de intercambiar conocimientos entre las naciones latinoamericanas en el campo del diseño y la construcción naval, así como en el uso y la finalidad estratégica de los activos de superficie. Del mismo modo, líderes mundiales compartieron experien-

cias y conocimientos, con el ánimo de ofrecer una perspectiva global necesaria para determinar corrientes de acciones en las mejores prácticas, y así impulsar la cooperación regional e internacional.



El evento fue escenario para tratar temas importantes como adquisición, comunicaciones operativas, desarrollo de buques de apoyo de combate, patrulla y vigilancia, en relación con las acciones de lucha contra la piratería, el tráfico ilícito de drogas y el crimen organizado.

En la ceremonia de inauguración estuvieron presentes el ministro de Defensa, Jakke Valakivi; el viceministro de Recursos para la Defensa, Julio de la Puente de la Borda; el Comandante General de la Marina, Almirante Edmundo Deville del Campo; el Presidente de la Organización Defence IQ y Asociación Naval de Oficiales de Superficie del Perú, Vicealmirante (r) Jorge Montoya Manrique, entre otras autoridades.

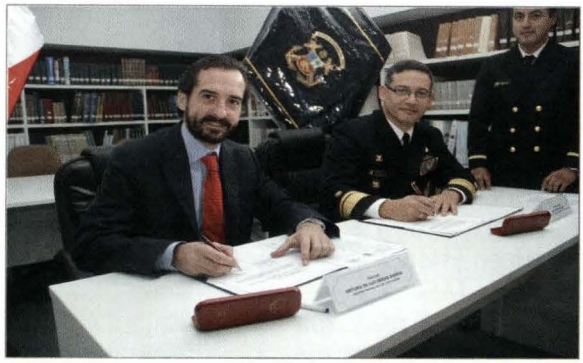
El 1 y 2 de julio se realizaron las conferencias programadas. El último día del evento se programaron visitas a las instalaciones del SIMA Callao, en la Base Naval del Callao, el Club Náutico de La Punta, y se realizaron demostraciones de interdicción marítima.

Cabe indicar que las versiones que han precedido a la V Conferencia Internacional Plataformas de Combate y OPV Latinoamérica 2016 son Brasil 2012 y 2013, Colombia 2014 y Ecuador 2015.

Escuela Superior de Guerra Naval concretó alianza de cooperación con Centro de Estudios Financieros y Universidad a Distancia de Madrid

La Marina de Guerra del Perú, a través de la Escuela Superior de Guerra Naval (ESUP), firmó un acuerdo de cooperación con el Centro de Estudios Financieros y la Universidad a Distancia de Madrid, alianza estratégica que permite potenciar las actividades marítimas comerciales, desde el punto de vista académico del derecho y la seguridad.

El 13 de julio, en las instalaciones de la ESUP, se realizó la reunión para concretar el acuerdo, durante la cual se dio lectura a la resolución de cooperación académica entre el Ministerio de Defensa, la Marina de Guerra, la Escuela Superior de Guerra Naval, y el Centro de Estudios Financieros-Universidad a Distancia de Madrid (CEF-Udima).



El director general del CEF y la Udima, doctor Arturo de las Heras García, y el director de la Escuela Superior de Guerra Naval, contralmirante Luis Adawi Cáceres, fueron los encargados de firmar el documento.

En la suscripción del acuerdo estuvieron presentes también el subdirector de la Escuela Superior de Guerra Naval, Capitán de Navío Américo Sánchez Cerro Suazo; la dotación de la ESUP; y por parte de la CEF-Udima asistió el director de Relaciones Internacionales Udima, Fredy Araujo Reyes, y el director Ejecutivo CEF Perú, Miguel Moro.

El momento fue propicio para una visita a las instalaciones de la ESUP, el Centro Táctico de Entrenamiento Naval (Centac) y la Escuela Naval del Perú, donde los invitados conocieron las áreas en las que se forman los futuros oficiales de la Marina de Guerra del Perú.

Patrullera marítima BAP *Ferré* fue incorporada a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Tras 45 días de travesía, el 15 de julio arribó al muelle marginal de la Base Naval del Callao la patrullera marítima BAP *Ferré*, que en una simbólica y tradicional ceremonia presidida por el presidente del Consejo de Ministros, Pedro Cateriano Bellido, fue incorporada a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

El significativo acto se inició con un minuto de silencio en honor al personal caído en acción de armas. A continuación, se realizó una acción litúrgica, donde el obispo castrense, excelentísimo monseñor Juan Carlos Vera Plascencia, bendijo esta unidad que se integra a las filas de la Marina de Guerra.

Seguidamente, el comandante del BAP *Ferré*, Capitán de Fragata Luis Talavera Es-

cobar, se presentó ante el presidente del Consejo de Ministros y le informó sobre el éxito de la misión encomendada.



Antes de su arribo al Callao, la unidad arribó a los puertos de Guam, Pearl Harbor y San Diego en Estados Unidos, Acapulco en México, y Paita en el Perú, donde realizaron diferentes actividades profesionales y protocolares.

La patrullera marítima debe su nombre al Capitán de Corbeta Diego Ferré Sosa, héroe de la Guerra del Pacífico, quien falleció en el Combate Naval de Angamos el 8 de octubre de 1879, al lado del Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau Seminario.

Cabe recordar que, el 20 de octubre del 2015, como parte de las políticas de gestión institucional en lo referente a repotenciar las capacidades operacionales de las Fuerzas Navales, el Comandante General de la Marina, Almirante Edmundo Deville del Campo, y el Jefe de Operaciones Navales de la Marina de la República de Corea, Almirante Jung Ho Sub, firmaron las condiciones generales de transferencia de la unidad naval ROKS *Gyeongju* PCC-758 a la Fuerza Naval del Pacífico, cuya consecución se realizó gracias al Memorándum de Entendimiento (MOU) suscrito en setiembre de 2012 entre la Marina de Guerra y la Armada de la República de Corea. El MOU establece el esquema de los proyectos "Buque de guerra" e "Industria de defensa nacional", así como el intercambio de información tecnológica y científica, la cooperación en educación y la capacitación del personal de las Armadas de ambos países.

La incorporación de la patrullera marítima forma parte del horizonte estratégico vinculado al proceso de modernización de la Marina y se encargará de velar por la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente y sus recursos naturales. De igual modo, combatirá todo acto ilícito, al ejercer el control y la vigilancia de todas las actividades que se realicen dentro del domino marítimo, en cumplimiento de la ley y los convenios internacionales, contribuyendo de esta manera al desarrollo nacional.

La BAP *Ferré* posee 88 metros de eslora, 10 metros de manga, un calado máximo de 4,8 metros popa y 5 metros proa. Posee un desplazamiento de 1.278 toneladas. Su dotación está compuesta por 93 tripulantes. Cuenta con una velocidad máxima con motores de 20 nudos y TAG de 32 nudos.

Submarino BAP *Angamos* participará en Despliegue Operacional Subdiex 2016

Como parte de las acciones de entrenamiento que elevan el nivel de aprestamiento operacional de las dotaciones de los submarinos peruanos, el 20 de julio partió el BAP *Angamos* rumbo al puerto de Mayport, en Florida (Estados Unidos), a fin de participar en el despliegue operacional Submarine Diesel Exercises (Subdiex) 2016.

La ceremonia de despedida se llevó a cabo en el amarradero 5 de la Base Naval del Callao y contó con la presencia del comandante general de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante José Luis Paredes Lora; el Inspector General de la Marina, vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz; el Director General del Material de la Marina, Vicealmirante James Thornberry Schiantarelli; así como el representante de la delegación de la Marina de Estados Unidos, Comandante de la Estación Naval de Punta Loma en San Diego, California, Capitán USN Howard Warner; familiares e invitados de la dotación.

El comandante de la Fuerza de Submarinos, contralmirante Hugo Verán Moreno, remarcó que el BAP *Angamos* "incrementará su ya logrado elevado nivel de alistamiento, proceso que se corrobora por ser esta su cuarta participación en los despliegues operacionales Subdiex. No me cabe la menor duda de que dicha nave submarina, como digna representante de nuestra institución, demostrará el alto grado de entrenamiento y alistamiento de nuestras unidades y hará flamear nuestro Pabellón Nacional en aguas internacionales, actuando como orgulloso embajador de nuestro país".

Significativo fue el momento en el que el comandante general de Operaciones del Pacífico entregó el gallardete de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos al comandante del BAP *Angamos*, Capitán de Fragata Percy Suárez Cáceres. Finalmente, se entonó el Himno de la Marina de Guerra del Perú y se efectuó el zarpe del submarino.



El Subdiex es un operativo de maniobras de guerra antisubmarina y guerra antisuperficie, que se realiza anualmente con la Flota del Atlántico de la Armada de Estados Unidos, como parte de la Iniciativa DESI (Diesel Electric Submarine Initiative) establecida por la US Navy en 2001, para

acciones de alto nivel en entrenamiento de sus unidades de superficie y submarinas en el combate contra silenciosos submarinos de propulsión diesel-eléctrica. La Marina de Guerra del Perú participa desde 2002 junto con otras Armadas de la región.

BAP *Unión* zarpó al extranjero inaugurando su primer viaje de instrucción

En una ceremonia de significativas tradiciones navales, el flamante buque escuela a vela BAP *Unión* (BEV-161) zarpó de la Base Naval del Callao para realizar su Viaje de Instrucción al Extranjero 2016, travesía que durará tres meses y que incluirá el arribo a los puertos de Guayaquil (Ecuador), Cartagena (Colombia), San Juan (Puerto Rico), La Habana (Cuba), Miami (Estados Unidos), Veracruz (México) y Balboa (Panamá).

Plenos de emoción y grandes expectativas, la dotación del buque escuela, comandado por el Capitán de Navío Gianfranco Polar Figari, y compuesta por 24 oficiales, 89 cadetes de tercer año de la Escuela Naval del Perú, 127 integrantes del personal técnico y de marinería, además de dos oficiales invitados de la Armada de España, abordaron la unidad.

El referido Viaje de Instrucción de los cadetes de la Escuela Naval y la tripulación tiene un carácter diferente, puesto que los futuros oficiales realizarán su instrucción en un buque ambientado exclusivamente para el aprendizaje práctico del marino en el mar, radicalmente diferente a los que se han realizado durante decenas de años en buques de la Escuadra.

La ceremonia, realizada el 27 de julio, en el muelle Antedique de la Base Naval del Callao, contó con la presencia de familiares de la tripulación. Fue notoria la asistencia de oficiales y personal subalterno en retiro, que acudieron a la despedida de los cadetes que tuvieron el honor de inaugurar una nueva época en la educación naval del Perú. Por otro lado, integrantes de estas promociones no pu-



dieron evitar su emoción al ver partir al velero que tanto anhelaron, y expresaron su alegría al ver que el *Unión* zarpa llevando a bordo la enseña nacional el día que coincide con el natalicio del Gran Almirante Grau.



En esta travesía, se ha considerado la participación de organismos públicos y privados de promoción, que expondrán muestras de nuestra basta riqueza cultural.

A su turno, el comandante general de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo, precisó: "Gracias a una acertada decisión política, la cual será reconocida eternamente, y al gran esfuerzo de profesionales peruanos, se logra completar el proyecto que se inició como un sueño, y que ahora vemos materializado frente a nosotros para emprender su recorrido por diversos puertos como embajador itinerante de nuestro país y figura insigne de la Marina de Guerra del Perú". El Almirante Deville recordó que: "Esta valiosa embarcación toma el nombre de la histórica corbeta *Unión* que fue adquirida en 1864 para afianzar nuestra soberanía, y su primer comandante fue el entonces teniente primero Miguel Grau Seminario. Estoy convencido de que la tripulación del actual Unión sabrá amalgamar la tradición y herencia histórica que nos dejó la corbeta, honrando su legado con las nuevas tareas que deberá cumplir".

Al dirigirse a la dotación, señaló: "Que la imagen y presencia de nuestros ancestros navegantes, representada por el inca Túpac Yupanqui en el mascarón de proa, los guíe durante esta primera travesía. Les deseo vientos propicios y mares tranquilos, honrando siempre la tradición marinera que nos legara el almirante Miguel Grau".

Seguidamente, el Ministro de Defensa, Jakke Valakivi Álvarez, indicó, refiriéndose al Callao: "Este puerto privilegiado de América ha visto zarpar a la flota que descubrió las islas Marquesas de Oceanía, ha visto desembarcar a los libertadores del Perú, ha sido testigo del glorioso combate del Dos de Mayo, y de la despedida del *Huáscar* en su viaje final [...] Es inevitable comparar la travesía que hoy comienzan con la primera vuelta al globo terrestre que realizó hace más de 150 años la mítica fragata Amazonas. En esta ocasión, vemos por primera vez empinar al horizonte el casco blanco del *Unión* y, en unos meses, este mismo puerto recibirá ya no a estos cadetes que inician la travesía, sino a curtidos marineros que abrazarán a sus familiares y amigos con el alma llena de historias y aventuras, y plenos de esa experiencia que el destino reserva a unos pocos privilegiados, navegar a vela por los mares del mundo".



Finalmente, en nombre del presidente de la República, Ollanta Humala Tasso, el Presidente del Consejo de Ministros, Pedro Cateriano Bellido, al hacer uso de la palabra, expresó: "Hoy probamos que con trabajo, esfuerzo y dedicación las cosas son posibles y los sueños se pueden convertir en realidad. Distintas circunstancias políticas a lo largo del tiempo imposibilitaron que se concretara este deseo que hoy se hace realidad gracias a la determinación política, pero fundamentalmente al trabajo de los oficiales de la Marina de Guerra liderados por sus dos comandantes generales en estos cinco últimos años, y al trabajo decisivo del SIMA, que han hecho posible que esta embarcación represente el orgullo nacional, demostrando que es posible trabajar en beneficio de las Fuerzas Armadas y hacer un trabajo con responsabilidad y honestidad".

Tras la entonación del Himno de la Marina de Guerra del Perú, el comandante del BAP *Unión*, Capitán de Navío Gianfranco Polar Figari, pidió la autorización para el zarpe de la unidad. A la orden de cubrir puestos de maniobra, la nave zarpó mientras los asistentes, con las manos en alto, despidieron al buque escuela, considerado el más grande de Sudamérica y construido por manos peruanas en los astilleros de SIMA Perú.

Al término de la ceremonia, la comunidad náutica realizó un homenaje y desfile con ocasión del zarpe inaugural: yates, embarcaciones a vela y embarcaciones menores a motor se concentraron en el área de la bahía del Callao, efectuando este emblemático desfile.

III Simposio Internacional de Oficiales de la Nueva Generación de las Armadas de América

Por tercer año consecutivo, la Marina de Guerra del Perú llevó a cabo el Simposio Internacional de Oficiales de la Nueva Generación de las Armadas de América, orientado a generar espacios para tratar temas de interés común, así como, reafirmar los vínculos de amistad, camaradería y confianza mutua, entre los jóvenes de las Armadas de América.

El presente año, el III Simposio Internacional, tuvo una variante, ya que preparada exclusivamente para oficiales femeninas de las delegaciones de las Armadas de Ar-

gentina, Canadá, Colombia, Ecuador, Estados Unidos de América, México, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Venezuela y Perú, quienes tuvieron la oportunidad de intercambiar conocimientos y experiencias orientadas a su género.



La ceremonia de inauguración se llevó a cabo en el Centro de Entrenamiento Táctico Naval (CENTAC), donde las jóvenes oficiales recibieron la bienvenida del Director General de Educación de la Marina, Contralmirante Manuel Ramos Raygada y el Director de la Escuela Superior de Guerra Naval, Contralmirante Luis Adawi Cáceres.

Durante el Simposio, las oficiales representantes de las delegaciones de cada país, trataron diversos temas acerca de sus Armadas, entre ellas, su estructura, políticas y lineamientos de su Institución y con referencia al tema de género, intercambiando conocimientos y experiencias con sus pares.

Como parte de las actividades programadas, visitaron las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina, conocieron algunas de las unidades en la Base Naval del Callao, así como la Dirección de Hidrografía y Navegación y la Escuela Naval de Perú. Posteriormente, se trasladaron a la ciudad de Iquitos, donde visitaron la Estación Naval "Capitán de Corbeta Manuel Clavero", y recibieron una charla del Segundo Comandante de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval Contralmirante Luis Enrique Saco–Vertiz Portal. Asimismo, recorrieron las instalaciones de la Dirección de Hidrografía y Navegación, el SIMA-Iquitos y la Base Naval de Nanay, donde apreciaron una exposición y demostración del accionar del personal de Infantería de Marina, que incluyó una charla de supervivencia en la selva.

Adicionalmente, se desarrolló el Foro Internacional: La Mujer en la Armada, espacio de diálogo académico para promover la inclusión, la no discriminación de género y la igualdad de oportunidades de la mujer dentro de las instituciones armadas. Ante el auditorio integrado por representantes de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional, la Catedrática Principal del Naval War College Newport, Doctora Mary Raum trató el tema "La Mujer en la Guerra", seguida por la Directora General Adjunta de CENTRUM Católica, Doctora Beatrice Avolio Alecchi Ph.D, que se refirió a los estudios y estadísticas de "La Mujer Peruana: Perspectivas de Desarrollo a Futuro". El tema central "Experiencia de Vida de una Mujer en la Armada", estuvo a cargo de la Comandante de la III Flota de la Marina de Estados Unidos de América, Vicealmirante USN Nora W. Tyson.

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.



cias internacionales noticias internacionales noticias internacion
as internacionales noticias internacional
internacionales noticias internacionales noticias internacion
noticias internacionales noticias internacionales noti
internacionales noticias internacionales noticias internacion
cias internacionales noticias internacion
ernacionales noticias internacionales noticias internacionales notic
nales noticias internacionales noticias internacionales noti
nales noticias internacionales noticias internacio
oticias internacionales noticias internacionales notic
rnacionales noticias internacionales noticias internacion
internacionales noticias internacionales noti
ionales noticias internacionales noticias internacion
ias internacionales noticias internacionales noti
ionales noticias internacionales noticias internacion
internacionales noticias internacionales noti
ionales noticias internacionales noticias internacional

FRANCIA

El portaaviones *Charles de Gaulle* en el Medio Oriente

El 19 de setiembre partió de la base naval de Tolón el portaaviones *Charles de Gaulle* (R91) con rumbo al Mediterráneo oriental, en una misión que forma parte de la operación Chammal contra el Estado Islámico en Siria e Iraq. La fuerza de tareas francesa está integrada por el destructor antiaéreo *Chevalier Paul* (D621) de la clase Forbin, la fragata antiaérea *Jean Bart* (D615) de la clase Cassard, la fragata antisubmarina *Jean de Vienne* (D643) de la clase Georges Leygues, el buque de reabastecimiento *Marne* (A630) de la clase Durance y un submarino nuclear no identificado de la clase Rubis. También forman parte integral de la flota dos buques de guerra extranjeros: el destructor estadounidense *USS Ross* (DDG-71) de la clase Arleigh Burke y la fragata antisubmarina alemana *Augsburg* (F213) de la clase Bremen[1].



Un avión Rafale M a punto de despegar del portaaviones Charles de Gaulle con cuatro bombas guiadas por láser en una foto del 2015. Crédito: US Navy.

Para esta misión el ala aérea del *Charles de Gaulle* comprende 24 cazabombarderos Rafale M, dos aviones de alerta temprana E-2C y cuatro helicópteros: dos AS.365F Dauphin, un SA316 Alouette III y un NH90 Caiman Marine[2]. Esta es la primera ocasión en la que embarca solamente Rafales, pues hasta el momento se les combinaba con los antiguos Super Etendard. Por ejemplo, en la mi-



La fragata antiaérea Jean Bart en una foto del 2014. Crédito: US Navy.

1. MAYERS, Renaud. Kuznetsov Airwing In Syria. En: Defensionem. 7 de noviembre de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.defensionem.com/kuznetsov-airwing-syria
2. MAYERS, op. cit.

sión emprendida contra el Estado Islámico, entre noviembre de 2015 y marzo de 2016, el componente aéreo embarcado comprendía 18 Rafale, ocho Super Etendard, dos E-2C y helicópteros[3]. Desde entonces, la entrega de nuevos Rafales por parte del fabricante Dassault Aviation ha permitido retirar en julio del presente año a los Super Etendard, que entraron al servicio activo en 1978. Hoy por hoy la aviación naval francesa cuenta con tres escuadrones de combate, las Flotillas 11F, 12F y 17F, todas con base en Landivisiau, Bretaña, y equipadas con 12 Rafales cada una[4].



La fragata antisubmarina Jean de Vienne en una foto del 2015. Crédito: US Navy.

Como ayuda memoria se presentan a continuación las características principales del portaaviones Charles de Gaulle. Con una eslora de 261,5 metros, una manga de 64,4 y un calado de 8,7, desplaza 42.000 toneladas a carga máxima. El sistema de propulsión es nuclear, y dos reactores K15 proporcionan vapor de agua a dos turbinas para generar 82.000 caballos de fuerzas en dos hélices, lo que permite una velocidad máxima de 27 nudos. La tripulación del buque comprende 1.256 marinos, de los cuales 94 son oficiales. A estos se suman 610 para el ala aérea y 42 para labores de mando y control de la fuerza de tareas. Los sensores incluyen un radar de vigilancia aérea en tres dimensiones DRBJ 11B, uno de vigilancia aérea en dos dimensiones DRBV 26D, uno de vigilancia aérea a baja altura y de superficie DRBV 15C, y uno de control de tiro Arabel. Para defenderse de atacantes que hayan podido superar a sus escoltas y a sus aviones embarcados, cuenta con cuatro lanzadores óctuples Sylver para misiles antiaéreos de mediano alcance Aster 15, dos lanzadores séxtuples Sadral para misiles antiaéreos de corto alcance Mistral y cuatro cañones 20F2 de 20 mm, así como cuatro lanzadores de señuelos Sagaie y un sistema SLAT para defensa contra torpedos[5].

---

3. MER ET MARINE. Le Charles de Gaulle en position dans le golfe Persique. En: *Mer et Marine*. 21 de diciembre de 2015. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.meretmarine.com/fr/content/le-charles-de-gaulle-en-position-dans-le-golfe-persique
4. LERT, Frédéric. French Navy retires Super Etendard. En: *IHS Jane's Defence Weekly*. 18 de julio de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/62317/french-navy-retires-super-etendard
5. SAUNDERS, Stephen (Ed.). *Jane's Fighting Ships 2004-2005*. Londres: Janes Information Group. 2004.

Despliegue del portaaviones *Almirante Kuznetsov*



El portaaviones Almirante Kuznetsov (063) en el canal de la Mancha, seguido por el HMS Dragon (D35). Crédito: Crown copyright 2016.

El pasado 15 de octubre zarpó de la base naval rusa de Severomorsk el portaaviones *Almirante Kuznetsov* para un despliegue en el Mediterráneo. Acompañaban al buque insignia de la escuadra rusa las siguientes unidades de la Flota del Norte: el crucero *Pyotr Velikiy* de la clase Kirov (nombre código OTAN), los destructores antisubmarinos *Severomorsk* y *Vicealmirante Kulakov* de la clase Udaloy, los petroleros *Sergey Osipov* de la clase Boris Chilikin, *Kama* de la clase Kaliningradneft y *Dubna* de la clase homónima, así como dos remolcadores. La flotilla atravesó el Mar de Noruega entre el 18 y el 20 de octubre, seguida de cerca por las fragatas *Fridtjof Nansen* (F310), noruega, *HMS Richmond* (F239), británica, y *Leopold I* (F930), belga. El 21 de octubre atravesó el Canal de la Mancha acompañada por el destructor británico *HMS Duncan* (D37) para luego reabastecerse frente a las costas de Marruecos. Atravesó el estrecho de Gibraltar el 26 de octubre, bajo la vigilancia de la fragata portuguesa *Alvares Cabral* (F331), el destructor español *Juan de Borbón* (F102) y el buque de aprovisionamiento *Cantabria* (A15) de la misma nacionalidad. El 1 de noviembre cruzó el estrecho de Sicilia e ingresó al Mediterráneo Oriental para cuatro días después ser reforzado por elementos de la Flota del Mar Negro: el destructor *Smetlivy* de la clase Kashin, la fragata *Almirante Grigorovich* de la clase homónima, el petrolero *Ivan Bubnov* de la clase Boris Chilikin y dos remolcadores[6].

De acuerdo con el mando naval de la Flota del Norte a la que pertenecen estas unidades la misión tiene como objetivos asegurar la presencia naval rusa en regiones marítimas importantes. En ellas se desarrollarán tareas de protección del comercio y otras actividades marítimas de la Federación Rusa así como de combate contra amenazas como la piratería y el terrorismo internacional[7]. La Armada rusa mantiene así su costumbre de proyectar su único portaaviones hacia el Mediterráneo durante el invierno. El primero de estos despliegues tuvo lugar

6. MARTIN-VÉZIAN, Louis. A long journey for the Kuznetsov. Infographic. En: Offiziere.ch. 14 de noviembre de 2016. [Consulta: 14 de noviembre de 2016]. Disponible en: https://offiziere.ch/?p=30230
7. RIPLEY, Tim. Russian carrier sails for the Mediterranean. En: IHS Jane's 360. 17 de octubre de 2016. [Consulta: 5 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/64669/russian-carrier-sails-for-the-mediterranean.

entre diciembre de 1995 y marzo de 1996. Luego siguió una larga pausa por falta de fondos, reparaciones necesarias y la pérdida del submarino nuclear *Kursk* en el año 2000. El segundo viaje al Mediterráneo ocurrió entre diciembre de 2007 y febrero de 2008, seguido por un tercero (diciembre de 2008 a marzo de 2009), cuarto (diciembre de 2011 a febrero de 2012) y quinto (diciembre de 2013 a mayo de 2014). Sobrevino entonces una nueva pausa, probablemente por las demoras en alistar los cazabombarderos MIG-29KR/KUBR como complemento de los más antiguos Su-33[8].



Un caza Sukhoi Su-33 despegando dl portaaviones Almirante Kuznetsov en una fotografía del 2012. Crédito: Mil.ru.

Como puede apreciarse la operación emprendida por la Armada rusa tiene un tamaño considerable por lo que no debe sorprender que no haya estado exenta de incidentes. De acuerdo con el Ministerio de Defensa ruso en la mañana del 9 de noviembre los dos destructores de la clase Udaloy detectaron al submarino holandés Walrus a una distancia de 20 kilómetros usando sus equipos de sonar y un helicóptero antisubmarino Ka-27PL. El submarino intentaba aproximarse para observar las operaciones del Kuznetsov pero fue seguido por los buques rusos durante más de una hora y obligado a retirarse[9]. Posteriormente, el 13 de noviembre, el único MiG.29KUBR cayó al mar en las inmediaciones del portaaviones y el piloto fue rescatado por uno de los helicópteros de salvamento del ala aérea. Al parecer, el accidente se habría producido tras el inicio de operaciones aéreas sobre el espacio aéreo sirio, el día anterior[10].



El crucero Piotr Velikiy (099) en el canal de la Mancha. Crédito: Crown copyright 2016.

Dada la importancia de este despliegue vale la pena aquí recordar las características principales del portaaviones *Almirante Kuznetsov*. Tiene una eslora total de 306.45 metros, una manga de 72.3 y un calado de 10 para un desplazamiento de 67,000 toneladas a plena carga.

8. MARTIN-VÉZIAN , op. cit.
9. TASS. Dutch sub tried to approach Russian aircraft carrier in Mediterranean - defense ministry. En: TASS Russian News Agency. 9 de noviembre de 2016. [Consulta: 14 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://tass.com/defense/911282.
10. COMBAT AIRCRAFT. Russian Navy MiG-29K lost in Mediterranean. En: *Combat Aircraft*. 14 de noviembre de 2016. [Consulta: 14 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.combataircraft.net/2016/11/14/russian-navy-mig-29-in-mediterranean.

El sistema de propulsión cuenta con ocho calderas y cuatro turbinas de vapor que generan 200,000 caballos de fuerza en cuatro hélices para una velocidad máxima de 30 nudos. El buque es manejado por una tripulación de 1960 personas más 626 como tripulación del grupo aéreo embarcado y 40 para funciones de mando y control de una fuerza de tareas. Los sensores incluyen un radar de vigilancia aérea MR-710 Fregat-MA, dos radares de vigilancia aérea MR-320M Topaz, cuatro sistemas MR-360 Podkat para el control de misiles antiaéreos Kinzhal, ocho sistemas 3P37 para el control de los sistemas de defensa cercana Kortik y un sonar de casco de baja frecuencia MGK-345 Bronza[11].



El destructor Severomorsk (619) acompañado del USS Mount Whitney (LCC/JCC 20) en una imagen del 2010. Crédito: US Navy.

Siguiendo la tradición soviética, se encuentra fuertemente armado para ser un portaaviones. Para su defensa antiaérea cuenta con 4 sistemas antiaéreos Kinzhal con 48 misiles 9M330 cada uno; así como 8 sistemas de defensa cercana Kortik con 2 cañones de 30 mm y 32 misiles antiaéreos 9M311 cada uno. Para defenderse de ataques submarinos cuenta con dos lanzadores de cohetes RPK-5 que forman parte del sistema antitorpedos UDAV-1 Liven. Además cuentan con 12 lanzadores verticales para misiles anitbuque P700 Granit de gran alcance[12].

Para el presente despliegue, el Kuznetsov lleva embarcada un ala área compuesta por 18 helicópteros y 14 aviones. Los primeros comprenden cuatro Ka-27PL antisubmarinos, cuatro Ka-27PS de búsqueda y rescate, cuatro Ka-29 de asalto, cuatro Ka-52K de ataque y dos Ka-31R de alerta temprana. Los segundos incluyen diez cazas Su-33 y cuatro MIG-29, uno en la variante biplaza de entrenamiento KUBR y tres monoplazas KR[13].



El destructor Smetlivy (810) en una imagen del 2011. Crédito: Kaketokami.

11. TOPPAN, Andrew. World Navies Today: Russian Surface Combatants. En: World Navies Today. 25 de marzo de 2002. [Consulta: 5 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.hazegray.org/worldnav/russia/surface.htm
12. TOPPAN, op. cit.
13. MAYERS, op. cit.

YEMEN

Ataques con misiles

El 1 de octubre el catamarán de transporte *Swift* fue impactado por un misil antibuque C802 de origen chino que causó daños de consideración pero no logró hundir al buque. Al momento del ataque la nave era operada por el gobierno de los Emiratos Árabes Unidos en apoyo a la intervención que este y otros países musulmanes, encabezados por Arabia Saudí, realizan en Yemen contra los rebeldes hutíes[14]. Como se recordará, esta embarcación fue evaluada por la Armada de los Estados Unidos entre los años 2003 y 2013 lo que dio pie a la construcción de los transportes rápidos expedicionarios de la clase Spearhead.



El USS Mason (DDG-87) en el Golfo de Aden. Crédito: US Navy.

El 9 de octubre se produjo un segundo ataque en el Mar Rojo, esta vez se dispararon dos misiles contra el destructor *USS Mason* (DDG-87) de la clase Arleigh Burke y el buque de trasporte *USS Ponce* (AFSB(I)-15) de la Armada de los Estados Unidos. En esta ocasión, el Mason empleó su sistema antiaéreo Aegis para detectar el ataque y disparar dos misiles antiaéreos Standard SM-2 de largo alcance y un Evolved Seasparrow Missile (ESSM) de mediano alcance así como un señuelo Nulka. Los dos misiles antibuque impactaron en el agua aunque no es claro si esto ocurrió por defectos propios o como consecuencia de las acciones defensivas emprendidas por el Mason. De cualquier manera, esta es la primera vez en la que ambos misiles estadounidenses son empleados en com-



El USS Ponce (AFSB(I)-15) en una imagen del 2013. Crédito: US Navy.

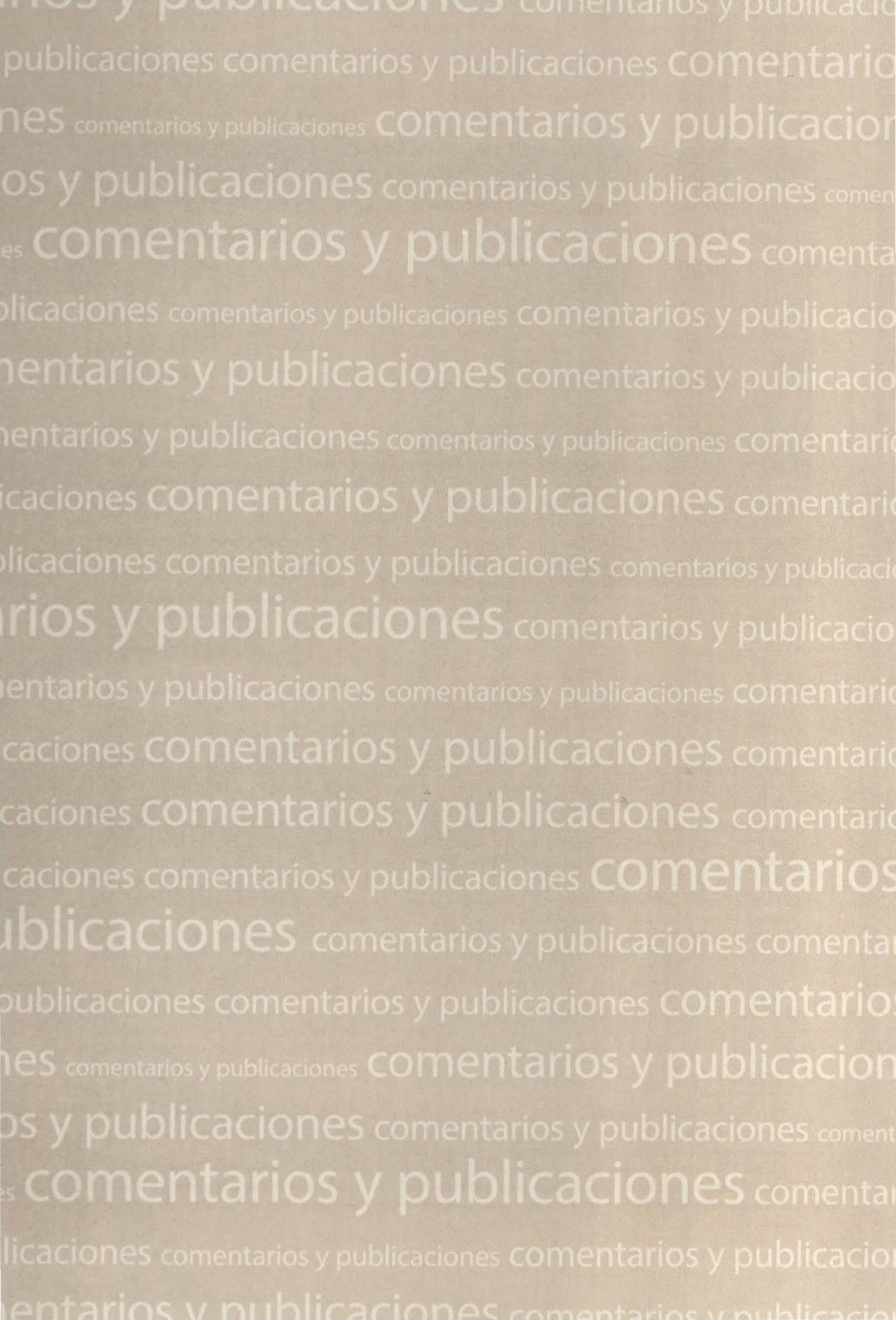
14. BINNIE, Jeremy. UAE's Swift hit by anti-ship missile. En: *IHS Jane's Defence Weekly*. 4 de octubre de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/64274/uae-s-swift-hit-by-anti-ship-missile

bate para la misión para la que fueron diseñados[15]. En represalia contra las acciones de los hutíes, el destructor *USS Nitze* (DDG-94) también de la clase Arleigh Burke realizó un ataque con misiles de crucero Tomahawk en la madrugada del 13 de octubre. Los objetivos fueron tres estaciones de radar ubicadas en las costas de Yemen en el Mar Rojo[16].

Bibliografía

- BINNIE, Jeremy. UAE's Swift hit by anti-ship missile. En: *IHS Jane's Defence Weekly.* 4 de octubre de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/64274/uae-s-swift-hit-by-anti-ship-missile
- COMBAT AIRCRAFT. Russian Navy MiG-29K lost in Mediterranean. En: Combat Aircraft. 14 de noviembre de 2016. [Consulta: 14 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.combataircraft.net/2016/11/14/russian-navy-mig-29-in-mediterranean
- LAGRONE, Sam. USS Mason Fired 3 Missiles to Defend From Yemen Cruise Missiles Attack. En: *USNI News.* 11 de octubre de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: https://news.usni.org/2016/10/11/uss-mason-fired-3-missiles-to-defend-from-yemen-cruise-missiles-attack
- LEGRONE, Sam. Updated: USS Nitze Destroys 3 Houthi Controlled Radar Sites in Retaliatory Strike. En: *USNI News.* 13 de octubre de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: https://news.usni.org/2016/10/13/video-uss-nitze-destroys-3-houthi-controlled-radar-sites-retaliatory-strike
- LERT, Frédéric. French Navy retires Super Etendard. En: *IHS Jane's Defence Weekly.* 18 de julio de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/62317/french-navy-retires-super-etendard
- MARTIN-VÉZIAN, Louis. A long journey for the Kuznetsov. Infographic. En: Offiziere.ch. 14 de noviembre de 2016. [Consulta: 14 de noviembre de 2016]. Disponible en: https://offiziere.ch/?p=30230
- MAYERS, Renaud. Kuznetsov Airwing In Syria. En: *Defensionem.* 7 de noviembre de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.defensionem.com/kuznetsov-airwing-syria
- MER ET MARINE. Le Charles de Gaulle en position dans le golfe Persique. En: *Mer et Marine.* 21 de diciembre de 2015. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.meretmarine.com/fr/content/le-charles-de-gaulle-en-position-dans-le-golfe-persique
- MER ET MARINE. Le Charles de Gaulle en Méditerranée orientale. En: *Mer et Marine.* 29 de setiembre de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.meretmarine.com/fr/content/le-charles-de-gaulle-en-mediterranee-orientale
- RIPLEY, Tim. Russian carrier sails for the Mediterranean. En: *IHS Jane's 360.* 17 de octubre de 2016. [Consulta: 5 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/64669/russian-carrier-sails-for-the-mediterranean
- SAUNDERS, Stephen (Ed.). *Jane's Fighting Ships 2004-2005.* Londres: Janes Information Group. 2004.
- TASS. Dutch sub tried to approach Russian aircraft carrier in Mediterranean - defense ministry. En: TASS Russian News Agency. 9 de noviembre de 2016. [Consulta: 14 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://tass.com/defense/911282
- TOPPAN, Andrew. World Navies Today: Russian Surface Combatants. En: *World Navies Today.* 25 de marzo de 2002. [Consulta: 5 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.hazegray.org/worldnav/russia/surface.htm

15. LAGRONE, Sam. USS Mason Fired 3 Missiles to Defend From Yemen Cruise Missiles Attack. En: USNI News. 11 de octubre de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: https://news.usni.org/2016/10/11/uss-mason-fired-3-missiles-to-defend-from-yemen-cruise-missiles-attack.
16. LEGRONE, Sam. Updated: USS Nitze Destroys 3 Houthi Controlled Radar Sites in Retaliatory Strike. En: USNI News. 13 de octubre de 2016. [Consulta: 10 de noviembre de 2016]. Disponible en: https://news.usni.org/2016/10/13/video-uss-nitze-destroys-3-houthi-controlled-radar-sites-retaliatory-strike.


publicaciones comentarios y publicaciones comentario
nes comentarios y publicaciones comentarios y publicacion
os y publicaciones comentarios y publicaciones comen
es comentarios y publicaciones comenta
blicaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicacio
nentarios y publicaciones comentarios y publicacio
nentarios y publicaciones comentarios y publicaciones comentario
icaciones comentarios y publicaciones comentario
blicaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicaci
rios y publicaciones comentarios y publicacio
nentarios y publicaciones comentarios y publicaciones comentario
caciones comentarios y publicaciones comentario
caciones comentarios y publicaciones comentario
caciones comentarios y publicaciones comentarios
ublicaciones comentarios y publicaciones comenta
publicaciones comentarios y publicaciones comentario
nes comentarios y publicaciones comentarios y publicacion
os y publicaciones comentarios y publicaciones coment
es comentarios y publicaciones comenta
blicaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicacio
entarios y 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.

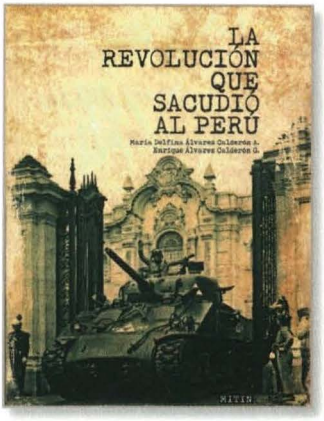


Álvarez Calderón A., María Delfina y Enrique Álvarez Calderón G.

La revolución que sacudió el Perú.

Lima, Impresso Gráfica S.A., 2016.

203 p., ilus., retratos



El 3 de octubre 1968 un golpe militar derroca al presidente Fernando Belaunde Terry. El general de división Juan Velasco Alvarado, hasta ese momento comandante general del Ejército y presidente del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, encabeza el movimiento de las Fuerzas Armadas. Las fallidas negociaciones con la International Petroleum Company dieron el pretexto oportuno, y en la madrugada de ese día los tanques tomaban Palacio de Gobierno y el local del Congreso. En la tarde del mismo día, se da el Estatuto del Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas, firmado por el general de división Ernesto Montagne Sánchez, comandante general del Ejército; el vicealmirante Raúl Ríos Pardo de Zela, comandante general de la Marina; teniente general Alberto López Causillas, comandante general de la Fuerza Aérea. Así se daba comienzo al Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas, que duraría de 1968 a 1980, de tendencia nacionalista y en la primera fase con enfoques radicales de fuerte tinte izquierdista.

La obra investiga esta controversial etapa de la historia del Perú en la que el gobierno Revolucionario va a producir tantos cambios que afectará profundamente la estructura del país como nación, cuyas secuelas en su conjunto no se han apreciado aún cabalmente: ¿Afectó sobre el sentimiento



Portada del diario El Comercio del 3 de octubre de 1968.

de identidad nacional? ¿Cuánto tuvo que ver con el surgimiento inmediato en 1980 de los movimientos terroristas de Sendero Luminoso y el Movimiento Revolucionario Túpac Amaru? Al parecer las profundas reformas que impuso el gobierno militar de Velasco Alvarado no pudieron satisfacer las demandas sociales del Perú Profundo al cual se dirigía el bizarro general.

Aunque han pasado casi cuarenta años, esta escabrosa época no ha sido aún suficientemente investigada, como si se la mirara con pudor vergonzante, tal cual revela la escueta bibliografía de la que disponemos. El trabajo que ahora tenemos en manos, no va precisamente a analizar la trascendencia que la Revolución tuvo para el futuro del país, ese que es precisamente el que vivimos ahora. Antes bien, se enfoca en lo que fue el movimiento desde dentro, en sus personajes, motivaciones, ambiciones e intrigas por el poder y, sobre todo, en el gran protagonista, Velasco Alvarado. A través de entrevistas a quienes lo conocieron de cerca y se relacionaron con él, hay un intento de conocer al general en su dimensión humana, íntima, familiar, a fin de comprender al líder, y averiguar si realmente fue el gran iluminado, redentor del Perú profundo llamado a cambiar el destino del país tomando las más atrevidas decisiones políticas.



3 de octubre de 1968, ingresando a Palacio de Gobierno.

La obra discurre con la amenidad que le brinda el estilo periodístico, que utiliza además un recurso de la prensa, como es el de las entrevistas. Recoge el testimonio de quienes vivieron cercanamente el proceso, incluyendo a uno de sus protagonistas, el general Francisco Morales Bermúdez, presidente de la segunda fase del Gobierno Revolucionario; a monseñor Luis Bambarén, S. J., al contralmirante Alfonso Panizo Zariquiey, al doctor Max Hernández y a Richard Web, entre otros. Este tipo de "confesión" o confidencia que es la entrevista, les permite a los autores acceder a información que hasta ahora permaneció en secreto, que tan bien saben guardar los militares y que tanta curiosidad ha despertado en la ciudadanía de entonces y ahora.



El expresidente del Perú Juan Velasco Alvarado - 1968.

Se incluye la entrevista que César Hildebrandt le hizo a Velasco el año 1977, cuando ya no estaba en el poder, en la que le hace definir el objetivo de su gobierno: "Hacer del Perú un país independiente y cambiar las estructuras para que se desarrollara con independencia, con soberanía". Y expresa muy bien lo que vivió el país: una revolución en la que "entramos de frente a actuar, a operar con velocidad. Nosotros hemos hecho cuántas cosas a una velocidad espantosa". Como colofón señala: "La revolución se ha dado el gusto de hacer las transformaciones que no hicieron los civiles."

Por otra parte, es relevante el acápite que trata sobre la relación de la Marina con el golpe de Estado, que en principio habría sido solo militar, con resistencia inicial de la Fuerza Aérea y la Institución Naval. Al adherirse al Gobierno revolucionario ambas fuerzas, el almirante Luis Ernesto Vargas Caballero iba a ir tomando distancia de las decisiones gubernamentales, hasta la crisis final cuando se opone a la toma de los medios informativos. Los autores hacen una breve reseña, con el testimonio del almirante Alfonso Panizo sobre la intervención de la Marina hasta "la protesta de la Armada" el 24 de junio 1975, bajo el liderazgo del contralmirante José Carvajal Pareja, quien toma el comando general de la Escuadra y ordena el zarpe de la Escuadra. Se le exige al presidente Velasco la

deposición del copresidente y ministro de Marina vicealmirante Guillermo A. Faura Gaig. A la medianoche el Gobierno accede al pedido.

El capítulo III, sobre la segunda fase, año 1975, con Morales Bermúdez en el poder, se revelan las intrigas y conspiraciones previas para relevar a un Velasco debilitado por la enfermedad sopesando si debía ceder el paso a un sucesor. Finalmente, en la conspiración final en Tacna con la aprobación de todas las regiones, Morales Bermúdez protagoniza el "Tacnazo".

Sobre el tema de la Revolución de la Fuerza y su Gobierno Revolucionario la historia no ha emitido aún un juicio terminante, como lo reconocen sus autores. Sin embargo, el libro nos acerca a sus personajes, sus motivaciones y a la fuerza de los acontecimiento que en algún momento parecieron desbordar las intenciones primigenias de sus gestores y llevar al país por las procelosas aguas de un gobierno cada vez más inclinado a la izquierda y a los gobiernos cercanos al bloque comunista, y encaminándose tal vez a la guerra. El libro ejerce una especial fascinación con hechos y personajes que se nos revelan aún muy contemporáneos. Recomendamos su lectura.

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 diez 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

EDITORIAL

7 Contralmirante, César Linares Roca

SECCIÓN ESPECIAL: BUQUE ESCUELA A VELA BAP *UNIÓN*

10 BUQUE ESCUELA A VELA BAP *UNIÓN*, UNA TRAVESÍA HISTÓRICA

19 SUEÑO HECHO REALIDAD, NUESTRO BUQUE ESCUELA A VELA
Capitán de Navío Luis López de Vinatea

29 BAP *UNIÓN* (BEV-161) ¡BUQUE ESCUELA A VELA DE TODOS LOS PERUANOS Y ORGULLO DEL PERÚ!
Capitán de Navío Gianfranco Polar Figari

SECCIÓN ARTÍCULOS

37 LA ARMADA PERUANA EN 1955. UNA CRÓNICA NAVAL.
Teniente Primero Michel Laguerre Kleimann

51 LAS CIENCIAS OCEANOGRÁFICAS Y SU RELACIÓN CON EL FENÓMENO DE LA NIÑA
Capitán de Fragata Julio Cesar Chilet Correa

67 ¡*HUÁSCAR*!... ¡SIEMPRE *HUÁSCAR*!
Contralmirante (r) Luis Felipe Ego-Aguirre Villacorta

81 LAS ACCIONES DEL ALMIRANTE LIZARDO MONTERO EN CAJAMARCA DURANTE LA GUERRA CON CHILE 1881 – 1882
Licenciado en Historia Julio César Abanto Chani

95 TENSIONES EN LA BAHIA: LAS SUBLEVACIONES NAVALES EN CHILE Y EL PERÚ DE 1931 Y 1932
Historiador Jaime Miguel Taype Castillo

115 LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ EN LA FUNDACIÓN D EL CLUB DE REGATAS LIMA EN 1875
Alférez de Fragata (r) Jaime Ignacio Romero Valdivieso

129 CONTROLANDO EL PUERTO: LA POLÍTICA PREVENTIVA DEL SERVICIO DE SANIDAD MARÍTIMO DURANTE LA EPIDEMIA DE FIEBRE AMARILLA DE 1868
Bachiller en Historia Sally Inga Rumiche

SECCIÓN NACIONAL

145 ACTUALIDAD NACIONAL
Licenciada en Ciencias de la Comunicación
Tatiana Figueroa López

SECCIÓN INTERNACIONAL

159 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
Magíster en Historia Víctor Torres Laca

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

167 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Bibliotecaria Esperanza Navarro Pantac



Año 109 / número 3 - 2016

REVISTA DE MARINA



Especial
225 años de creación de la Capitanía de Puerto del Callao

REVISTA DE MARINA

Año 109 / número 3 - 2016



Año CXV Callao, diciembre de 2016 Núm. 3

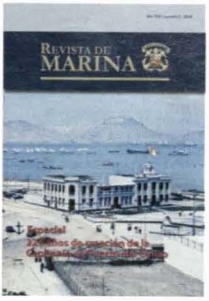
La *Revista de Marina* es una publicación profesional, de periodicidad cuatrimestral, especializada en temas navales y marítimos, fundada en el año 1907, y tiene como propósito constituirse en un medio para difundir, promover e informar sobre materias de interés para el desarrollo y empleo del poder naval y promover la conciencia marítima.

Es editada por el Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, y está dirigida al personal naval en general, y a todo público e instituciones relacionadas con el quehacer naval y marítimo.

La *Revista de Marina* tiene un tiraje de tres mil ejemplares, y es distribuida a sus suscriptores, así como a miembros de los diferentes poderes públicos, instituciones estatales y privadas vinculadas a actividades marítimas, a académicos y empresarios nacionales, a bibliotecas especializadas, a instituciones de educación superior y a instituciones armadas extranjeras.

REVISTA DE MARINA

Año 109 / número 3 - 2016



Portada: Vista de la plaza Grau del Callao, el local de la capitanía del puerto y al fondo la isla San Lorenzo. En Historia Marítima del Perú. Tomo I Los puertos. Miguel Florez Nohesell (1986).

Director
Calm. César Linares Roca

Editor general
C. de N. John Rodríguez Asti

Asesoría editorial y coordinación
C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti

Comité editorial y científico
Calm. César Linares Roca, Marina de Guerra del Perú
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Mg. Ernesto Morales Erroch, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Calm. (r) Rodolfo Reátegui Rodríguez, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
C. de N. John Rodríguez Asti, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Calm. (r) Francisco José Yabar Acuña, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Mg. Hugo Pereyra Plasencia, Pontificia Universidad Católica del Perú
Mg. Carlos Ernesto Ausejo Castillo, Centro Peruano de Arqueología Subacuática

© 2016, 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, anexos 2334
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 109, n. 3 - 2016. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2016
V.; 23.5cm. X 17.5cm.
Cuatrimestral
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.



Mapa Mi Perú-Capitanías 1847
Mariano Felipe Paz Soldán

SUMARIO

EDITORIAL

7 Contralmirante César Linares Roca

SECCIÓN ESPECIAL: 225 AÑOS DE CREACIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DEL CALLAO

9 225 AÑOS DE CREACIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DEL CALLAO

19 225 AÑOS DEL ESTABLECIMIENTO DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DEL CALLAO, 1791-2016
Contralmirante César Linares Roca

39 IMPRESIONES EN LA CONDUCCIÓN DE LA CAPITANÍA MÁS ANTIGUA DE LA REGIÓN
Capitán de Navío Felipe Alfredo Silva Berenguel

SECCIÓN ARTÍCULOS

43 EL GRAN INCENDIO DE GUAYAQUIL DE 1896 Y EL VIAJE DE AUXILIO DEL CRUCERO *LIMA*.
Capitán de Navío John Rodríguez Asti

49 EL ESCUADRÓN DE SPEE Y LA GUERRA DE CORSO ALEMANA EN EL PACÍFICO AMERICANO.
Capitán de Fragata (r) Jorge Ortíz Sotelo (Ph.D.)

69 LIDERAZGO Y GESTIÓN MILITAR: SABER PRIORIZAR ES SABER GESTIONAR
Capitán de Corbeta Gabriel Donayre Montesinos

79 EL SANTUARIO NACIONAL LOS MANGLARES DE TUMBES Y EL ROL DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL
Teniente Primero Jonatan Mendoza Alarcón

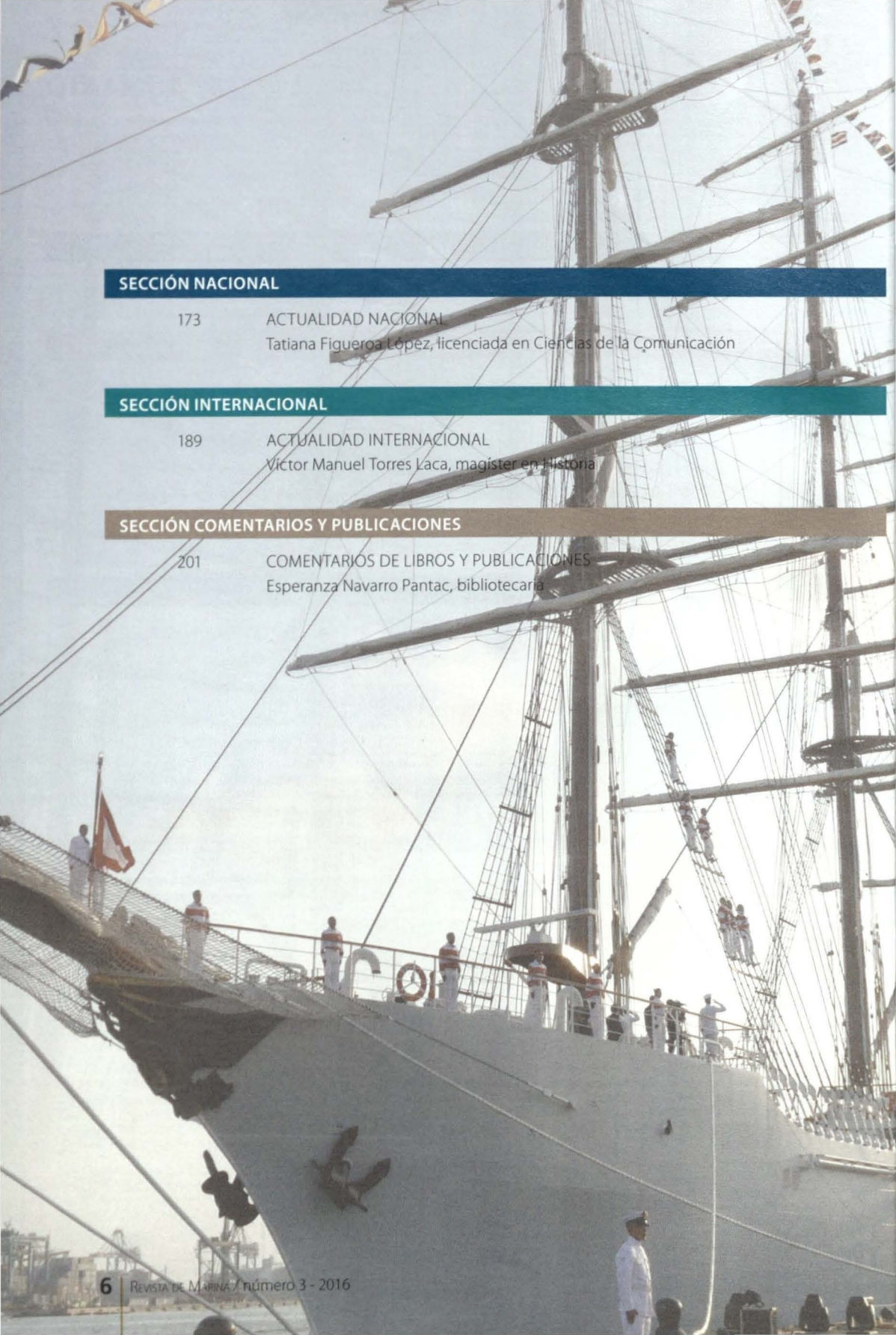
89 ENSAYO SOBRE EL MAR PERUANO Y SUS AGUAS CONTINENTALES
Contralmirante (r) Raúl Parra Maza

105 SIMULACIÓN COMO PARTE DE LA GESTIÓN DE CRISIS
Magister Bruno Arias Bailly

125 1986
Capitán de Navío Juan Carlos Llosa Pazos

131 GEOPOLÍTICA PORTUARIA NACIONAL: RETOS Y POSIBILIDADES
Contralmirante Jean Jesú Doig Camino

155 DESDE CERVANTES SAAVEDRA HASTA LOS VÁSQUEZ DE VELASCO.- CONEXIONES Y RELACIONES DE PARENTESCO EN LA ARMADA PERUANA, SIGLOS XVI-XXI
Teniente Primero Michel Laguerre Kleimann



SECCIÓN NACIONAL

173 ACTUALIDAD NACIONAL
Tatiana Figueroa López, licenciada en Ciencias de la Comunicación

SECCIÓN INTERNACIONAL

189 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
Víctor Manuel Torres Laca, magíster en Historia

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

201 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Esperanza Navarro Pantac, bibliotecaria

EDITORIAL



Contralmirante
CÉSAR LINARES ROCA
Director

Hemos llegado a la última edición del presente año que nos permite reflexionar sobre la importancia y grandeza de una Institución como la Marina de Guerra, cuyos orígenes y antecedentes de formación se remontan más allá de nuestra era republicana cuando ya hombres de mar nacidos en estas tierras desempeñaban actividades vinculadas a lo que hoy entendemos bajo el concepto de defensa nacional y protección de nuestros intereses marítimos.

La condición privilegiada que me confiere el cargo de Director de Intereses Marítimos, de ser a su vez Director de este prestigioso y centenario órgano de información profesional, me permite presentar en este número una sección especial dedicada a una de las entidades mas representativas de nuestra institución y más antigua a nivel regional en conducir las tareas de protección y vigilancia de nuestros intereses, la capitanía del puerto del Callao. Podremos revisar no solo la historia de esta importante dependencia naval que ha cumplido 225 años al servicio de la nación, sino proyectarnos hacia el futuro de sus acciones estratégicas como elementos aportantes a la seguridad y contribución al desarrollo nacional.

Felicidades al cuerpo de Guardacostas, que fieles a su lema de estar *"Siempre Vigilantes"*, conduciéndose *"Siempre con Honor"*, nos enorgullecen con sus trascendentales acciones.

Encontraremos como siempre, acompañando a la sección especial, interesantes contenidos en las diferentes áreas temáticas, elaborados por

destacados colaboradores de gran capacidad profesional que coadyuvan con su aguda y dedicada pluma a brindar en cada edición, la calidad que nos distingue.

Ad portas de un año nuevo solo me queda renovar mi compromiso y sin lugar a dudas de nuestro equipo editorial, de continuar aportando con esfuerzo y profesionalismo al engrandecimiento de la gloriosa Marina de Guerra del Perú.

El Director.

Virrey del Perú
Frey Francisco
Gil de Taboada y Lemos
1790-1796

Especial



225 años
de creación de la Capitanía de Puerto del Callao
1791-2016

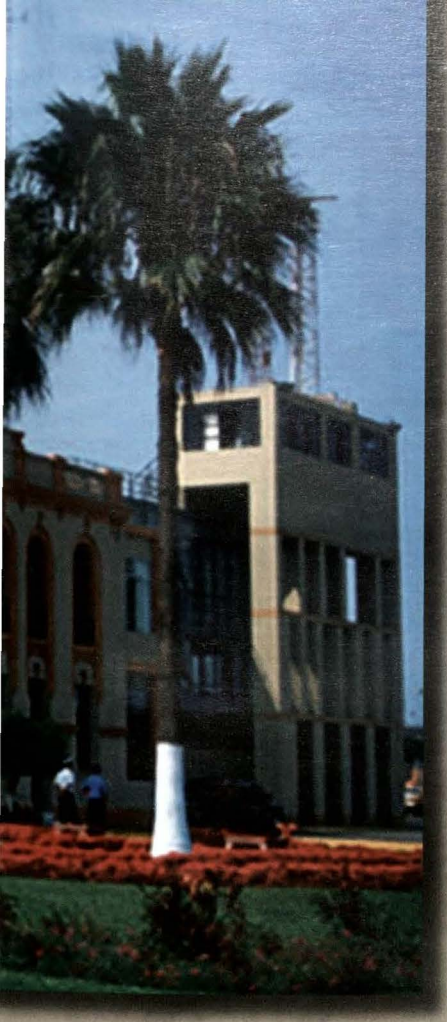
Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Ayer, hoy y siempre protegiendo nuestros Intereses Marítimos en mares, ríos y lagos.



Capitanía Guardacostas Marítima del Callao celebró 225° aniversario de su creación

El 5 de noviembre, la Capitanía Guardacostas Marítima del Callao realizó una ceremonia con ocasión de conmemorar su 225° aniversario de creación, acto en el cual estuvo presente el almirante Edmundo Deville del Campo, comandante general de la Marina, acompañado del vicealmirante Mauro Cacho de Armero, jefe del Estado Mayor General de la Marina, y del vicealmirante Víctor Pomar Calderón, director general de Capitanías y Guardacostas, así como autoridades navales e invitados.



Edificio actual de la Capitanía de Puerto del Callao, 2016.

La ceremonia conmemorativa se inició con la entonación del Himno Nacional y los honores correspondientes al personal naval que ofrendó su vida en cumplimiento del deber, así como la lectura del dispositivo legal de creación de la Capitanía Guardacostas Marítima del Callao.

En el discurso alusivo al aniversario, el vicealmirante Víctor Pomar Calderón precisó que con Resolución de la Comandancia General de la Marina 0287-2005-CGMG del 15 de marzo de 2005, se reconoce la creación de la Capitanía Guardacostas Marítima del Callao.

A continuación, el contralmirante César Linares Roca, director de Intereses Marítimos, dio una conferencia magistral recordando los antecedentes históricos que datan desde la época de la Colonia, periodo en el que, en sucesivos años, va cambiando de denominación, hasta que el 1 de noviembre de 1791 finalmente se crea, por Real Orden, la Capitanía del Puerto del Callao. Fue designado como primer capitán de puerto, el capitán de fragata Agustín de Mendoza y Arguedas.

Al finalizar, el contralmirante Linares expresó: *"Trabajemos juntos en el esfuerzo que demandan la protección y fortalecimiento de nuestros intereses marítimos. Asentemos el concepto de poder marítimo de la mano del misionamiento y tareas que desarrolla nuestra Autoridad Marítima y sus capitanías, como entidades fundamentales que asumen con perspectiva histórica y panorama de futuro su real rol de actores de cambio para la defensa y el desarrollo del país. El progreso nos llegó por el mar y nos marca una pauta de sostenibilidad de este anhelado desarrollo y bienestar general".*

Ceremonia conmemorativa de la Capitanía de Puerto del Callao



Vicealmirante Víctor Pomar Calderón, director general de Capitanías y Guardacostas, dando lectura del dispositivo legal de creación de la Capitanía Guardacosta Marítima del Callao de fecha 15 de marzo de 2005.



Contralmirante César Linares Roca, a cargo de la conferencia magistral sobre la creación de la Capitanía de Puerto del Callao.



Almirante Edmundo Deville del Campo, comandante general de la Marina, en discurso alusivo al aniversario de creación de la Capitanía de Puerto del Callao.



Autoridades navales y civiles siguen con atención el desarrollo de los eventos, realizados el 24 de noviembre de 2016.



Almirante Edmundo Deville del Campo y vicealmirante Víctor Pomar Calderón, develando la placa conmemorativa alusiva al aniversario de creación de la Capitanía de Puerto del Callao.



Saludo y felicitaciones del monseñor José Luis Del Palacio, obispo del Callao, por el aniversario de la Capitanía del Callao.



Parte de la muestra museográfica temporal presentada en el evento conmemorativo.



Edificio de la Capitanía de Puerto del Callao.



Exposición de modelos a escala de naves vinculadas con la actividad marítima.
(Muestra Museográfica)

Ceremonia en la Capitanía de Puerto del Callao



Llegada de autoridades navales.



Dotación de la Capitanía de Puerto del Callao.



Director general de Capitanías y Guardacostas, vicealmirante Víctor Pomar Calderón.



Inicio de la ceremonia.



Saludo y reconocimiento a autoridades.



Dotación de la Capitanía de Puerto del Callao, 2016.

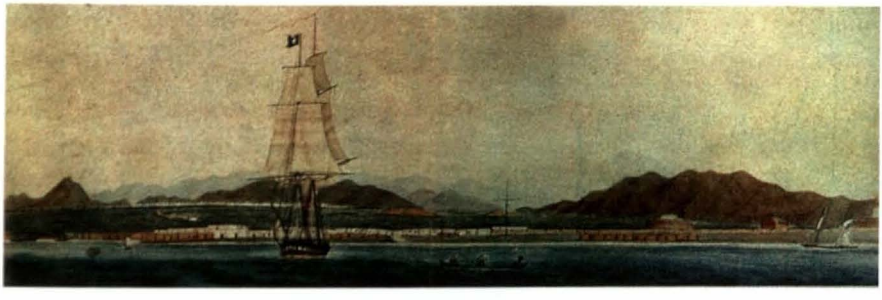
CAPITANES DEL PUERTO DEL CALLAO HASTA LA PROCLAMACIÓN DE LA INDEPENDENCIA

Capitán de Fragata
Agustín de Mendoza y Arguedas
1793 a 1800



Capitán de Navío
José Pascual de Vivero
1801 a 1802
(Interino)

Capitán de Fragata
Fernando Camuñez
1803 a 1821



Vista del Callao
B.W. Stevenson, 1825

"Estaré a la mira por si vuelven notablemente Buques Extranjeros Contrabandistas, para las medidas que en las circunstancias pueda tomarse".

Joseph Pascual de Vivero, 19 de mayo de 1811

225 años del establecimiento de la Capitanía de Puerto del Callao, 1791-2016

Contralmirante César Linares Roca
Egresó de la Escuela Naval del Perú con el grado de alférez de fragata el 1 de enero de 1985.Es calificado en Electrónica y Comunicaciones, así como en Guerra de Superficie. Ostenta una maestría en Administración de la Universidad San Ignacio de Loyola. El 1 de enero de 2013 ascendió al grado de contralmirante y fue ratificado en el cargo de director de Telemática de la Marina. El 2014, asumió el cargo de comandante de la Fuerza de Superficie. El 6 de enero de 2015, mediante Resolución Suprema 002-2015-DE/MGP, asumió el cargo como director de Intereses Marítimos.



RESUMEN
El presente año, la Capitanía de Puerto del Callao conmemoró sus 225 años de establecimiento como institución, lo que la ubica como una organización que trascendió a los años propios del Virreinato para desarrollarse en la joven república y consolidarse en los tiempos actuales. Sus funciones primigenias continúan vigentes demostrando que el derrotero iniciado aquel 1 de noviembre de 1791 continúa vigente.

PALABRAS CLAVE: Capitanía de Puerto del Callao, administración marítima, intereses marítimos, guardacostas.

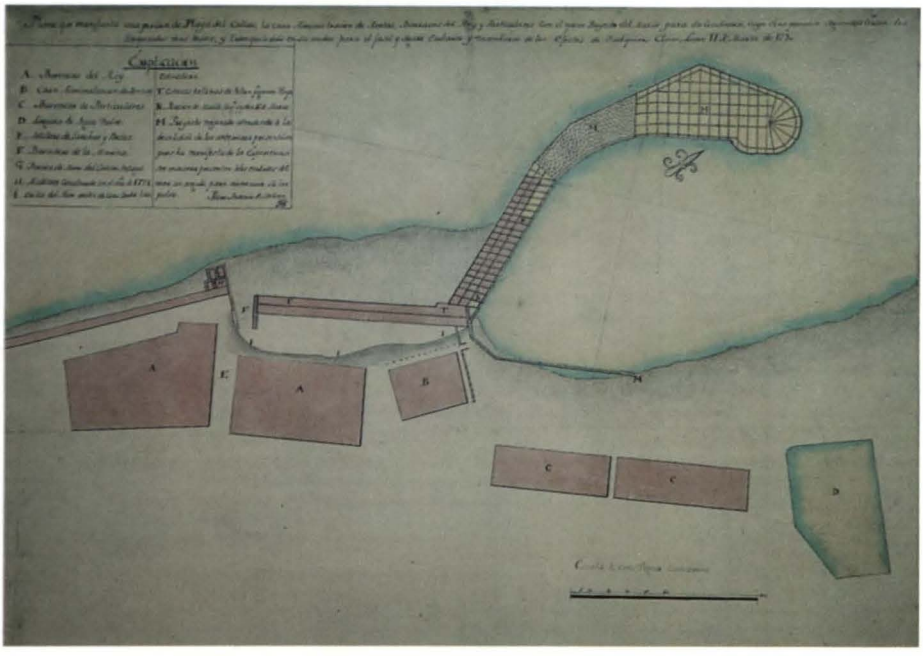
ABSTRACT
This year, the Captaincy of Puerto del Callao commemorated its 225 years of establishment as an institution, which places it as an organization that transcended the years of the Viceroyalty to develop in the young republic and consolidate in the current times. Its original functions continue in force, demonstrating that the course begun on November 1, 1791, continues.

KEYWORDS: Captaincy of Puerto del Callao, maritime administration, maritime interests, coast guard.

Antecedentes

A finales del siglo XVII y principios del XVIII, el Imperio español mostraba signos de deterioro político por las constantes guerras contra Gran Bretaña. La corrupción y la evasión de impuestos contribuían al deterioro de las finanzas. Las instituciones político-administrativas permanecían casi inamovibles desde los tiempos de la Conquista. Las pestes y las epidemias habían producido una crisis demográfica y, ante esta situación, los monarcas fortalecieron la economía española mediante el máximo aprovechamiento de los recursos provenientes de sus colonias. Así, unificaron su administración a través de la designación de ministros más eficientes-innovadores.

• Artículo recibido el 25 de noviembre de 2016, aprobado para su publicación el 14 de diciembre de 2016



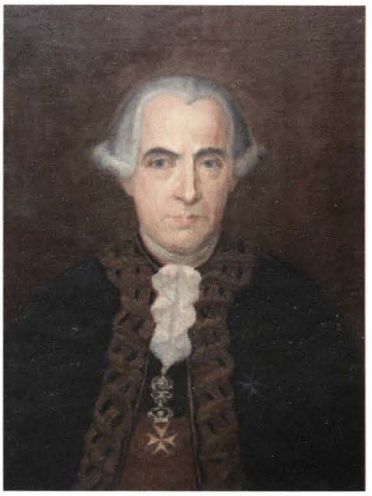
Mapa del puerto del Callao, siglo XVII

Estas reformas de la dinastía borbónica estaban inspiradas en la Ilustración y pretendían alcanzar el control directo de la burocracia imperial sobre la vida económica. Las reformas intentaron redefinir de esta forma la relación entre España y sus colonias en beneficio de la propia península. Para 1778, el ilustrado rey Carlos III "liberalizó" el comercio en sus dominios y, en 1790, luego del tratado de San Lorenzo en el Escorial, permitió que los balleneros británicos pudiesen operar frente a las costas americanas e ingresar a puerto en caso de emergencia.

Esta flexibilidad significó también que los navíos cargados de diversas clases de mercadería comerciaran en puertos distintos a los de Sevilla, aligerando las restricciones de acceso de los mercantes británicos, franceses y estadounidenses a puertos americanos. Esto ocasionó que al contrabandista propio se sumaba ahora el extranjero, el cual, recurriendo a argucias, buscaba evadir el pago de impuestos comerciales.

Curiosa e irónica reacción de una reforma no tan reformista. Se buscaba optimizar los flujos de divisas hacia la metrópoli ibérica, pero diversos informes redactados tanto por oficiales de la Real Armada destacados en las costas del Pacífico sudamericano, como de los navegantes, comerciantes y de las mismas

autoridades virreinales, tuvieron como resultado todo lo contrario. Es así que el rey Carlos IV declaró la necesidad de establecer en el principal y más dinámico puerto del Virreinato del Perú una capitanía que resguardase el correcto y buen intercambio comercial, así como la eficiente policía marítima.

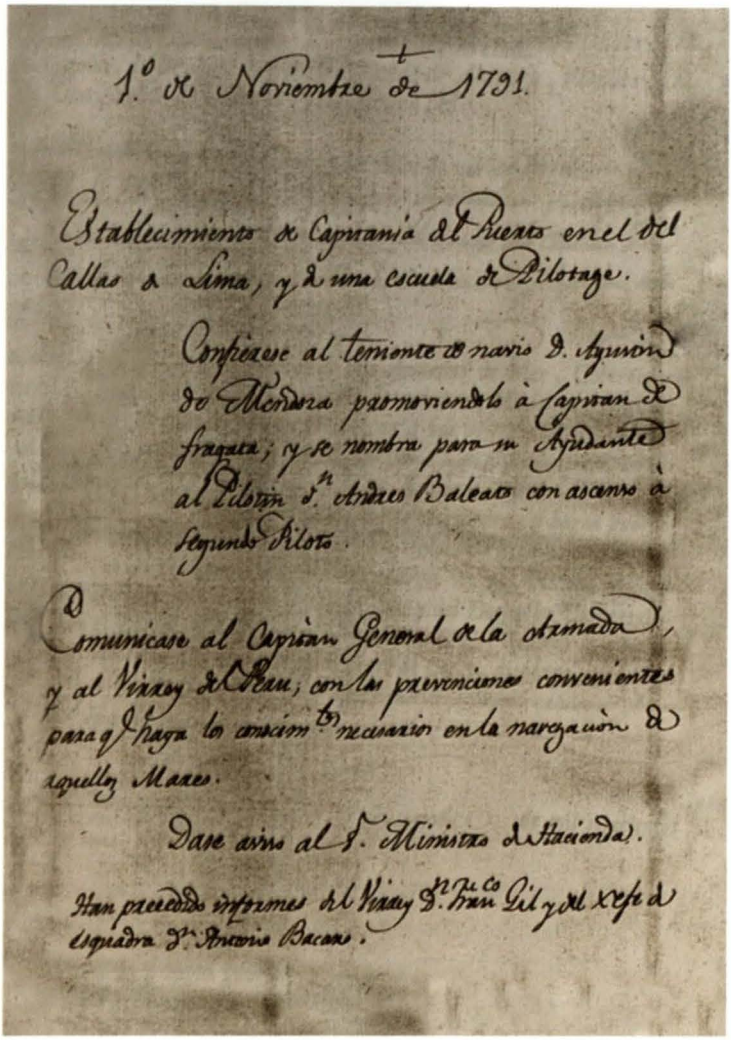

Bailío frey Francisco Gil de Taboada

Esto se decretó el 1 de noviembre de 1791, bajo el virreinato del bailío frey Francisco Gil de Taboada Lemus y Villamarín, oficial de Marina y caballero de la orden de San Juan, se estableció la capitanía de puerto en el Callao *"para que controlara la actividad marítima"*. Siete años después se creó la de Valparaíso, mientras que la de Guayaquil y Concepción se fundaron en 1802. Estas tres estuvieron bajo la jurisdicción del Departamento Marítimo del Callao, creado en 1799[1].

El primer capitán de puerto del Callao fue el capitán de fragata de origen moqueguano Agustín Mendoza y Arguedas, mientras que el primer ayudante inicial fue el segundo piloto Andrés Baleato. Luego de Mendoza, asumió de manera interina el capitán de navío Joseph Pascual de Vivero (1801-1802). El tercer y más longevo capitán de puerto durante el Virreinato fue el capitán de fragata Fernando Camuñez (1802-1821)[2].

Vale la pena hacer un alto en este acápite para refrescar algunos aspectos de una figura insigne de la historia hispano-peruana y de la capitanía de puerto, Joseph Pascual de Vivero, quien desde que era un bisoño teniente de navío al servicio de la Real Armada tuvo el encargo de comandar el bergantín *El Peruano*. Este bergantín, junto al *Limeño*, ambos mandados a construir en Cádiz por el virrey Gil de Taboada para combatir los actos de contrabando, pesca ilegal y comercio marítimo, llegaron al Perú en 1795 y se constituyeron en las primeras unidades guardacostas del país[3].

1. ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao, 1746-1824*. México D.F.: Bonilla Artigas Editores y Universidad Nacional Autónoma de México. 2005, p. 41.
2. Op. cit., p. 42.
3. ORTIZ SOTELO, Jorge, TOLEDO VALDEZ, Lorena. Los bergantines *Peruano* y *Limeño*. 2002. En: *Revista de Historia Naval*, Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada Española. Nro. 76, pp. 75-86.



1.° de Noviembre de 1791.

Establecimiento de Capitanía del Puerto en el del Callao a Lima, y de una escuela de Pilotage.

Confiérese al teniente de navío D. Agustín de Medina promoviéndole á Capitan de fragata; y se nombra para su Ayudante al Piloto 2.° Andres Baleato con ascenso á Segundo Piloto.

Comunícase al Capitan General de la Armada, y al Virrey del Perú; con las prevenciones convenientes para q.e haga los asientos necesarios en la navegación de aquellos Mares.

Dase aviso al S.r Ministro de Hacienda.

Han precedido informes del Virrey D.n Fran.co Gil y del Xefe de Esquadra D.n Antonio Bacaro.

Documento de creación de la Capitanía de Puerto del Callao.

Pascual de Vivero debe ser reconocido como un oficial que sentó las bases y raíces de nuestra actividad naval republicana, al comandar nuestras naves y formar hombres de mar en la transición y contínuum que se diera del paso virreinal a la de la naciente república. Fue capitán de puerto del Callao y también asumió la Comandancia General de la Marina en 1824. Se mantuvo del lado patriota en estos primeros años de convulsión política. Falleció en Lima en 1834 con el grado de vicealmirante.

La ubicación de la capitanía se estableció en un principio en la proximidad de la futura dársena, para luego mudarse al arsenal de la Armada, en las actuales instalaciones del Museo Naval del Perú, sede Callao. La mudanza a su edificio desde donde funciona hoy ocurrió durante la primera mitad del siglo XX. El ilustre historiador naval capitán de fragata Fernando Romero Pintado, fallecido en 1996, nos describe que "los capitanes de puerto desempeñaban un doble papel. Uno de ellos era de carácter militar, especialmente en relación con las milicias navales; el otro papel se derivaba de que los capitanes de puerto asumían como autoridad, en cuanto al gobierno económico y civil de los puertos y con respecto a los navíos mercantes". En otras palabras, desde su creación su función fue "velar por el orden y policía del puerto en su aspecto propiamente marítimo"[4].



Pascual de Vivero

Dentro de las funciones de la capitanía, en 1805 se dispuso que "el capitán de puerto desempeñara la comandancia de matrículas, con el auxilio de un ayudante". Esta matrícula era para las gentes de mar conformadas por marineros, carpinteros, pescadores, playeros, izadores, cargueros de playa, entre otros. Se organizaba en tres categorías: oficiales de mar (contramaestre y guardianes), marinería de servicio, y carpinteros y calafates. Haciendo un símil con la terminología actual, la matrícula de gente de mar sería una lista de servicio militar[5].

Considerando que el problema del contrabando fue la principal causa del establecimiento de la capitanía, vale recordar brevemente las observaciones y acciones que los distintos virreyes pasaron para combatirlo. El historiador peruano Jose Agustín de la Puente Candamo refiere que el marqués de Osorno sostenía que: "en alta mar, en el frecuente encuentro con las embarcaciones del comercio del país, como en las arribadas que estas pueden hacer, se da con fines ulteriores, el establecimiento de correspondencia con los habitantes para cimentar un comercio clandestino". Por ello, dispuso tajantemente que se cumpliera con la orden del rey de negar cualquier auxilio a los balleneros ingleses

4. ROMERO PINTADO, Fernando. *La República. 1850 a 1870. Historia Marítima del Perú* (tomo VIII, vol. 1). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1984.
5. ORTIZ SOTELO, op. cit., pp. 43-44.



Puerto del Callao, 1848.

que "se encuentren ilegalmente en aguas del Pacífico"[6].

Por su parte, José Antonio de Abascal sostuvo que "para la vigilancia de los balleneros es muy útil un desarrollo más amplio de los guardacostas". Ya en las postrimerías del régimen virreinal en el Perú, Joaquín de la Pezuela recomendó motivar a los comerciantes particulares que se armasen en corso debido a que "la pobreza de la real hacienda no permitía establecer guardacostas"[7].

En los primeros años de vida independiente, la ausencia de orden fue de lo que adoleció la joven república peruana. Con autoridades de precoz duración y el comercio en cierto estado de postración, la labor de la capitanía de puerto incrementaba en importancia y valor, pues de esta dependía el correcto flujo de ingresos comerciales para sostener la flamante y frágil estructura del Estado peruano.

Un resumido relato de algunos de los acontecimientos e injerencias de la Capitanía de Puerto del Callao durante sus años republicanos permitirá conocer el panorama y el ambiente en los cuales ejerció la autoridad marítima la amplitud

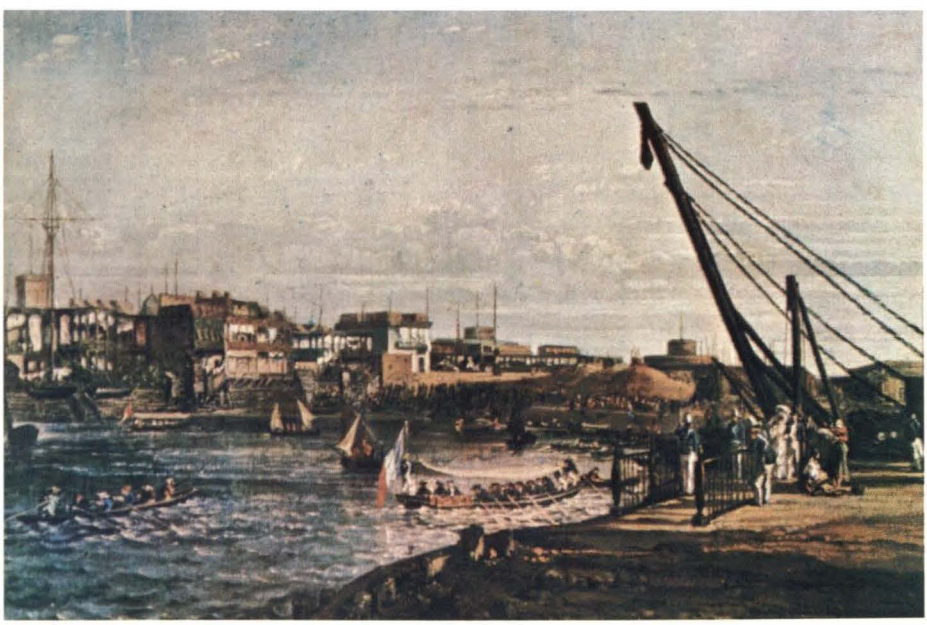
6. PUENTE CANDAMO, José Agustín de la. *La Independencia. 1790 a 1826. Historia Marítima del Perú.* (Tomo V, vol. 2). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.1981, pp.24-25.
7. Op. cit., p. 25

de sus roles, así como el espacio en el que debía ejercerlos, ejecutando acciones y asuntos que van desde la limpieza y orden en la bahía y en los muelles, los permisos de entrada y salida de embarcaciones y el visto bueno de sus tripulaciones, hasta los aspectos hidrográficos, comerciales y militares.

En 1828, Pascual de Vivero informó al director de Marina sobre la retención de la fragata norteamericana Harriet por ser sospechosa de fraude. Ese mismo año se dispuso por primera vez el cierre del tráfico del puerto a partir de las 20:00 horas en verano y a las 19:00 horas en invierno[8].

En 1835, se ordenó a la capitanía brindar toda su ayuda al bergantín británico HMS Beagle, famosa nave científica comandada por Robert Fitz-Roy[9]. La intervención del marino y científico peruano Eduardo Carrasco fue de vital apoyo. Hoy nuestro buque oceanográfico con capacidad polar lleva su nombre.

En 1838 el capitán de fragata Domingo Valle Riestra fue designado como capitán de puerto. En 1843 se registró el primer encallamiento republicano en las inmediaciones del camotal[10].



Puerto del Callao, 1852.

8. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. Capitanía de Puerto del Callao. Comandancia General de Marina al ministro de Guerra y Marina, 1828. Caj.1, exp. C7, fol. 33.
9. Ídem, 1835. Caj. 4, exp. C27, fol. 62.
10. Ibídem, 1838, Caj. 6, exp. C45, fol. 31.

En 1851, la fragata estadounidense Gobernor Davis naufragó en la bahía del Callao, al igual que la inglesa Lord Wellington, frente a la isla San Lorenzo[11].

Una nota curiosa sucedió en 1854, cuando el capitán de navío Pedro José Carreño solicitó el reemplazo del ayudante de la capitanía, alférez de fragata Luis Germán Astete, aduciendo que no cumplía con sus deberes[12]. Menudo antecedente para uno de los marinos más conspicuos y completos de la segunda mitad del siglo XIX. Cabe resaltar que durante la ocupación chilena luego de la campaña naval de 1879 cupo a German Astete proteger el puerto del Callao como capitán de puerto, y dispuso, entre otras acciones, el hundimiento de la gloriosa corbeta Unión en la bahía del Callao. Su mástil se yergue incólume hoy en el alma máter de la oficialidad naval.

En 1855 se nombró capitán de puerto al capitán de navío José Boterín[13]. Para este año, existían 14 capitanías en el litoral: Callao, Paita, Islay, Arica, Iquique, Casma, Ilo, Huanchaco, Huacho, Pisco, San José, Tumbes y Chala.

Durante el periodo que duró el conflicto internacional con España, la Capitanía tuvo un rol preponderante. Aunque no se tiene datos de su accionar en el combate del Dos de Mayo, para 1864 recibía información sobre la ubicación y composición de los buques españoles fondeados en las islas de Chincha.

En esta etapa de su historia el mando de la Capitanía del Callao recayó en el capitán de navío Antonio de la Haza, quien solicitó aumentar la dotación de tripulantes, mientras que se remitía armamento a las de Arica, Islay, Iquique y Pisco[14]. La organización de la Capitanía de Puerto del Callao fue establecida en el reglamento de capitanías de 1862, que a la letra decía: "como principal del Estado y residencia del comandante del tercio naval de milicias del departamento de Lima, la capitanía será servida por un capitán de navío o de fragata; y tendrá a sus órdenes dos ayudantes"[15].

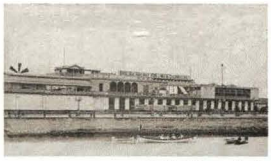
En 1868, el capitán de puerto fue el capitán de navío Manuel Palacios, quien informó sobre la colisión en el puerto de Huacho de los vapores Supe (compañía inglesa) y Sachaca (compañía nacional). Asimismo, los accidentes propios del mar fueron complementados con el incendio de la fragata inglesa Tudor procedente

11. Ibídem, 1851. Caj. 11, exp. C87, fols. 43-48 y 60-61.
12. Ibídem, 1854. Caj. 11, exp. C90, fols. 25-26.
13. Ibídem, 1855. Caj. 11, exp. C91, fol. 29.
14. Ibídem, 1864. Caj. 12, exp. C100, fols. 29-31.
15. FLORES, Toribio. *Compilación de las leyes expedidas desde el año 1821 en lo relativo al servicio de las capitanías de los puertos y de las matrículas, ò sea, guía del del comerciante y del banquero, en cuanto a las leyes de la Marina Mercante.* Callao: Imprenta de M. Gómez y J. Aparicio. 1962.



"La capitanía del Callao, perteneciente al puerto principal y de más movimiento, hago presente que es la peor situada por su alejamiento de la playa y por tener interceptada completamente la vista al mar por las estaciones de los ferrocarriles y por las obras del Muelle Dársena. La traslación, pues, de dicha oficina a un lugar apropiado, mejorará notablemente el servicio de policía del puerto, que cada día se hace más difícil (...)".

Capitán de Navío Miguel Grau Seminario
Comandante General de Marina
2 de enero de 1878



Estación del ferrocarril inglés, actual capitanía del puerto del Callao



Muelle de Guerra
1908



A la izquierda la sede de la Comandancia de la Escuadra, Mayoría de Órdenes, Capitanía del Puerto del Callao, entre otras (actual Museo Naval del Perú), *1908*
Fuente: "El Callao que se nos fue"



Plaza Grau del Callao
1908



Estación del Ferrocarril Eléctrico
Callao

de las islas de Chincha, cargada de guano, frente al Callao. Del mismo modo, la barca Unión varó en el camotal, mientras que el capitán de la barca inglesa Paraguay, Mr. Harris, se suicidó[16].

El capitán de navío Juan Guillermo More, héroe naval en Punta Gruesa, que sucumbió al lado de Bolognesi en Arica el 7 de junio de 1880, fue nombrado capitán de puerto del Callao en 1872, en reemplazo de Manuel Palacios, de igual grado. More propuso la creación de nuevos impuestos sobre licencias, roles y embarques para cubrir los gastos del servicio[17].

Al año siguiente, la capitanía informó que el faro de la isla de San Lorenzo no funcionaba. Asimismo, presentó un proyecto de reglamento para los gremios de fleteros y lancheros, las gentes de mar[18]. Como acciones de rutina, seguía manteniendo los estados del movimiento marítimo de las capitanías de la República.

En su condición de autoridad marítima per se, multó al vapor inglés Pacífico, porque desembarcó pasajeros sin permiso en el Callao, en claro desacato del reglamento de capitanías de 1868[19].

En 1878, antes del inicio de la guerra del 79, el capitán de navío Miguel Grau Seminario ejercía el puesto de comandante general de la Marina, e informó en su memoria anual al Congreso que "la Capitanía del Callao, perteneciente al puerto principal de más movimiento, era la peor situada por su alejamiento de la playa

16. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA, op. cit. 1868. Caj. 12, exp. C102, fols. 5-7 y 47-48.
17. Ídem, 1872. Caj. 13, exp. C108, fols. 115 y 120-121.
18. Ibídem, 1873. Caj. 12, exp. C100, fols. 52-54 y 55-60.
19. Ibídem, 1877. Caj. 13, exp. C112, fols. 16.

y por tener interceptada completamente la vista al mar por las estaciones de los ferrocarriles y por las obras de muelle dársena. La traslación pues de dicha oficina a un lugar apropiado mejoraría notablemente el servicio de policía de puerto que cada día se hacía más difícil"[20].

Con el estallido de la guerra contra Chile se decretó el toque de queda en el puerto del Callao, lo cual significó el cese del tráfico marítimo desde la puesta del sol. En 1884, el capitán de navío Leopoldo Sánchez asumía la capitanía del Callao[21].

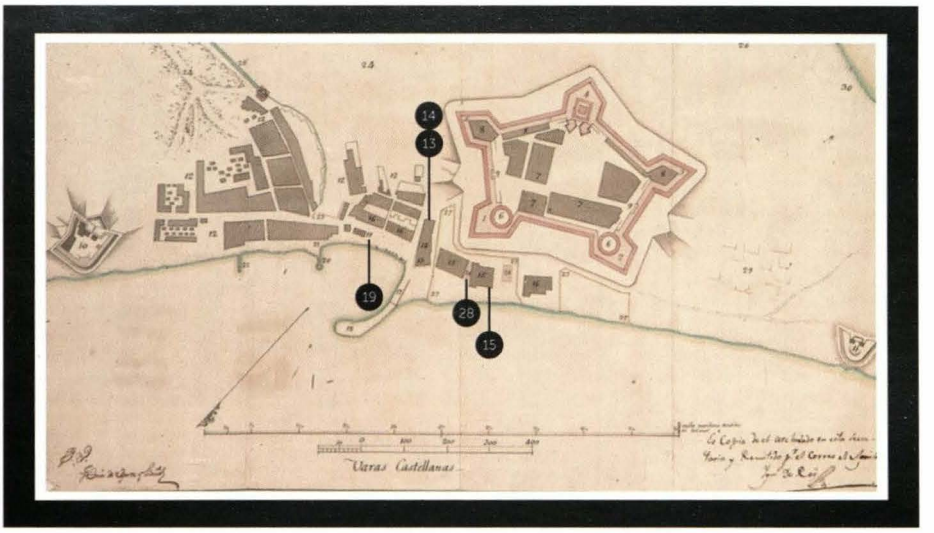
En 1889, la Capitanía también expedía despachos como oficiales de la Armada y buscó poner nuevamente en vigencia el sistema de arqueo Moorsom (referido al volumen de las naves cubicando los espacios interiores). Realizó el plano de los sondajes en Chucuito, buscando la zona más aparente para la extracción de lastre)[22].

Para junio de 1896, en pleno periodo de posguerra, el capitán de navío José María García informaba que, dadas las circunstancias de penuria que atravesaban las industrias nacionales, los ingresos de la Capitanía de Puerto del Callao y de los de los demás de su dependencia no eran en verdad muy satisfactorias. "Decaimiento de matrículas (industrias de gremios de fleteros, lancheros y otros) [...] Asimismo, la falta de actividad en lo relativo al tráfico marítimo en la costa se convertía en uno de los factores que afectaba ya que constituían las principales rentas de capitanías". En 1896, se contaba con 29 capitanías.

Con el nuevo siglo, las tareas propias de la capitanía aumentaron en dinamismo y su ubicación no reunía las condiciones exigidas, tal como lo expresara Grau. En el local del edificio (hoy Museo Naval), funcionaba la Estación Inalámbrica, la Comandancia General de la Escuadra, la mayoría de órdenes, la Junta Fraternal, la Junta Económica y la Intendencia. Un "termómetro" de dicho contexto fue el brindado por su capitán de puerto, capitán de navío Luis B. Arce y Folch:

No solo se reduce el servicio de esta Capitanía al despacho y recibo de naves, sino que tiene que atender a una vigilancia constante sobre todas las embarcaciones surtas en la bahía, a los reclamos que entablan en todo momento los capitanes, demandas de las tripulaciones, embarques de estos y a atender en los desórdenes que se promueven a bordo y en la dársena [...]

20. GRAU SEMINARIO, Miguel. Memoria del comandante general de la Marina, capitán de navío Miguel Grau Seminario, ante el Congreso de la República. 1878.
21. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA, op. cit., 1884. Caj. 14, exp. C119, fol. 13.
22. Ídem, 1889. Caj. 17, exp. C136, fols. 46-54.



Plano de la Plaza, Fuertes y población del Callao, finales del siglo XIX. (Archivo Histórico de Marina)

Además, se practican reconocimientos a las embarcaciones para permitirles zarpar, diligencias de arqueo reglamentarios [...] Se mantiene constantemente correspondencia oficial por correo y telégrafo con todas las capitanías de puerto del norte y sur del litoral, con las oficinas públicas, cuerpo consular, armadores, compañías de vapores, agencias de este puerto y dependencias del Estado en la capital.

También un cúmulo de diligencias diversas que se ventilan diariamente hasta en horas extraordinarias ante esta oficina, relacionadas con el servicio marítimo de la bahía, de las embarcaciones y matriculados de los diversos gremios [...] En adición, las capitanías apoyaban al funcionamiento de faros y policía marítima en el fondeadero y muelle"[23].

Seguro nuevamente de no caer en yerro, las cosas no solo no han cambiado mucho, sino que han aumentado y extendido a nuevas y vitales funciones para nuestra Capitanía de Puerto.

En 1924, la Capitanía fue absorbida dentro de la Dirección de Personal. Sin embargo, el 19 de octubre de 1931, el ministro de Marina y Aviación, capitán de navío Federico Díaz Dulanto, firmaba el decreto de creación de la Dirección de Capitanías, que tuvo a su cargo lo referente a la marina mercante, las industrias

23. Ibídem, 1912. Caj. 20, exp. C169, fols. 62-75.



Plaza Grau del Callao, local de la Capitanía del Puerto y al fondo la isla San Lorenzo. (Historia Marítima del Perú, tomo I. *Los Puertos.* Miguel Florez Nohesell, 1986)

marítimas y la pesquería, así como a todas las capitanías. El capitán de puerto del Callao fue nombrado director.

El 21 de noviembre de 1934, el ministro de Marina y Aviación, capitán de navío Carlos Rotalde, rubricó el decreto mediante el cual se desligó de la Capitanía de Puerto del Callao las atribuciones relativas a las operaciones marítimas comerciales, que pasaron al Ministerio de Hacienda. Lo interesante de este decreto, firmado también por el presidente Benavides, es que uno de los considerandos sostenía: "que era conveniente para la Marina de Guerra del Perú que los oficiales que desempeñaran el cargo de capitán de puerto, principalmente en el Callao, dedicaran sus actividades al aspecto técnico de la profesión, como son estudios meteorológicos, oceanográficos, hidrográficos, seguridad de la navegación, inspección de naves, ubicación de muelles, varaderos, etc.". La Superintendencia General de Aduanas asumió las funciones desligadas con resolución suprema del 29 de noviembre de 1934[24].

24. SCHIAFFINO CHERRE, Carlos. La Marina de Guerra del Perú y el caso Onassis. En: *Revista de Marina*, julio-agosto de 1995. Nro. 3, p. 9.



Portada del informativo *El Monitor* (abril, 1976) con la primera patrullera diseñada y construida en el Perú por los astilleros del SIMA. BAP *Río Cañete*.

Puede observarse nuevamente la amplitud de tareas que la Capitanía de Puerto del Callao tuvo directamente bajo su mando. Con el paso de los años fueron encargadas a nuevas direcciones, pero todas ellas dentro de la denominada "Organización Guardacosta y de la Autoridad Marítima".

Un caso que merece especial atención ocurrió en 1954, a través de la intervención del capitán de puerto de Paita, capitán de fragata Ramiro Ramírez de Piérola, cuando se multó con tres millones de dólares a los cinco buques capturados de la flota de Aristóteles Onassis, por, entre otros motivos, "efectuar caza indiscriminada e irracional de ballenas en la jurisdicción marítima peruana"[25].

Otro hito histórico que amalgama a la autoridad marítima con la construcción naval nacional tuvo lugar en abril de 1976, cuando se afirmó el Pabellón Nacional en la patrullera guardacostas BAP *Río Cañete*, primera unidad diseñada y construida íntegramente en los astilleros del Servicio Industrial de la Marina (SIMA-Callao). La ceremonia fue presidida por el ministro de Marina, vicealmirante Jorge Parodi Galianni. Cuarenta años después se comisionaron las nuevas patrulleras *Río*

25. *El Monitor*, edición: Año I, nro. 2, abril de 1976.

Cañete y *Río Pativilca*, construidas en el centro de operaciones de Chimbote de los astilleros de nuestro arsenal naval, el SIMA[26], a las que se les unió la patrullera marítima BAP *Ferré*. Con estas unidades la autoridad marítima del Perú viene renovando capacidades que le permitirán seguir cumpliendo con su misión.

Mediante el Decreto Legislativo 438-1987, de fecha 27 de setiembre de 1987, se estableció que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (Dicapi) sea la Autoridad Marítima Nacional. Sus funciones se basan fundamentalmente en "velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, la protección del medio ambiente acuático, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción".

De hecho, la amplitud de tareas y el vasto medio acuático evidencian la necesidad de contar con herramientas eficaces que ayuden a la obtención y el mantenimiento del control efectivo en el "dominio acuático".

De cara al futuro

No podríamos entender el gran reto que tenemos por delante si no comprendemos la esencia del más importante recurso institucional que administramos: nuestro personal, nuestra gente guardacosta.

En 1983 escribía en la Revista de Marina el capitán de fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez sobre la importancia del oficial guardacosta. Trayendo esta reflexión al presente, la extrapolo casi invariable hacia toda la organización de la Autoridad Marítima, operaciones guardacostas y capitanías de puerto .

Desde el advenimiento de la misión naval estadounidense al Perú en 1920, la evolución de la formación naval ha ido evolucionando, desde la filosofía del Cuerpo Único de Oficiales hasta la incorporación de una serie de especialidades y profesiones que no se limitan a la medicina, la administración o la abogacía. Es así como apareció, en el segundo cuarto del siglo XX, el Cuerpo de Guardacostas, cuyas tareas, de una u otra forma, venían siendo desempeñadas por oficiales del Comando General.

Se comprendió, pues, acertadamente, la necesidad de vertebrar esos menesteres para confiarlos, casi totalmente, en manos de especialistas. El abanico guardacostas era muy amplio, en palabras de Villena. De hecho, no solo comprende el tema mercante, de puertos y de policía marítima, sino también le

26. Artículo 1 del Decreto Legislativo 1147-2012, del 10 de diciembre de 2012.
27. VILLENA GUTIÉRREZ, Luis Felipe. Nuestro Cuerpo de Guardacostas. En: *Revista de Marina*, mayo-junio de 1983. Nro. 3, pp. 328-333.



Primera Patrullera de Diseño Peruano

En solemne ceremonia se afirmó el pabellón nacional en el asta de popa de la Patrullera Guardacosta B.A.P. "RIO CAÑETE", primera unidad diseñada y construida íntegramente en los astilleros del Servicio Industrial de la Marina-Callao (SIMAC) para incrementar la custodia de nuestra soberanía marítima, que lleva a cabo celosamente la Marina de Guerra del Perú, como una de las tareas de su misión tutelar.

El acto tuvo lugar en el muelle antedique de la Base Naval del Callao.

Presidió la ceremonia el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vice Almirante A.P. Jorge Parodi Galliani, quien pronunció un emotivo discurso, momentos después de haberse izado la enseña patria en la nueva unidad de nuestra Marina.

Luego de expresar su más sincera felicitación a todos los que en una u otra forma, han permitido la culminación de esta nueva obra que prestigia a la industria naviera del país el Titular de la Cartera de Marina dijo: "Más aún, la Marina de Guerra del Perú, cuyo nacimiento institucional se confunde con el de la República y que comparte activamente la responsabilidad de la conducción del Estado, entiende también su servicio al país como un compromiso permanente con el Perú de ayer, de hoy y de siempre. Y por lo tanto, en el ejercicio de la misión tutelar que le incumbe como uno de los Institutos Armados no trepidará, de ningún modo ni en ninguna circunstancia, en defender hasta las últimas consecuencias, los sagrados intereses nacionales, tanto en el frente interno como en el externo, así como en salvaguardar los bienes y valores que conforman nuestro patrimonio material y espiritual, con el mismo patriotismo y energía con que nuestra Escuadra cuida celosamente cada milla de nuestro mar territorial".

La Patrullera Guardacosta B.A.P. "RIO CAÑETE", es la primera de una serie de seis unidades que se construirán en el SIMAC.

El lanzamiento de su casco fue realizado el 8 de Octubre de 1974.

Con el esfuerzo y capacidad de los especialistas peruanos, el Perú ha ingresado a la era de la construcción de sus propios buques de guerra, con la finalidad de salvaguardar la extensa región de las 200 millas marítimas, considerada como fuente presente y futura del sustento y progreso de un pueblo que hoy exige respeto y reafirma con dignidad su posición soberana.

"Con patriotismo y energía, nuestra Escuadra cuida celosamente cada milla de nuestro mar territorial" declara el Ministro de Marina durante la ceremonia de afirmación del Pabellón en el B.A.P. "RIO CAÑETE".

Afirmado del pabellón de la primera patrullera marítima BAP *Río Cañete*. *El Monitor*, edición: Año I Nro. 2, abril de 1976.

corresponde, en aras del óptimo progreso de los intereses marítimos nacionales, introducir en la formación guardacosta una serie de materias relacionadas con las funciones que se ejerce con la marina mercante, como el comercio marítimo, los puertos, su infraestructura y dinámica, así como la seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y la industria naviera, pues, en el rol de administradores marítimos, los guardacostas deberán guardar estrechas relaciones con este tipo de actividad, especialmente en lo que se refiere a inspecciones, para verificar el estado de navegabilidad de una nave.

Recordemos que en 1970, periodo de formación del Cuerpo de Guardacostas, el factor determinante para su instauración fue la necesidad de contar con un organismo marítimo responsable de ejercer funciones de vigilancia y policía marítima distinto al servicio típico naval que venía realizando la Armada a cargo de oficiales de Comando General, a la vez que evitar comprometer en este nuevo servicio a unidades y personal netamente navales que, por su naturaleza, pudieran, lógicamente, dar lugar a ciertos inconvenientes de índole diplomática. Por tanto, las funciones de policía marítima y las que corresponden al transporte marítimo comercial, industria naval y administración portuaria son vitales. Hay

que reconocer a lo largo de los años, y en función de las carencias y limitaciones, el aporte y el sostén fundamentales que en su momento han tenido las unidades de combate para el cumplimiento de la misión guardacostas, cuando estas han sido requeridas e imbuidas de la Autoridad Marítima que la ley y sus procedimientos confieren.

Consideramos que las últimas incorporaciones, construcciones y proyectos de expansión permitirán a la Autoridad Marítima cumplir su misionamiento de una manera más efectiva y en provecho del desarrollo del país.

Si continuamos con nuestra reflexión, influyeron también para la inauguración de este cuerpo consideraciones como la represión de prácticas ilegales de pesca, que se ejercían en la jurisdicción marítima nacional por naves extranjeras, así como la necesidad de un nuevo elemento para reprimir el contrabando, aunado hoy por hoy al flagelo de las drogas y su comercialización, que encuentran en la vía marítima, fluvial y lacustre un camino abierto para sacarnos de la senda del progreso y desarrollo, minando los valores de nuestra sociedad.

Estos retos, conjuntamente con toda una infinidad de tareas, y tal cual lo hicieran nuestros predecesores hace 225 años, son asumidos por los marinos y guardacostas con profesionalismo y responsabilidad, para no permitir su avance y buscar su total erradicación. No debemos olvidar que en una actividad sumamente especializada como la del guardacosta necesita un nivel de preparación y capacitación que incorpore a su vez funciones atingentes al control técnico y administrativo de la flota mercante nacional, la formación de la gente de mar, su titulación y correspondiente certificación, porque estos campos de actividad tienen un serio impacto sobre la actividad naviera y su ejercicio debe ser realizado con un criterio netamente profesional.

A mayor abundamiento, igualmente surge la demanda internacional a partir de la creación de la Organización Marítima Internacional (OMI). Recae en la organización marítima nacional la responsabilidad de atender estos temas de trascendental importancia para el país, dada la cantidad de convenios y normatividad que como Estado debemos procesar. El trabajo con los gremios marítimos también requiere un amplio conocimiento de la legislación laboral marítima y de aquella que tiene que ver con la seguridad portuaria.

El trabajo laboral marítimo tiende día a día a constituirse en una actividad muy especializada. Las responsabilidades para el desempeño de funciones en las capitanías, en la propia Dirección General de Capitanías y Guardacostas, y aun en la Dirección de Intereses Marítimos, tienen mucho que ver con elementos



Patrullera Marítima BAP *Ferré*.

y recursos humanos muy bien preparados en cuestiones de administración marítima.

No se puede dejar de mencionar el derecho del mar y sus implicancias para el país, tema cuyo manejo profesional ha sido fundamental en la estrategia conducente al fallo recientemente obtenido en la Corte Internacional de Justicia de La Haya, en los cuales el Cuerpo de Guardacostas ha demostrado una vez más su profesionalismo y capacidad, manifiesta no solo en la materialización de nuestras unidades guardacostas navegando en las nuevas áreas recuperadas por hecho y derecho para el dominio marítimo nacional una vez implementado el fallo, sino también en lo que compete a la exploración e investigación de los recursos vivos y no vivos que sus aguas nos ofrecen y que son un compromiso de desarrollo para nuestro país, que la Marina y nuestros guardacostas siempre privilegiarán y protegerán.

Por todo ello, la Marina viene colaborando e impulsando una cruzada multisectorial para sentar las bases de una comisión nacional del más alto nivel, que estudie permanentemente nuestra realidad marítima y, por ende, la mejor forma de explorar y explotar nuestro mar y sus recursos. Para ello, diseña una política de gobierno sobre el uso del mar, en cuya participación debe preverse la importante presencia no solo del Ministerio de Defensa, Relaciones Exteriores,

Ambiente, Producción, Energía y Minas, Transportes y Comunicaciones, y otros, sino también de entidades tan importantes como nuestro Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, universidades, Concytec, Imarpe, además de asociaciones y gremios profesionales y representantes de organizaciones con particular interés en el escenario marino, del cual nuestro destino marítimo depende.

Trabajemos juntos en el esfuerzo que demandan la protección y el fortalecimiento de nuestros intereses marítimos. Asentemos el concepto de poder marítimo de la mano del misionamiento y las tareas que desarrolla nuestra autoridad marítima y sus capitanías, como entidades fundamentales que asumen con perspectiva histórica y panorama de futuro su real rol de actores de cambio para la defensa y desarrollo del país.

El progreso nos llegó por el mar y nos marca una pauta de sostenibilidad de este anhelado desarrollo y bienestar general.



Local de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

Bibliografía

Fuentes primarias

- Archivo Histórico de Marina

Fuentes secundarias

- FLORES, Toribio. *Compilación de las leyes expedidas desde el año 1821 en lo relativo al servicio de las capitanías de los puertos y de las matrículas, ò sea, guía del comerciante y del banquero, en cuanto a las leyes de la Marina Mercante*. Callao: Imprenta de M. Gómez y J. Aparicio. 1862.
- Informativo Institucional *El Monitor*, abril de 1976.
- GRAU SEMINARIO, Miguel. Memoria del comandante general de la Marina, capitán de navío Miguel Grau Seminario, ante el Congreso de la República. 1878.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao, 1746-1824*. México D.F.: Bonilla Artigas Editores y Universidad Nacional Autónoma de México. 2015.
- ORTIZ SOTELO, Jorge, TOLEDO VALDEZ, Lorena. Los bergantines *Peruano* y *Limeño*. 2002. En: *Revista de Historia Naval*, Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada Española. Nro. 76, pp. 75-86
- PUENTE CANDAMO, José Agustín de la. *La Independencia*. 1790 a 1826. *Historia Marítima del Perú* (tomo V, vol. 2). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1981.
- ROMERO PINTADO, Fernando. *La República. 1850 a 1870. Historia Marítima del Perú* (tomo VIII, vol. 1). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1984.
- SCHIAFFINO CHERRE, Carlos. La Marina de Guerra del Perú y el caso Onassis. En: *Revista de Marina*, julio-agosto de 1995. Nro. 3, p. 9.
- VILLENA GUTIÉRREZ, Luis Felipe. Nuestro Cuerpo de Guardacostas. En: *Revista de Marina*, mayo-junio de 1983. Nro. 3, pp. 328-333.





Mapa geográfico que comprende toda la América Meridional. 1777. Museo Naval de Madrid.

Impresiones en la conducción de la Capitanía más antigua de la región

Capitán de Navío Felipe Alfredo Silva Berenguel
Calificado en Submarinos. Ostenta el grado de magíster en Estrategia Marítima. Ha realizado un diplomado en Formulación de Proyectos de Inversión Pública en la Universidad del Pacífico, y un diplomado en Seguridad del Comercio Exterior en la Asociación de Exportadores. Actualmente cursa la maestría en Gestión Pública en la Universidad del Pacífico.Desde el 1 de enero de 2015 se desempeña como capitán de puerto del Callao.



RESUMEN
En 1791 el virrey Francisco Gil creó la Capitanía de Puerto del Callao, a fin de regular sus crecientes actividades comerciales. En nuestros días, esta capitanía comprende el medio acuático y una franja ribereña, a lo largo de 215 kilómetros. Su labor se concentra en la actividad comercial, pesquera, náutica, recreativa y turística en esta parte del territorio nacional.

PALABRAS CLAVE
Francisco Gil, tsunami de 1746, Capitanía de Puerto del Callao, Autoridad Marítima Nacional, ISO 9001.

ABSTRACT
In 1791 the viceroy Francisco Gil created the Captaincy of Port of Callao, in order to regulate its increasing commercial activities. In our days, this captaincy includes the aquatic environment and a ribbons strip, along 215 kilometers. Its work is concentrated in the commercial, fishing, nautical, recreational and tourist activity in this part of the national territory.

KEYWORDS
Francisco Gil, tsunami of 1746, Captaincy of Puerto del Callao, National Maritime Authority, ISO 9001.

Han transcurrido 225 años desde que el virrey don Francisco Gil, con Real Orden del 1 de noviembre de 1791, creara la Capitanía de Puerto del Callao.

El Callao, principal apostadero y puerto desde la época virreinal, se vio severamente afectado tras el sismo y tsunami producidos en octubre de 1746, luego de lo cual resurgiría con la construcción de nueva infraestructura portuaria, almacenes y oficinas.

• Artículo recibido el 16 de noviembre de 2016, aprobado para su publicación el 22 de noviembre de 2016

El incremento de las actividades comerciales y la necesidad de regular la actividad de las tripulaciones dieron origen al establecimiento de la Capitanía de Puerto del Callao. Desde el primer capitán de puerto, capitán de fragata don Agustín de Mendoza y Arguedas, a la fecha, son a la fecha 106 capitanes de puerto los que han tenido la responsabilidad de conducir la capitanía del puerto más importante de este lado del Pacífico.

En la actualidad, la jurisdicción de la Capitanía de Puerto del Callao comprende el medio acuático y la franja ribereña desde punta Toma y Calla por el norte hasta Punta Lobería por el sur, que conforman una línea costera de alrededor de 215 kilómetros de largo, así como los ríos y lagos navegables, incluidas sus riberas, hasta la línea de más alta crecida ordinaria en los departamentos de Lima, Pasco y Junín, lo que significa una extensión territorial de más de 104.000 kilómetros cuadrados, es decir, más del 8% del territorio nacional.

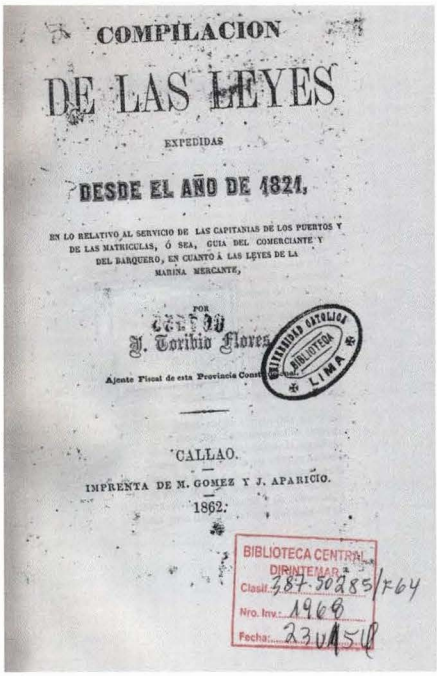
Las funciones de la capitanía de puerto como parte de la Autoridad Marítima Nacional han evolucionado y se han incrementado con el tiempo, por lo que cada día constituye un reto, puesto que su quehacer repercute en diversas actividades económicas del país. Sus funciones abarcan, entre otras, normar los aspectos técnicos, operativos y administrativos sobre la protección acuática, la seguridad de la vida humana, la protección de medioambiente acuático, la prevención de la contaminación por las naves y artefactos navales, las instalaciones acuáticas, y el control y la vigilancia de las actividades acuáticas en la jurisdicción.

La nueva gestión administrativa, así como las metas y objetivos planteados para la administración pública por el Estado, demandan modernizar y hacer más eficientes nuestros procesos y así brindar mejores servicios a las personas y empresas ligadas a las actividades marítimas.

El crecimiento sostenido que tiene nuestro país se refleja en una mayor demanda de los servicios que debe brindar la Autoridad Marítima Nacional. Es entonces necesario concebir un proceso de mejora continua, pues es la única manera de implementar acciones de manera inmediata, que serán evidenciadas en la disminución de los tiempos de atención y de la eficiencia que debe lograrse para impulsar una actividad marítima que haga más competitivo a nuestro país. Ello motivó la revisión y mejora de los procesos internos y a obtener la certificación ISO 9001 a los procesos de atención al cliente a fines de 2015.

La actividad pesquera que se desarrolla en sus diversas modalidades dentro de la jurisdicción, así como el crecimiento constante de las actividades náuti-

cas recreativas y turísticas, constituyen también parte de las labores que mayor esfuerzo demandan de la capitanía. Contribuir a su ordenamiento y a su formalización son otras de las tareas y los retos que ocupan una de las principales prioridades en el quehacer diario. Deben realizarse en estrecha coordinación con otros sectores y organizaciones del Estado en los tres niveles de gobierno.


COMPILACION

DE LAS LEYES

EXPEDIDAS

DESDE EL AÑO DE 1821,

EN LO RELATIVO AL SERVICIO DE LAS CAPITANIAS DE LOS PUERTOS Y DE LAS MATRICULAS, Ó SEA, GUIA DEL COMERCIANTE Y DEL BARQUERO, EN CUANTO A LAS LEYES DE LA MARINA MERCANTE,

POR

J. Toribio Flores

Ajente Fiscal de esta Provincia Const...

CALLAO.

IMPRENTA DE M. GOMEZ Y J. APARICIO.

1862.

UNIVERSIDAD CATOLICA BIBLIOTECA LIMA

BIBLIOTECA CENTRAL DIRINTEMAR
Clasif. 387.50285/F64
Nro. Inv.: 1969
Fecha: 23 JUN 2010

Compilación de las Leyes desde el año 1821. Toribio Flores. Biblioteca Central de Marina.

La labor es compleja y requiere del conocimiento de dispositivos legales y acuerdos internacionales de cumplimiento obligatorio, que hacen que desempeñar el cargo de capitán del puerto del Callao sea un proceso de aprendizaje permanente, que requiere, además, la necesidad de contar con el adecuado asesoramiento en los temas técnicos propios de la especialidad guardacostas, sobre todo en aquellos relacionados con los alcances de las competencias de la Autoridad Marítima Nacional y los compromisos internacionales de los cuales el Perú es parte.

La interacción con otras autoridades y entidades del Estado son necesarias e imprescindibles, en el entendido de que el Estado como tal debe actuar de manera eficaz y oportuna, teniendo presente que estamos al servicio de la ciudadanía y considerando la necesaria interacción que se debe tener con los sindicatos, los gremios y las asociaciones ligadas al ámbito de competencia de la Autoridad Marítima Nacional.

225 años de existencia de la Capitanía de Puerto del Callao señalan el inicio del establecimiento de lo que hoy es la Autoridad Marítima Nacional y refleja la importancia de una organización que ha transcendido históricamente desde sus inicios, que ha evolucionado con el tiempo y que hoy nos permite como institución posicionarnos ante la sociedad y ante la comunidad marítima internacional, contribuyendo de esta manera al fortalecimiento de la imagen institucional.



Río Guayas y Puerto de Guayaquil, vista tomada desde el Cerro Santa Ana, a los pocos días después del gran incendio del 5 y 6 de octubre de 1896. (Foto: Archivo Leibniz-Institut für Länderkunde. Leipzig, Alemania)

El gran incendio de Guayaquil de 1896 y el viaje de auxilio del crucero *Lima*

Capitán de Navío 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). Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos y Miembro de la Asociación Española de Historia Naval y Marítima. Miembro colaborador del Corbett Centre for Maritime Policy Studies del King´s College de Londres (2016). Docente en la Escuela Naval del Perú y en la Escuela Superior de Guerra Naval. Profesor visitante en la Universidad de Murcia. Actualmente se desempeña como subdirector en la Dirección de Intereses Marítimos.



RESUMEN
En octubre de 1896, se produjo un gran incendio que arrasó por completo la ciudad de Guayaquil, principal puerto y ciudad costera del Ecuador. En un hecho digno de ser destacado y recordado, de manera similar a la solidaridad puesta de manifiesto recientemente con el envío de ayuda humanitaria a bordo de unidades de la Armada Peruana en un reciente sismo ocurrido en el mismo país, hace 100 años las autoridades y pueblo peruanos enviaron auxilios materiales para ayudar a la población guayaquileña a mitigar los daños sufridos a consecuencia del incendio. En aquella oportunidad, el apoyo se hizo efectivo a bordo del buque más importante de la Escuadra peruana, el crucero *Lima*. En el presente artículo, el autor presenta una crónica de aquel viaje, que pone de manifiesto que, tanto ayer como hoy, la Armada del Perú, ha cumplido un rol de presencia naval en apoyo de la política exterior del país, a través del transporte de ayuda humanitaria hacia la hermana República del Ecuador.

PALABRAS CLAVE
Incendio, Guayaquil, río Guayas, crucero *Lima*, *El Comercio*.

ABSTRACT
In October of 1896, a great fire took place that completely destroyed the city of Guayaquil, main port and coastal city of Ecuador. In a fact worthy of being highlighted and remembered, similar to the solidarity recently revealed with the sending of humanitarian aid on board units of the Peruvian Navy in a recent earthquake in the same country, 100 years ago the authorities and People sent material aid to help the Guayaquil population to mitigate the damages suffered as a result of the fire. At that time, the support was made effective aboard the most important vessel of the Peruvian squadron, the Lima cruiser. In this article, the author presents a chronicle of that trip, which shows that both yesterday and today, the Peruvian Navy, has fulfilled a role of naval presence in support of the country's foreign policy, through the transportation of Humanitarian aid to the sister Republic of Ecuador.

KEYWORDS
Fire, Guayaquil, Guayas River, Cruiser *Lima*, El Comercio.

El 16 de abril del presente año se produjo un terremoto de 7,8 grados de magnitud, que afectó gran parte del territorio ecuatoriano y dejó un lamentable saldo de 673 muertos, 9 desaparecidos y cerca de 6.998 inmuebles destruidos, de acuerdo con informaciones de las autoridades de ese país.

• Artículo recibido el 17 de octubre de 2016, aprobado para su publicación el 20 de octubre de 2016

Ante esta situación, la solidaridad peruana no tardó en manifestarse. El Gobierno del Perú encargó a Defensa Civil que se alistara una serie de medidas de auxilio, lo que se tradujo en el traslado de 318 toneladas de ayuda humanitaria, un hospital itinerante de EsSalud, así como el envío de 33 especialistas médicos, rescatistas y miembros del Cuerpo de Bomberos Voluntarios del Perú. Todo este personal y material pudo ser trasladado al país vecino a bordo de los BAP *Tacna* y BAP *Callao*.

Este gesto solidario con Ecuador, nación hermana con la que el Perú mantiene relaciones cordiales, no es la primera vez que se pone de manifiesto. Una actitud similar por parte de nuestro país también ocurrió en 1896, cuando un gran incendio arrasó con casi la totalidad de la ciudad de Guayaquil, situación ante la cual las autoridades y el pueblo peruano no tardaron en manifestar su apoyo, mediante el envío de ayuda humanitaria a bordo de una unidad naval, el crucero ***Lima***.

En el presente artículo presentaremos una breve crónica de lo que fue aquel viaje de auxilio y apoyo a la población guayaquileña ante semejante catástrofe, que, como lo actuado durante el presente año como consecuencia del terremoto, evidencia la generosidad y vocación de amistad del pueblo peruano ante su par ecuatoriano.

El incendio

En la medianoche del lunes 5 de octubre de 1896, un repique de campanas anunciaba a una durmiente población guayaquileña el inicio de lo que sería un gran incendio. Inicialmente se pensó que se trataba de la recombustión de un pequeño incendio ocurrido en la víspera, pero en realidad era un nuevo siniestro iniciado por razones desconocidas en la noche del día 5, que avanzaba cada vez más y amenazaba con arrasar toda la ciudad.

Las primeras noticias sobre el suceso fueron difundidas en la edición de la tarde del diario limeño El Comercio del martes 6 de octubre.

En su edición del 7 de octubre, *El Comercio*[1] publicó el reporte de su corresponsal, quien desde la Oficina de la Compañía Telegráfica de Centro y Sudamérica, ubicada en la distante localidad de Plaza Santa Helena, ubicada a unas 120 millas, lograba ver el resplandor del incendio, lo que nos permite imaginar su magnitud.

1. *El Comercio*, Lima, 7 de octubre de 1896.



Vista panorámica del Puerto de Guayaquil, vista tomada después del gran incendio de Octubre 5 y 6 de 1896. (Foto: Colección Alemana).

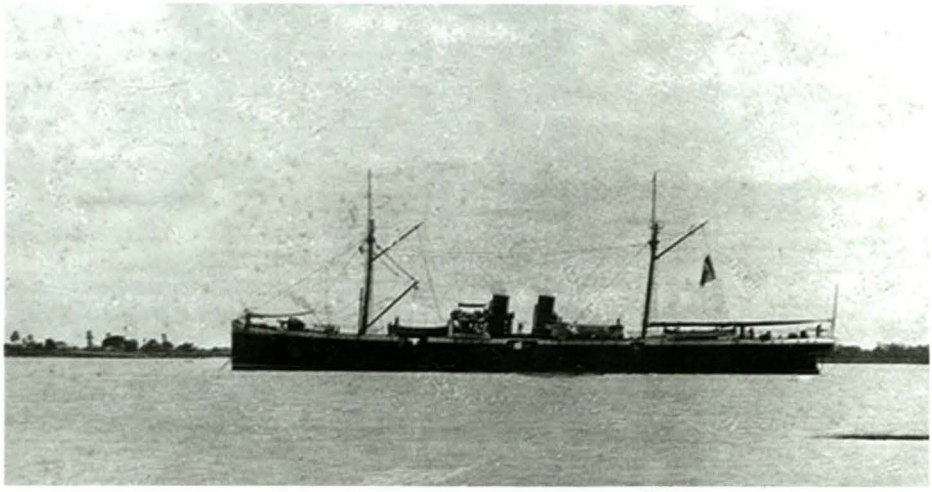
Las noticias sobre los daños que iba causando el fuego continuaron llegando. La edición vespertina del 7 de octubre de *El Comercio* reprodujo un telegrama oficial enviado por el cónsul peruano en dicha ciudad:

> "Guayaquil, octubre 7: señor ministro de Relaciones Exteriores, Lima. Catástrofe horrorosa. Esta ciudad presa del temible incendio que destruyó más de la mitad. Mucha gente en la miseria. Quemados los cuatro bancos y varias fábricas, hasta la cervecería al fin de la ciudad. Total de pérdidas incalculables. Mi oficina y casa perdidas también. Cónsul general del Perú – Barrera"[2].

Este incendio, comparable al que arrasó la ciudad de Chicago en 1883, pudo ser sofocado recién el 8 de octubre. Se estima que aproximadamente 80 manzanas fueron devastadas y más de 25.000 personas quedaron sin hogar.

Autoridades como el ministro de Relaciones Exteriores, doctor Riva Agüero, y el alcalde de Lima, señor Aspíllaga, enviaron notas de condolencias a nombre del Perú y de la ciudad de Lima a sus homólogos ecuatorianos. Las muestras de solidaridad de la población no se hicieron esperar. En su edición de la tarde del 8 de octubre[3], *El Comercio* informó que se estaba preparando una expedición de auxilio para socorrer a los pobladores de Guayaquil, y se había dispuesto alistar un buque de la Armada para que zarpara a la brevedad posible hacia el puerto ecuatoriano.

2. Ídem.
3. *El Comercio*, Lima, 8 octubre 1896.



Crucero "Lima", buque a bordo del cual el gobierno y población del Perú envió ayuda humanitaria a los damnificados por el gran incendio que arrasó Guayaquil en octubre de 1896. (Foto: AHM)

Las colectas y el envío del crucero *Lima*

Las colectas se efectuaron a través de la Sociedad de Beneficencia Pública de Lima. Se recibieron donaciones de diferentes entidades y personas, consistentes en víveres, frazadas, medicamentos y, en general, todo aquello que pudiera ser útil a las víctimas del siniestro. Entre las donaciones se contaron la de la colonia italiana y la de los residentes ecuatorianos en nuestra capital.

La noche del viernes 9 empezó a alistarse el crucero *Lima* para el viaje. La faena de embarque del material recolectado concluyó el domingo 11 y la cubierta quedó totalmente ocupada por los cinco mil y tantos bultos, que debieron ubicarse incluso en la cámara de oficiales.

Como representante y comisionado especial del Gobierno fue designado el jefe de la Sección Diplomática del Ministerio de Relaciones Exteriores, Ernesto de Tezanas Pinto, y, en adición a la dotación del buque, viajaron también el teniente primero Ramón Sánchez Carrión, secretario de la Comandancia General, el teniente segundo Federico Sotomayor, ayudante, un amanuense, el joven periodista Antonio Miró Quesada de la Guerra como corresponsal de *El Comercio*, otro del diario *El País* y 12 pasajeros.

El domingo 11 el crucero *Lima* desatracó de la dársena del Callao a las cinco y media de la tarde. Zarpó media hora después en demanda de Paita, donde embarcó un práctico que lo condujo por la ría del Guayas.

A causa de la marea desfavorable, a Guayaquil arribó con retraso el jueves 15 a las 12:00 m. Fue recibido por el capitán de puerto de Guayaquil, quien actuó en representación del presidente Alfaro. Luego, fue visitado por el cónsul peruano en esa ciudad, Barrera, y los ministros de Relaciones Exteriores y Hacienda ecuatorianos, así como por el gobernador y otras autoridades.

La mañana siguiente a su arribo, luego de efectuadas las coordinaciones necesarias, se inició el desembarque de los auxilios, que demoró hasta el 17 de octubre. Una vez concluida la descarga, numerosos peruanos víctimas del incendio se embarcaron en el crucero para repatriarse. Con 227 pasajeros a bordo, el domingo 18, a la 1 p.m., el buque zarpó de Guayaquil en demanda de Paita, donde desembarcaron 55 repatriados.

El 21 de octubre el crucero *Lima* retornó al Callao con el resto de repatriados, que desembarcaron sin novedad al día siguiente y fueron temporalmente alojados en el Cuartel del Arsenal, donde se hallaba el Escuadrón Libertad de Caballería N.º 7.

De esta manera, el crucero *Lima* cumplió la humanitaria misión para la que había sido designado: transportar no solo el auxilio material, sino también el noble y fraternal sentir del pueblo peruano hacia Ecuador.




Das deutsche Südsee-Geschwader.
Graf v. Spee, Vice-Admiral.
S.M.S. „Nürnberg"
S.M.S. „Dresden"
S.M.S. „Scharnhorst"
S.M.S. „Leipzig"
S.M.S. „Gneis

El escuadrón de Spee y la guerra de corso alemana en el Pacífico americano[1]

Capitán de Fragata (r) Jorge Ortiz Sotelo (Ph.D.)
Doctor en Historia por la Universidad de St. Andrews en Escocia. Ha sido director ejecutivo del Plan Binacional de Desarrollo Fronterizo Perú-Ecuador y del Instituto Peruano de Economía Social de Mercado. Actualmente es director del Instituto Peruano de Economia y Politica, y secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.



RESUMEN
Entre setiembre de 1914 y marzo de 1915, naves de guerra alemanas actuaron en el Pacífico sudamericano, generando una respuesta aliada que implicó a naves británicas, australianas, francesas y japonesas. Esa actividad afectó el comercio marítimo regional y llevó a que tanto el Perú como Chile reaccionaran para hacer respetar su soberanía por las partes contendientes. El artículo estudia estos hechos, poco tratados en la historiografía regional.

PALABRAS CLAVE: Primera Guerra Mundial, guerra naval, almirante Spee, Perú.

ABSTRACT
Between September 1914 and March 1915 German warships acted in the west coast of South American, being chased by British, Australian, French and Japanese ships. The presence of foreign warships affected the maritime trade on the region, motivating the Peruvian and Chilean government to use their naval forces to protect their sovereignty. This article provides new lights on these facts, which so far have receive little attention on the regional historiography.

KEYWORDS: I World War, Naval Warfare. Admiral Spee. Peru.

A finales del siglo XIX Alemania dio inicio a un activo programa destinado a contar con una armada moderna, capaz de proteger sus crecientes intereses ultramarinos. Gran Bretaña vio dicho proceso como una amenaza y se inició una carrera de armamento naval en la que los británicos lograron mantener su superioridad, aunque en promedio la flota alemana era más moderna que su potencial opositora.

1. Una versión preliminar de este trabajo fue presentada en el Coloquio Internacional América Latina y la Primera Guerra Mundial (Iquique, 30 de setiembre de 2014), organizado por la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Perú) y la Universidad Andrés Bello (Chile).

• Artículo recibido el 8 de noviembre de 2016, aprobado para su publicación el 17 de noviembre de 2016

Al estallar la Gran Guerra, muy pocas naves de guerra alemanas estaban fuera de sus puertos. Entre ellas, se encontraban los cruceros de batalla *Scharnhorst* y *Gneisenau*, y los cruceros ligeros *Leipzig, Nürnberg* y *Emden*, que formaban el escuadrón de Asia, al mando del vicealmirante Graf Maximilian von Spee[2]; así como el crucero ligero *Dresden*, que se hallaba en el Caribe[3].

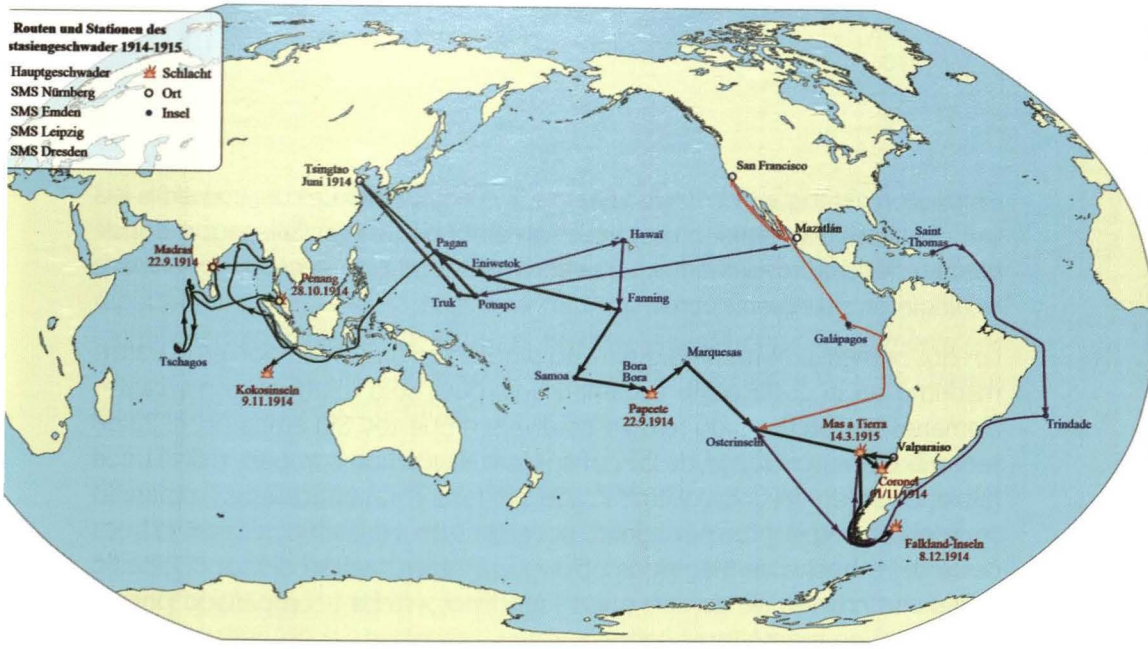
Asimismo, un considerable número de naves mercantes estaba en aguas o puertos americanos, o en ruta a ellos. Para evitar su captura, la gran mayoría de estos buques buscó refugio en puertos neutrales, pero todos quedaron a las órdenes del almirantazgo alemán para apoyar el esfuerzo de guerra. Fue así que algunos de estos buques fueron rápidamente artillados y actuaron como buques de guerra auxiliares; mientras que otros debieron zarpar desde distintos puntos del continente, con excusas muy variadas, para reabastecer con carbón, víveres, agua y repuestos a las naves del almirante Spee.

Las instrucciones que este último tenía eran hostilizar el comercio enemigo, bombardear las costas e instalaciones militares en su poder, cortar cables submarinos y enfrentarse a fuerzas iguales o inferiores, procurando comprometer en su búsqueda a la mayor cantidad de naves contrarias. Estas se hallaban organizadas en tres grandes áreas, el Pacífico oriental, cubierto por una fuerza australiana y por el escuadrón británico en China, al que se sumaron naves francesas, rusas y japonesas; el Pacífico noroccidental, donde los británicos contaban con una pequeña fuerza basada en Esquimalt, Vancouver; y el Atlántico sur, donde el contralmirante Christopher Cradock, con algunos buques, debía cerrarle el paso y eventualmente buscarlo en el Pacífico sur[4].

Tras reunir a reunir a cuatro de los cruceros, pues el *Leipzig* se encontraba en la costa norteamericana, así como a dos cruceros auxiliares y varios buques mercantes para que sirvieran de apoyo a su división, Spee procuró disturbar el tráfico marítimo australiano, y despachó al *Emden* para que operara en el Índico. Sin haber logrado su primer cometido, para fines de agosto era claro que su única opción era dirigirse a las costas sudamericanas, pues las fuerzas aliadas le cerraban el paso hacia el Índico y el Pacífico norte, y habían capturado además las posesiones alemanas que podían apoyarlo[5].

---

2. SCHEER, Reinhard. *Germany's High Sea Fleet in the World War*. Nueva York: Peter Smith. 1934, pp. 13-14.
3. El *Scharnhost* y el *Gneisenau*, comisionados en 1907 y 1908, respectivamente, tenían 11,420 toneladas, superaban los 23 nudos y portaban ocho piezas de 8,2" y seis de 5,9". Los cuatro cruceros ligeros habían sido comisionados entre 1906 y 1908, desplazaban entre 3,200 y 3,592 toneladas, sus velocidades iban de 22,4 a 27,5, y portaban 10 piezas de 4.1". CORBETT, Julian. *Naval Operations*. Londres: Longmans, Green and Company. 1920, p. 141.
4. YATES, Keith. *Graf Spee's raiders. Challenge to the Royal Navy, 1914-1915*. Londres: Leo Cooper, 1995, pp. 16-30.
5. FAYLE, Charles. *Seaborne Trade*. Londres: John Murray. 1920, pp. 148-150.



Ruta de la división del almirante Spee.

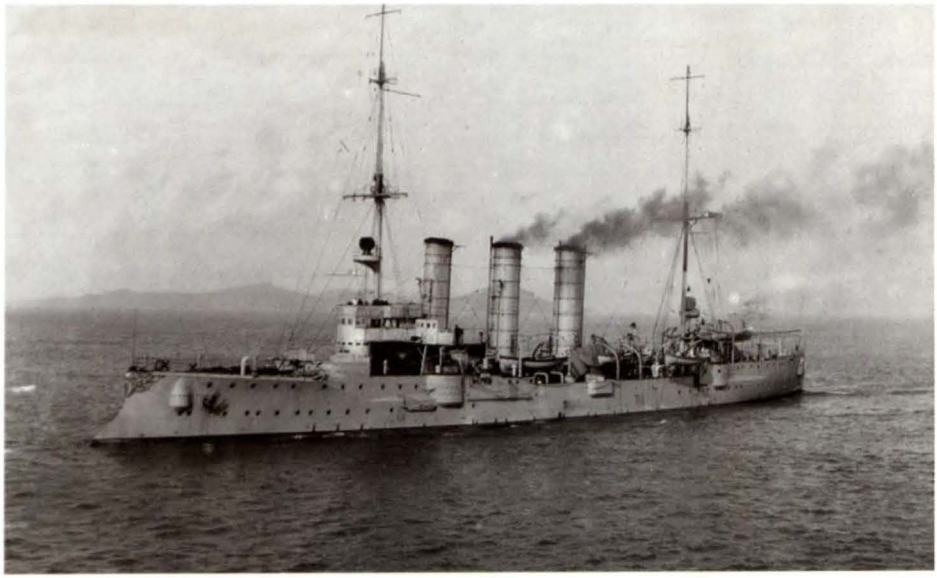
La inteligencia alemana en el continente estaba dirigida por el capitán de navío Karl Boy-Ed, agregado naval en Washington. Su principal colaborador en Sudamérica era el capitán de corbeta August Moller, quien cumplía similar función en Argentina, aunque también estaba acreditado en Brasil, Uruguay y Chile. Con notable eficiencia, durante los siguientes meses ambos lograron despachar 37 naves en apoyo de los buques de Spee[6]. Obviamente, los comerciantes alemanes a lo largo de la costa americana también brindaron valiosa información sobre el movimiento de naves enemigas, lo que se facilitaba por el hecho que varios de los sistemas de radio habían sido instalados por empresas alemanas y, en algunos casos, estaban a cargo de operarios de esa nacionalidad[7].

Al mando del capitán Johannes Haun, el *Leipzig* se había alejado de aguas mexicanas para dirigirse a las costas de California en busca de naves canadienses, pero a principios de setiembre puso proa a Galápagos, con el mercante *Marie*, ante la amenaza que representaba una escuadrilla formada por el crucero japonés *Izuma*, el francés *Montcalm* y el británico *Rainbow*[8]. El 11 de ese mes, a la altura de cabo Corrientes, frente a la costa colombiana,

6. BISHER, Jamie. German Commerce Raiders in Latin American Waters. 2008. [Consulta: el 14 de enero de 2014]. Disponible en: http://www.militaryhistoryonline.com/wwi/articles/germancommerceraiders.aspx
7. *The South Pacific Mail*, 29 de octubre de 1914, p. 6, col. 3. BRAVO, Germán. Actividad de algunos vapores alemanes en la costa sur del Perú, durante la Primera Guerra Mundial. En: *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar.* Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2007, pp. 239-252.
8. BARTHE, M. La guerre de course des navires marchands armés (1914-1918). En: *La Revue Maritime*, 1971. Vol. 283, pp. 73-77. *El Comercio*, 2 de octubre de 1914, p. 1, col. 1-5.

capturaron al tanquero británico *Elsinore*, a cuyos tripulantes dejaron en la isla San Cristóbal, una semana después[9]. Tras algunos días en Galápagos, donde habrían sido reaprovisionados por la barca noruega *Kala*[10], el *Leipzig* y el *Marie* se dirigieron a las costas peruanas.

Los dos primeros meses de la guerra no produjeron gran alteración en el tráfico marítimo en la costa oeste sudamericana, pues solo los buques mercantes alemanes habían buscado refugio en diversos puertos. Sin embargo, el 22 de setiembre el vapor *Ortega*, de la Pacific Steam Navigation Company (PSNC), que habiendo salido del Callao y embarcado 300 reservistas franceses en Valparaíso se dirigía a Liverpool, fue perseguido por el *Dresden* a unas 100 millas de la boca oeste del estrecho de Magallanes. Douglas Kinnier, capitán del vapor, añadió que dicho crucero, al que no pudo identificar, estaba acompañado por un mercante, que resultó ser el *Baden*[11].



Crucero ligero S.M.S. *Leipzig*.

9. CORBETT, op. cit., p. 318.
10. BISHER, Jamie. World War I Intelligence in Latin America. 2008a. [Consulta: 9 de febrero de 2015]. Disponible en: http://www.reocities.com/ww1ila/01_08-0203rvw.pdf
11. *El Comercio*, 24 de setiembre de 1914, p. 2, col. 1. *The West Coast Leader*, 26 de setiembre de 1914, p. 1. CORBETT, op. cit., p. 323.

Esa noticia, y los rumores sobre la presencia de naves en la costa norte sudamericana, llevaron a que los buques británicos suspendieran su tráfico y permanecieran en puerto. En ese ambiente, no fue extraño que la prensa limeña reportara erróneamente la presencia de un crucero alemán frente al Callao, identificándolo inicialmente como el Bremen y luego como el *Nürnberg*[12], e incluso se reportó que una de estas naves había ingresado a la bahía chalaca en la noche del 26 de setiembre[13].

Lo concreto es que a las 8 de la mañana del 25 el *Leipzig* interceptó al vapor británico *Bankfields*, de la Bank Shipping, de Liverpool, que al mando del capitán Ingham había salido de Eten pocas horas antes con destino a Liverpool, con 5.950 toneladas de azúcar y nueve de cobre. Algunos autores sugieren que el capitán Haun recibió información sobre esta nave a través de alemanes que trabajaban en las haciendas azucareras de la zona, pero no he podido comprobar esa sospecha. Una vez detenido, se le obligó a poner proa al norte y hacia las 11 de la mañana se reunió con el *Marie* y el *Elsinore*, a unas 30 millas al sur de punta Sal. Los 30 tripulantes del buque británico fueron trasladados al *Marie* y llevaron consigo lo que estimaron conveniente. Uno de ellos refiere que los alemanes "no quisieron llevarse ni un alfiler, ni una onza de carbón" de su buque, pero los británicos les regalaron "dos chanchos muy hermosos" para evitar que murieran ahogados al hundir la nave. A las 2:50 de la tarde, luego de abrir las válvulas de fondo del *Bankfields*, el *Leipzig* efectuó seis disparos, dos de los cuales dieron en la línea de flotación de su presa, que se sumergió totalmente a las 4:24 de la tarde. Poco después hundieron al *Elsinore*[14].

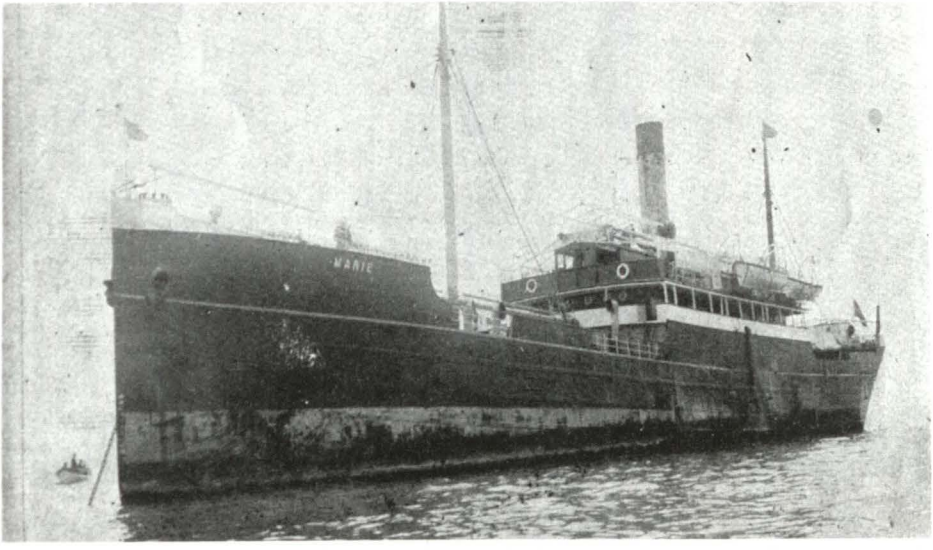
Dos días más tarde se encontraron con el Amasis, vapor de la Naviera Kosmos que había salido del Callao a principios de setiembre[15], y las tres naves se dirigieron a las islas Lobos de Afuera, donde fondearon a las 5:30 de la mañana del día 28. En ese lugar se encontraba el capitán de navío Ramón Valle Riestra, interventor fiscal del guano, quien se puso al habla con el *Marie*, que había fondeado más cerca de la orilla, en demanda de que se respetara la neutralidad peruana no interviniendo a la barca británica *Tamar*[16], que estaba cargando guano, y que

12. *El Comercio*, 25 de setiembre de 1914, p. 1, col. 4; 25 de setiembre de 1914, p. 1, col 3; y 26 de setiembre de 1914, p. 2, col. 1.
13. *El Comercio*, 28 de setiembre de 1914, p. 1, col. 5
14. *The South Pacific Mail*, 22 de octubre de 1914, p. 7, cols. 1-2. *El Mercurio*, 15 de octubre de 1914, pp. 3-4. *El Comercio*, 25 de agosto de 1914, p. 3, col. 2; 25 de agosto de 1914, p. 3, col. 2; y 1 de octubre de 1914, p.1. *Morning Oregonian*, 17 de diciembre de 1914, p. 4, col. 4. FAYLE, op. cit., pp. 230-231.
15. *El Comercio*, 27 de agosto de 1914, p. 1, col. 6. *The West Coast Leader*, 12 de setiembre de 1914, p. 9.
16. Había ingresado al Callao el 27 de junio de 1914, al mando de D. Mahoney, procedente de Rotterdam, con carbón para la casa Weiss. Archivo Histórico de Marina, LC G,1, nro. 26, pp. 218-219.

las naves alemanas zarparan en un plazo de 24 horas. En su reporte, Valle Riestra señaló que los vapores alemanes tenían sus nombres borrados y que, habiendo transbordado carbón, víveres y aceite del *Amasis*, continuaron hacia el sur a las 6 de la tarde del día 29[17].

Luego de interceptar e inspeccionar a un buque noruego, las tres naves alemanas se encontraron a la altura del Callao en la noche del 30. El capitán Haun dispuso que el *Marie* arribara al puerto para dejar a los prisioneros y adquirir víveres, carbón y noticias. Al amanecer del 1 de octubre el mencionado vapor ingresó a la bahía y procedió a entregar a los prisioneros al cónsul británico. Al ser evidente que había estado en conserva con el *Leipzig*, la Capitanía de Puerto lo declaró incomunicado. Sin posibilidades de reabastecerse, el buque permaneció en el Callao durante el resto de la guerra[18].

Al quedar confirmada la presencia de un crucero alemán, las naves francesas y japonesas, como antes lo habían hecho las británicas, optaron por permanecer en puerto, y de ese modo alteraron el flujo comercial peruano[19]. Este hecho preocupó de manera notable al gobierno, pues buena parte de la economía



Vapor *Marie* acompaña al *Leipzig* desde California hasta el Callao (Variedades N° 344, 3/10/1914, p. 1276).

17. *The South Pacific Mail*, 22 de octubre de 1914, p. 7, cols. 1-2. *El Comercio*, 30 de setiembre de 1914, p. 1, cols. 5-6, p. 2, cols. 1-2. *Boston Evening Transcript*, 30 de setiembre de 1914, p. 5, cols. 4-5. FAYLE, op. cit., pp. 230-231.
18. *The South Pacific Mail*, 22 de octubre de 1914, p. 7, cols. 1-2. *El Comercio*, 1 de octubre de 1914, p. 1; y 2 de octubre de 1914, p. 1, col. 1-5. *Variedades*, 3 de octubre de 1914, p. 1276. *The Odgen Standard*, 1 de octubre de 1914, sin paginación.
19. *Variedades*, 3 de octubre de 1914, pp. 1274-1276. *El Comercio*, 8 de agosto de 1914, p. 3

nacional dependía de la exportación de minerales y productos agrícolas. Por ello, aun antes del arribo del *Marie*, se había dispuesto que la Armada patrullara las aguas territoriales y evitara cualquier violación a la neutralidad peruana[20].

En forma simultánea al ingreso del *Marie* al Callao, llegaron a costas ecuatorianas el capitán y la mitad de los tripulantes del *Elsinore*, que habían logrado navegar desde Galápagos, y confirmaron la sospecha de que el *Leipzig* se dirigía al sur.

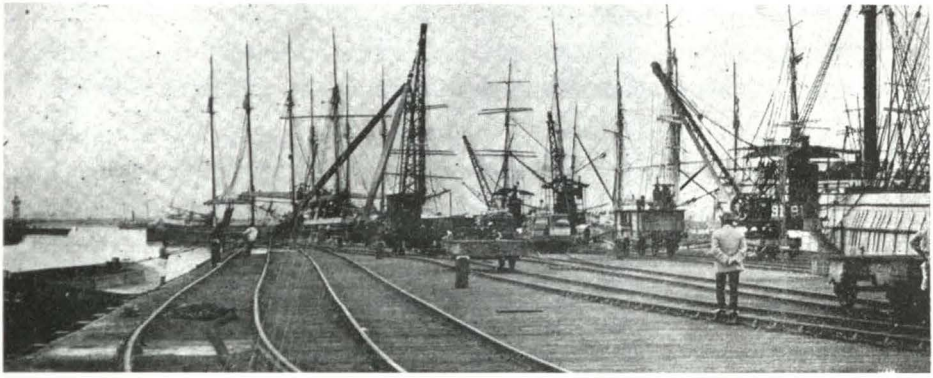
Si bien el *Amasis* no ingresó al Callao, por algún medio logró establecer comunicación con el puerto, pues al volver a reunirse con el *Leipzig*, un teniente apellidado Redieger llevó periódicos locales e información sobre naves británicas, francesas y japonesas[21]. Los dos buques alemanes continuaron hacia el sur y coordinaron para ser reaprovisionados por los vapores *Anubis, Karnak* y *Abessinia*, que debían zarpar de Pisagua, Iquique y Mollendo, respectivamente. El 3 de octubre, a unas 50 millas de Mollendo, la última de estas tres naves se reunió con el crucero y su consorte[22].

Al mando del capitán Schulemann, el *Abessinia* permaneció dos días con el *Leipzig* y le transbordó carbón y víveres. Luego de ello, se dirigió al Callao llevando al oficial T. Standtke y a dos marineros que requerían atención hospitalaria. El 6 de octubre arribó al puerto y procedió a desembarcar a los enfermos y a reaprovisionarse, aunque la Aduana impidió que embarcara carne en conserva por sospechar que iba destinada al crucero alemán. Tres días después zarpó hacia Arica, con la lógica protesta de los cónsules británico y francés, y se dirigió hacia Pascua, donde debía reunirse el escuadrón[23].

Con escasa población, formada por nativos polinesios y tres extranjeros (un británico, un francés y un alemán), a los que se sumaban los miembros de una expedición científica británica arribada en mayo en una pequeña goleta, la isla de Pascua no contaba con un equipo de radio y su comunicación con el continente se limitaba a la visita de una unidad naval chilena dos veces al año. Por ello, sus pobladores no sabían del estado de guerra, cosa que los marinos alemanes tampoco mencionaron.

A los isleños debió resultarles sorprendente que el 10 de agosto arribaran el *Dresden* con el mercante *Baden*, luego de haber reconocido la costa chilena

20. FAYLE, op. cit., pp. 233-234
21. H. M. GOVERNMENT. *Review of German cruiser warfare 1914-1918*. Londres: H. M. Government. 1940, p. 92.
22. *El Comercio*, 12 de octubre de 1914, p. 2, col. 2.
23. *El Comercio*, 6 de octubre de 1914, p. 1, col. 4-5; y 10 de octubre de 1914, p. 2, col. 1. YATES, op. cit., p. 92. BRAVO, op. cit.



El puerto del Callao paralizado al conocerse la presencia de buques de guerra alemanes en la zona (Variedades N° 340, 5/9/1914, p. 1169).

hasta Coronel. Pero más sorprendente aún fue que dos días después lo hicieran el *Scharnhorst, Gneiseau* y *Nürnberg*, con el crucero auxiliar *Titania* y los mercantes *Yorck* y *Göttingen*; y que el 14 fondearan el *Leipzig* con las naves *Amasis, Anubis* y *Karnak*[24].

Luego de refrescar víveres y reabastecer de carbón a los buques de guerra, y tras una visita del almirante y algunos oficiales, entre ellos sus dos hijos, a los moáis, el 18 de octubre las naves alemanas pusieron proa a Más Afuera. Su arribo se produjo el 26 y se les unió al día siguiente isla el crucero auxiliar *Prinz Eitel Friedrich*, al mando del capitán Max Thierichens, tras un poco exitoso crucero en el Pacífico Suroriental[25].

El 28 de octubre el *Nürnberg*, el *Prinz Eitel Friedrich* y el *Göttingen* se dirigieron hacia Valparaíso, confiando vanamente que este último buque pudiera obtener carbón e información, mientras el resto del escuadrón se acercaba a las costas chilenas[26]. Si bien debió permanecer en puerto, el *Göttingen* logró interceptar señales de radio de algunos buques del almirante Cradock que avanzaban desde el sur[27].

Ya desde principios de octubre los británicos sabían que el escuadrón de Spee se estaba dirigiendo a la costa sudamericana, presumiendo que el *Dresden* se les uniría para disturbar el comercio en esa área[28]. Ante esto, Cradock despachó

24. YATES, op. cit., p. 119. CORBETT, op. cit., p. 359.
25. *The Press*, 7 de diciembre de 1914, p. 7, col. 8. *The Straits Times*, 1 de diciembre de 1914, p. 9, col. 2. CORBETT, op. cit., p. 359.
26. BARTHE, op. cit., p. 75. YATES, op. cit., pp. 131-132.
27. BRAVO, op. cit.
28. CORBETT, op. cit., p. 317.

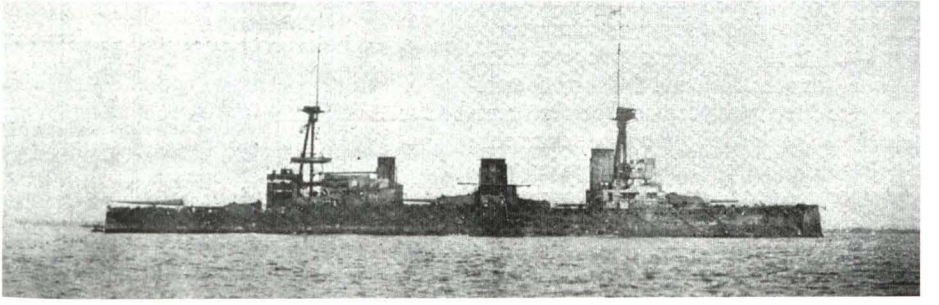
al capitán John Luce con el *Glasgow, Monmouth* y *Otranto* al Pacífico, con instrucciones de buscar a los buques alemanes. Luce reconoció la costa hasta Valparaíso y el 26 de octubre se reunió con Cradock, que a bordo del *Good Hope* había salido de Malvinas cuatro días antes sin aguardar por el lento pero poderoso crucero acorazado *Canopus*[29].

Mientras el *Glasgow* y el *Otranto* reconocían nuevamente la costa chilena, los cruceros acorazados *Good Hope* y *Monmouth* recalaron en Vallenar, al sur de Chiloé. El 31 se les reunió el *Otranto*, sin haber obtenido noticia alguna de la fuerza alemana, mientras que el *Glasgow* informaba que buques mercantes alemanes habían estado entrando y saliendo de Coronel, y que había interceptado señales de radio del *Leipzig*[30].

El escuadrón británico se reunió hacia mediodía del 1 de noviembre e inició de inmediato la búsqueda del crucero alemán, sin suponer que se iba a enfrentar con una fuerza superior, ni aguardar al acorazado *Canopus*, que se encontraba a la altura de Chiloé.

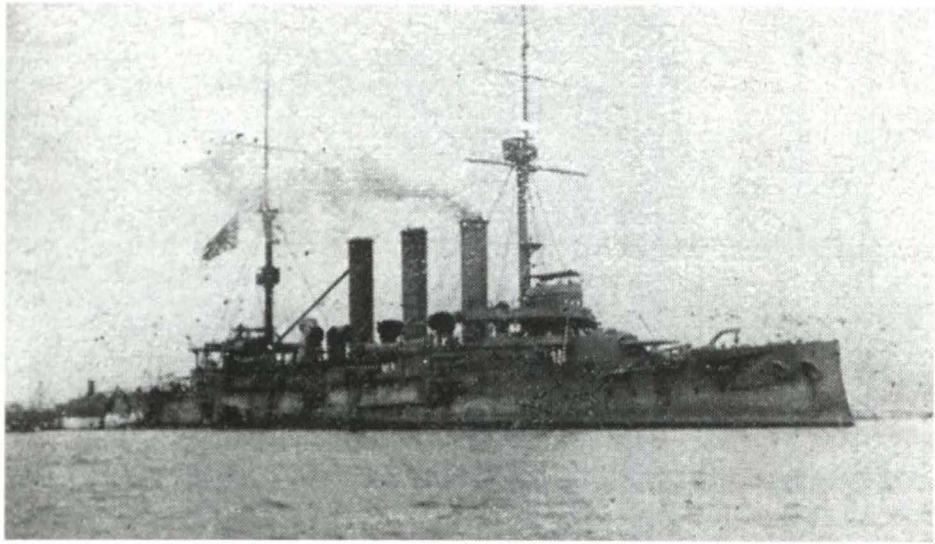
Por su parte, Spee también había logrado obtener información de la presencia del *Glasgow* cerca de Coronel, por lo que se dirigió en su busca, mientras que el *Prinz Eitel Friedrich* continuaba operando a lo largo de la costa. El 30 de octubre este último buque trató de abordar al vapor británico *Colusa* y al chileno *Almirante Lynch*, frente a Valparaíso, pero la intervención del cazatorpedero chileno *Merino Jarpa* evitó que ambas naves fueran intervenidas[31].

Mientras esto tenía lugar frente a Valparaíso, más al sur ambas fuerzas seguían aproximándose a Coronel, creyendo que se encontrarían con uno o dos buques contrarios. Al caer la tarde del 1 de noviembre, los dos escuadrones entraron en



Crucero de batalla HMS *Australia* en el Callao (Variedades N° 356,26/12/1914, p. 1600).

29. Ibíd., pp. 325-331, 355.
30. Ibíd., p. 357.
31. Bravo, op. cit.



Crucero japonés *Izumo* en el Callao (Variedades N° 356, 26/12/1914, p. 1601).

contacto y al ocaso se inició el combate. Con mejor control de tiro y artillería, y con la silueta de los buques británicos perfilada por el sol poniente, en algo más de diez minutos las naves alemanas sacaron de combate a los dos cruceros acorazados. Hundieron al *Good Hope* poco antes de las 8, y al *Montmouth* casi una hora después. Las otras dos naves británicas lograron escapar hacia el oeste y se dirigieron luego al sur, en busca del *Canopus*, para pasar al Atlántico sur[32].

El 3 de noviembre, luego de su victoria en Coronel, Spee ingresó a Valparaíso con el *Scharnhorst*, el *Gneisenau* y el *Nürnberg*. Saludó a la plaza y fue recibido entusiastamente por la colonia alemana, algunos chilenos simpatizantes de los poderes centrales y las tripulaciones de 32 buques alemanes fondeados en el puerto. En un gesto que lo enaltece, durante el agasajo que se le ofreció en el Club Alemán, Spee brindó en memoria del almirante Cradock, con quien había tenido lazos de amistad, y lo calificó de "valiente y honorable enemigo"[33].

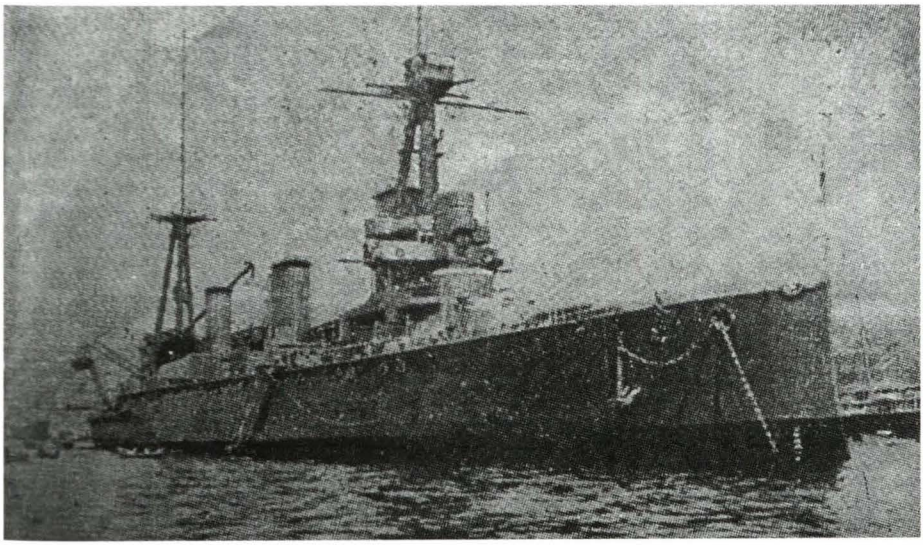
Por su parte, luego de buscar infructuosamente a las naves británicas sobrevivientes del combate, el *Leipzig* y el *Dresden* se dirigieron a Más Afuera para reunirse con el resto de la división. En esa travesía, el *Leipzig* capturó la barca francesa *Valentine*. Llegaron a la referida isla el día 5, acompañados por el

32. JIMÉNEZ, M. Combate naval de las costas de Chile. En: *Revista de Marina*, 1918. Vol. III, nro. 1, pp. 3-8.
33. YATES, op. cit., p. 181. CORBETT, op. cit., p. 421.

Amasis y el *Santa Isabel*. Luego de retirarle el carbón que tenía a bordo, la barca francesa fue incendiada el día 19[34].

El 7 se les unió el *Baden* con el *Titania* y la barca noruega *Helicon*, detenida por tener un cargamento de carbón de propiedad británica que llevaba de Australia a Valparaíso. Luego de confiscarle parte de la carga, la referida barca fue liberada[35].

El 8 llegaron primero el *Prinz Eitel Friedrich* y luego el *Dresden* con otra presa, el vapor norteamericano *Sacramento*, antes alemán *Alexandria*, que al mando del capitán Jacobsen había salido de San Francisco el 15 de octubre con destino a Valparaíso conduciendo 6.000 toneladas de carbón[36]. Luego de transbordar su carga, el *Sacramento* se dirigió a Valparaíso llevando a los 32 tripulantes de la barca francesa. Su arribo a ese puerto, el día 20, y el del *Helicon*, permitieron conocer que el escuadrón de Spee se encontraba cerca de costas americanas[37].

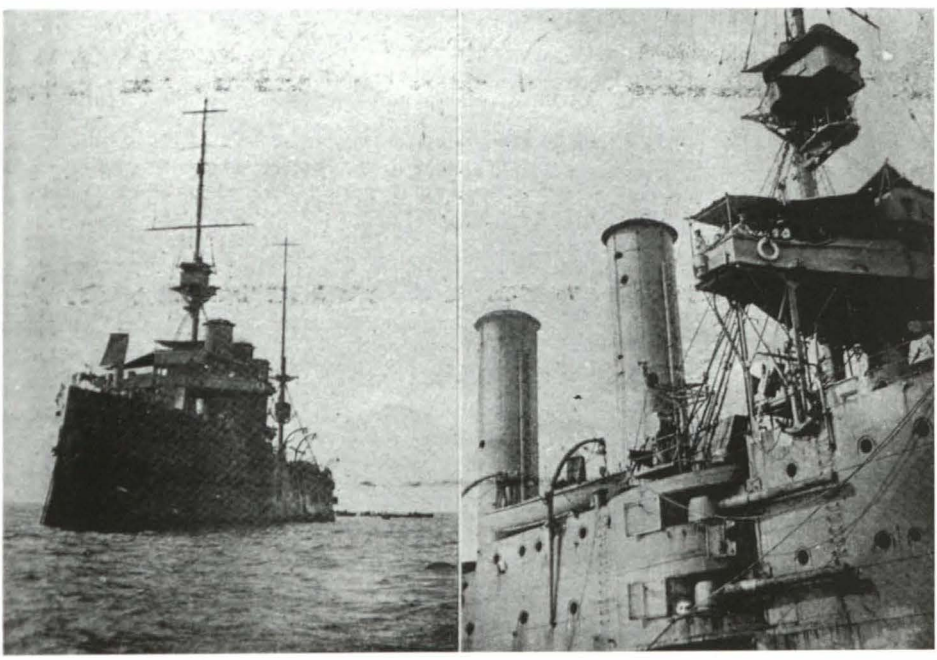


Crucero *Dresden* en Valparaíso, después de la batalla de Coronel (Variedades N° 372, 17/4/1915, p. 2015).

34. *Wairarapa Daily Times*, 24 de noviembre de 1914, p. 6, col. 1. CORBETT, op. cit., p. 421.
35. *The Press*, 7 de diciembre de 1914, p. 7, col. 8. *The Straits Times*, 1 de diciembre de 1914, p. 9, col. 2. CORBETT, op. cit., p. 421. BRAVO, op. cit.
36. *The Queenslander*, 26 de diciembre de 1914, p. 3, cols. 3-5. CORBETT, op. cit., p. 421.
37. BARROS, Mario. *Historia diplomática de Chile, 1541-1938*. Santiago: Editorial Andrés Bello. 1990, pp. 681-683.

Por su parte, el *Prinz Eitel Friedrich* había estado en Coronel el 4 de noviembre. En ese fondeadero encontró a los vapores alemanes *Tanis, Negada, Sais* y *Rhakotis*, que fueron autorizados por la autoridad marítima chilena a entregarle carbón. Ante la protesta de los agentes diplomáticos aliados, el Gobierno chileno declaró a los tres primeros de estos buques como auxiliares, por haber obtenido el carbón para dirigirse a Hamburgo, pero la protesta alemana logró que se revocara tal orden[38].

El escuadrón volvió a reunirse el 6 de noviembre en Más Afuera, tras recibir a bordo a 127 voluntarios de los buques mercantes alemanes presentes en Valparaíso. Una semana más tarde, el *Leipzig* y el *Dresden* arribaron a ese puerto para adquirir nuevas noticias sobre las fuerzas enemigas y para que sus tripulaciones también pudieran disfrutar de un breve descanso. Zarparon el 14 y en la madrugada del 16 el *Dresden* capturó y hundió al vapor británico *North Wales*, que se dirigía de Juan Fernández a Malvinas. Despacharon al Callao a sus 27 tripulantes a bordo del *Rhakotis*[39].



Crucero británico HMS *Kent* en el Callao (*Variedades* N° 374, 1 de mayo de 1915, p. 2060).

38. BRAVO, op. cit.
39. HURD, Archibald. *The Merchant Navy*. Londres: John Murray. 1921, pp. 145-146. CORBETT, op. cit., p. 421.

Dos días más tarde estos dos cruceros se reunieron con el escuadrón. El 21 arribaron a bahía San Quintín, donde se encontraban el *Seydlitz* y el *Memphis*, y a donde llegó dos días después un tercer buque de apoyo, el *Luxor*[40]. Poco después, el escuadrón zarpó hacia al cabo de Hornos, llevando cuatro carboneros en conserva. En el Pacífico quedaban el *Titania*, que había sido barrenado por no poder reabastecerlo de carbón, y el *Prinz Eitel Friedrich*, que debía emitir comunicaciones radiales que hicieran suponer que la fuerza alemana permanecía en dicho océano. Asimismo, el *Memphis* y el *Luxor* se dirigieron a Coronel y al Callao, respectivamente, donde quedaron internados.

El plan de Spee era destruir las instalaciones británicas en Malvinas y luego iniciar el largo cruce del Atlántico intentando alcanzar puertos alemanes, pero se había tomado mucho tiempo en tomar esa decisión, tiempo que jugaría en su contra al llegar al Atlántico sur. Por otro lado, quizá habría sido más conveniente dividir su fuerza para perturbar el comercio aliado y dispersar la fuerza que iba en su contra, pero la decisión estaba tomada y el escuadrón se aproximaba a su destino, sin saber que para la mayor parte de quienes lo constituían sería el final de su travesía.

El Almirantazgo británico había previsto el movimiento alemán hacia Malvinas, despachando hacia dicho lugar al vicealmirante Sir Doveton Sturdee con dos cruceros de batalla y tres cruceros ligeros. El 8 de diciembre de 1914 ambas fuerzas se encontraron y cuatro de las cinco naves de Spee fueron hundidas. Solo el *Dresden* pudo escapar, al dirigirse primero al estrecho de Magallanes y luego al Pacífico.

Mientras estos hechos tenían lugar en el Atlántico sur, el 4 de diciembre el *Prinz Eitel Friedrich* había capturado y hundido al vapor británico *Charcas*, frente a Topocalma. Arribó dos días después a Papudo para desembarcar a sus 58 tripulantes, sin notificarlo previamente a las autoridades chilenas[41]. El 8 logró captar las comunicaciones de los buques británicos que estaban combatiendo en Malvinas, por lo que su capitán optó por dirigirse a la isla de Pascua. En ese tránsito, el día 11 capturó al bricbarca francés *Jean*, con 3.500 toneladas de carbón a bordo, y al día siguiente hizo lo propio y hundió al bricbarca británico *Kidalton*, que llevaba salitre, cuya tripulación pasó a la nave francesa, a la que

40. CORBETT, op. cit., p. 425.
41. COUYOUMDJIAN, Juan Ricardo. *Chile y Gran Bretaña durante la Primera Guerra Mundial y la post-guerra, 1914-1921*. Santiago: Editorial Andrés Bello. 1986, p. 52. BRAVO, Germán. Incursiones del corsario alemán *Prinz Eitel Friedrich* en la costa de Chile durante la Primera Guerra Mundial. En: *Revista Mar*, 2013. Nro. 199, pp. 31-35.

también hundió en Pascua el 31 de diciembre[42]. Permaneció en esta isla hasta el 6 de enero de 1915, cuando puso proa en dirección al Atlántico. Logró tomar varias naves más antes de llegar a Newport el 10 de marzo y quedar internado por el resto de la guerra[43].

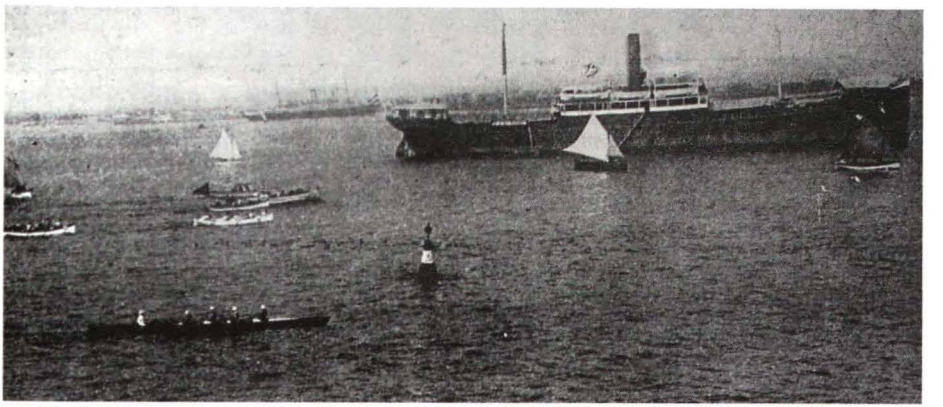
La búsqueda del escuadrón de Spee llevó a una fuerza naval aliada, al mando del almirante australiano George E. Patey, a desplazarse desde las costas mexicanas a aguas sudamericanas. Al producirse el enfrentamiento en Malvinas, ese escuadrón se encontraba en aguas colombianas. Patey fue instruido para dirigirse al Caribe con el crucero de batalla *Australia*, y que el contralmirante japonés Moriyama Keyzaburo con los cruceros *Hizen*[44], *Asama* e *Izumo*[45], continuara con la búsqueda del *Dresden* en la zona de Galápagos, mientras que el crucero *Newcastle* y las naves que venían del Atlántico sur hacían lo propio en las costas chilenas.

El *Australia* arribó en el Callao en la tarde del 18 de diciembre, pocas horas después del vapor alemán *Luxor*, que había reabastecido al escuadrón de Spee. El crucero australiano continuó su travesía al día siguiente, tras recargar carbón y luego que el almirante Patey llevara a cabo una visita oficial al presidente Benavides[46]. Dos días después arribó el *Izumo*, en el que izaba su insignia el almirante Moriyama, quien también llevó a cabo las visitas protocolares del caso y zarpó el 22, mientras que el *Asama* ingresó al puerto[47].

Ambos buques japoneses permanecieron patrullando frente a las costas peruanas y ecuatorianas, y recalaron en Paita el 11 de enero de 1915, mientras que el *Hizen* arribó a Puerto Pizarro el 24 de diciembre, escoltando cinco mercantes británicos[48]. También arribaron al Callao los cruceros británicos *Kent*, *Newcastle* y *Orama*, que buscaban al *Dresden*, entre el 15 de enero y el 2 de febrero[49].

---

42. BRAVO, op. cit.
43. BARTHE, op. cit., pp. 75-77.
44. Exruso *Retvizan*, 12.700 toneladas, construido en Estados Unidos y capturado en Puerto Arturo. CORBETT, op. cit., p. 318.
45. Crucero acorazado. Entró en servicio en 1908. Tenía 9.759 toneladas, una velocidad de 22 nudos y 4 cañones de 8" y 14 de 6". CORBETT, op. cit., p. 148.
46. *The West Coast Leader*, 19 de diciembre de 1914, pp. 1 y 4. *Variedades*, 26 de diciembre de 1914, p. 1600.
47. Durante las 24 horas que ambos cruceros permanecieron en el Callao, los marinos japoneses rindieron homenaje a Eichiro Koyima, tripulante del buque escuela *Ryujo*, muerto en el Callao en 1883 y enterrado en el antiguo cementerio británico de Bellavista. SAKUDA, Alejandro. *El futuro era el Perú*. Lima: Esicos. 1999, p. 1601. *Variedades*, 26 de diciembre de 1914, p. 1601. *The Cornell Daily Sun*, 22 de diciembre de 1914, p. 6, col. 1. *The West Coast Leader*, 26 de diciembre de 1914, p. 1.
48. *El Comercio*, 12 de enero de 1915, p. 1, col. 4; y 13 de enero de 1915, p. 1, col. 3-4. *The West Coast Leader*, 26 de diciembre de 1914, p. 12; y 16 de enero de 1915, p. 1.
49. Diarios de estos buques en http://www.naval-history.net. *Variedades*, 1 de mayo de 1915, p. 2060.



Regatas organizadas en el Callao por la tripulación del vapor alemán *Rhakotis*, internado en el puerto durante la guerra (*Variedades* N° 427, 6 de mayo de 1916, p. 99).

Tras doblar el cabo de Hornos, el capitán Fritz Emil Lüdecke, del *Dresden*, fondeó en la aislada bahía Scholl (puerto Adelaida), donde fue ubicado el día 11 por el destructor chileno *Almirante Condell*, cuyo comandante le recordó que solo podía permanecer 24 horas en un puerto neutral. Pero en vez de dejar aguas chilenas, Lüdecke recaló en Punta Arenas, donde logró obtener 750 toneladas de carbón del mercante alemán *Turpin* y zarpar al caer la noche del 13[50].

Mientras que el *Glasgow* y el *Bristol* arribaban a Punta Arenas en la tarde siguiente, Lüdecke llevó su nave a bahía Hewett, donde comenzó a reparar sus máquinas, de la mejor manera que pudo, y fue ubicado por la goleta chilena *Elfriede*, de Albert Pagels, marino alemán residente en Punta Arenas. Convencido de que su posición sería prontamente conocida por los británicos, Pagels dirigió al crucero a bahía Navidad, en el canal González, unas 80 millas al norte; y luego hizo lo propio con el *Sierra Cordoba* desde la ensenada Martínez hasta el lugar del crucero, donde llegó el 19 de enero. Despachado desde el Río de la Plata, el *Sierra Cordoba* había sido visto por el crucero británico *Cornwall* el 26 de diciembre, en bahía Snug, pero se encontraba en aguas chilenas y con un destructor de esa nacionalidad presente. Otros tres buques debían reaprovisionar el *Dresden*, pero uno fue capturado cerca de las Malvinas, otro hundido por el *Australia* ya en el Pacífico y el tercero no llegó a salir de Pernambuco[51].

El 14 de febrero ambos buques alemanes dejaron su fondeadero y pusieron proa al norte. Trece días después el *Dresden* capturó y hundió a la altura de

50. BRAVO, op. cit. CORBETT, op. cit., p. 242.
51. YATES, op. cit., p. 229.

isla Mocha el velero británico *Conway Castle*, que había salido de Valparaíso el día 15 hacia Queenstown y Liverpool con 2.300 sacos de cebada. Luego de despachar el Sierra Córdoba a Valparaíso para que consiguiera más carbón, el crucero alemán se dirigió hacia Juan Fernández, confiando en reunirse con el carbonero *Gotha*, a unas 300 millas al oeste de Coronel[52].

El 6 de marzo interceptó a la barca peruana *Lorton*, que se dirigía del Callao a Valparaíso, y le transbordó a los tripulantes del *Conway Castle*, que desembarcaron en el puerto chileno el 13 de ese mes[53].

La tarde del 8 de marzo, una vez despejada la neblina, el *Kent* logró avistar el *Dresden*, a unas 12 millas al oeste de su posición, e inició de inmediato su persecución. La noche salvó al crucero alemán[54], pero su suerte estaba echada. Con varios buques enemigos buscándolo y crecientes dificultades para reabastecerse de carbón y víveres, se dirigió a bahía Cumberland, en Más a Tierra, donde el 14 de ese mes fue alcanzado por una fuerza británica. Pese a encontrarse en aguas chilenas, fue atacado y, tras un breve intercambio de fuegos, el capitán Lüdecke optó por volar su nave para evitar su captura. La tripulación desembarcó y vio desde la orilla cómo el último buque de guerra alemán en el Pacífico se hundía[55].

Si bien la presencia naval alemana había desaparecido del Pacífico americano, buques aliados, así como peruanos y chilenos, continuaron patrullando la costa. No faltaban motivos para ello, pues 10 buques mercantes alemanes permanecían en puertos peruanos (7 vapores y 3 veleros) y 87 en puertos chilenos (32 vapores y 55 veleros).

Buques alemanes en el Perú y Chile[56]

Antofagasta	11	Mejillones	3
Caleta Buena	4	Mollendo	2
Caleta Coloso	2	Pisagua	2
Caldera	1	Punta Arenas	5
Callao	8	Talcahuano	4
Coquimbo	1	Taltal	4
Corral	3	Tocopilla	1
Iquique	9	Valparaíso	28
Junín	1	**Total**	**97**

52. CORBETT, op. cit., p. 248.
53. *El Chileno*, 14 de marzo de 1915, p. 1, cols. 3-4. *The Sydney Morning Herald*, 15 de marzo de 1915, p. 9, col. 3.
54. CORBETT, op. cit., pp. 248-249.
55. YATES, op. cit., pp. 233-235.
56. *The West Coast Leader*, 10 de febrero de 1917. COUYOUMDJIAN, op. cit., p. 133.

Algunas de estas naves fueron internadas por las autoridades locales por haber colaborado con el escuadrón de Spee, mientras que otras lo hicieron voluntariamente para evitar ser capturadas o destruidas por los buques aliados. No faltaron los casos en que algunos tripulantes lograron evadir la vigilancia aliada y de las autoridades chilenas para retornar a Alemania. Eso fue lo que sucedió con los 28 tripulantes del *Dresden*, el *Göttingen* y el velero *Herzogin Cecilie*, que en la barca *Tinto*, de propiedad de Carlos Oelckers, lograron salir de Concepción y retornar a Alemania; y del entonces joven teniente Wilhelm Canaris, que con apoyo de los alemanes asentados en el sur de Chile logró cruzar la cordillera y embarcarse hacia Alemania en un buque holandés[57].

Un caso distinto fue la presencia de la goleta *Fortuna*, que al mando del teniente Alfred Kling arribó a Pascua el 4 de octubre de 1917 y encalló dos días después en Hanga Roa. El 13 de febrero siguiente Klinge, con otros dos oficiales y 55 tripulantes, zarparon hacia Talcahuano en la barca chilena *Falcon*, y a su arribo, el 4 de marzo, quedaron internados. Estos hombres habían formado parte de la tripulación del velero corsario *Seeadler*, que al mando del teniente de navío conde Félix von Luckner, en diciembre de 1916 había logrado burlar el bloqueo aliado bajo bandera noruega. Cruzó el Atlántico, dobló el cabo de Hornos y se encontró en las proximidades de Juan Fernández a fines de abril, cuando tuvo que alejarse de la zona al captar señales del crucero británico *Kent*. Logró hundir 16 buques aliados antes de encallar en Mopelia, islas de la Sociedad, el 2 de agosto de 1917. Ludeck y cinco de sus hombres lograron navegar en una lancha hacia las Fiji, pero fueron capturados en la isla Wakaya. El 5 de setiembre Kling y los 58 tripulantes restantes pudieron capturar a la goleta francesa *Lutece*, a la que rebautizaron *Fortuna* e iniciaron el viaje ya señalado[58].

Terminada la guerra, algunos de los buques mercantes internados fueron asignados a los aliados como compensación, mientras que otros quedaron en poder de los países donde habían permanecido esos largos años. Otros más, terminados los ajustes de cuentas con los aliados, fueron liberados y pudieron zarpar de retorno a Alemania. Pero su larga permanencia en el Perú y Chile también motivó que muchos de sus tripulantes optaran finalmente por quedarse en estos países, enriqueciendo con su presencia el ya variado mestizaje que en ellos se vivía.

---

57. IBARRA, Carlos. Puerto Montt en la Primera Guerra Mundial. 2014. [Consulta: 9 de febrero de 2015]. Disponible en: http://www.surlink.cl/index.php/reportajes/18860-puerto-montt-en-la-primera-guerra-mundial.
58. BERLINGER, Walter. Las correrías del SMS *Seeadler*. En: *Revista de Marina*, Chile, 1996.

Bibliografía

- BARROS, Mario. *Historia diplomática de Chile, 1541-1938*. Santiago: Editorial Andrés Bello. 1990.
- BARTHE, M. La guerre de course des navires marchands armés (1914-1918). En: *La Revue Maritime*, 1971. Vol. 283, pp. 73-77.
- BERLINGER, Walter. Las correrías del SMS *Seeadler*. En: *Revista de Marina*, Chile, 1996. Nro. 3.
- BISHER, Jamie. German Commerce Raiders in Latin American Waters. 2008. [Consulta: el 14 de enero de 2014]. Disponible en: http://www.militaryhistoryonline.com/wwi/articles/germancommerceraiders.aspx
- BISHER, Jamie. World War I Intelligence in Latin America. 2008a. [Consulta: 9 de febrero de 2015]. Disponible en: http://www.reocities.com/ww1ila/01_08-0203rvw.pdf
- BRAVO, Germán. Los corsarios y los vapores alemanes en la costa de Chile durante la Primera Guerra Mundial, 1914-1918. En: *Boletín de la Academia Chilena de Historia Naval y Marítima*, 2005. Nro. 9, pp. 149-172.
- BRAVO, Germán. Actividad de algunos vapores alemanes en la costa sur del Perú, durante la Primera Guerra Mundial. En: *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2007.
- BRAVO, Germán. Incursiones del corsario alemán *Prinz Eitel Friedrich* en la costa de Chile durante la Primera Guerra Mundial. En: *Revista Mar*, 2013. Nro. 199, pp. 31-35.
- CORBETT, Julian. *Naval Operations*. Londres: Longmans, Green and Company. 1920.
- COUYOUMDJIAN, Juan Ricardo. *Chile y Gran Bretaña durante la Primera Guerra Mundial y la postguerra, 1914-1921*. Santiago: Editorial Andrés Bello. 1986.
- FAYLE, Charles. *Seaborne Trade*. Londres: John Murray. 1920.
- H. M. GOVERNMENT. *Review of German cruiser warfare 1914-1918*. Londres: H. M. Government. 1940.
- HURD, Archibald. *The Merchant Navy*. Londres: John Murray. 1921.
- IBARRA, Carlos. Puerto Montt en la Primera Guerra Mundial. 2014. [Consulta: 9 de febrero de 2015]. Disponible en: http://www.surlink.cl/index.php/reportajes/18860-puerto-montt-en-la-primera-guerra-mundial
- JIMÉNEZ, M. Combate naval de las costas de Chile. En: *Revista de Marina*, 1918. Vol. III, nro. 1, pp. 3-8.
- SAKUDA, Alejandro. *El futuro era el Perú*. Lima: Esicos. 1999.
- SCHEER, Reinhard. *Germany's High Sea Fleet in the World War*. Nueva York: Peter Smith. 1934.
- WOODS, Desmond. Inviduous Choices. The German East Asia Squadron and the RAN in the Pacific, August to December 1914. *Naval Historical Review*, 2014. Vol. 35, nro. 4, pp. 5-16.
- YATES, Keith. *Graf Spee's raiders. Challenge to the Royal Navy, 1914-1915*. Londres: Leo Cooper. 1995.

Publicaciones periódicas

Boston Evening Transcript (Boston, Massachusetts)

El Chileno (Santiago)

El Comercio (Lima)

El Mercurio (Valparaíso)

Morning Oregonian (Portland, Oregon)

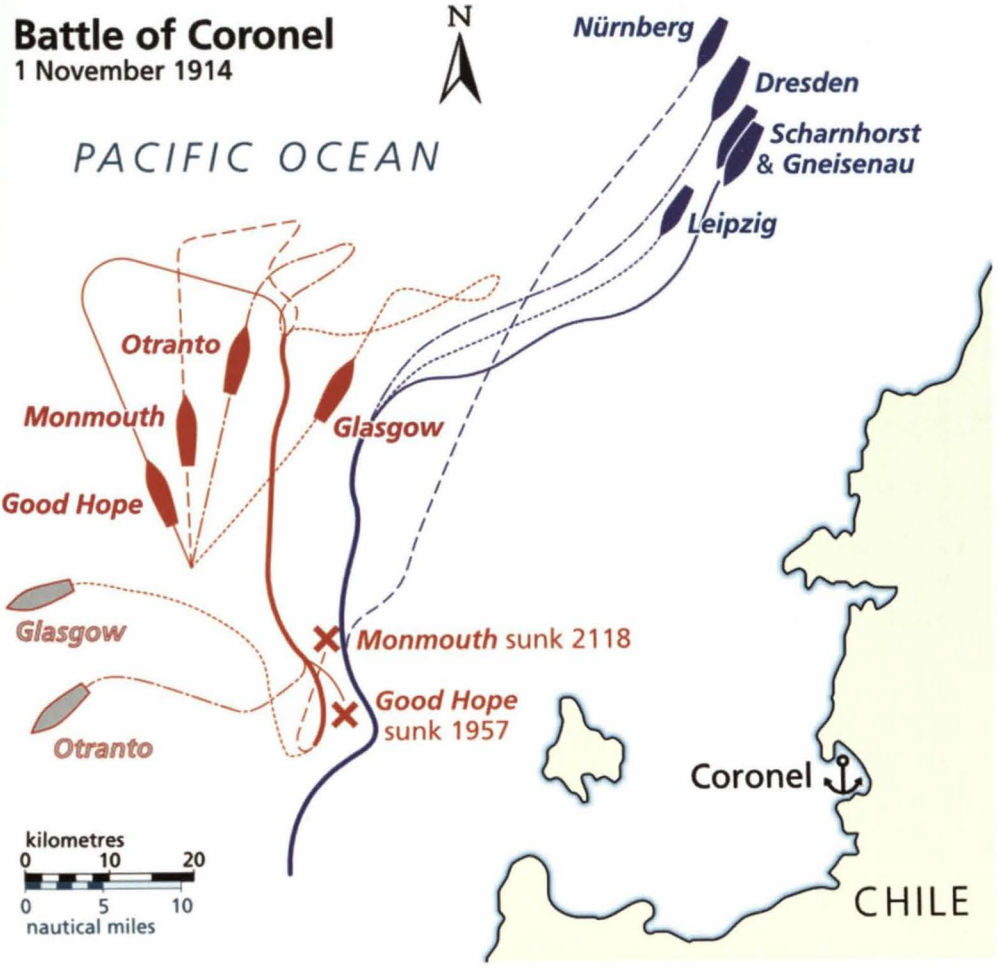
Revista de Marina (Lima)

Revista de Marina (Valparaíso)

The Cornell Daily Sun (Ithaca, Nueva York)

The Odgen Standard (Odgen, Utah)

The Press (Christchurch, Nueva Zelanda)
The Queenslander (Brisbane, Queensland)
The South Pacific Mail (Valparaíso)
The Straits Times (Singapur)
The Sydney Morning Herald (Sydney)
The West Coast Leader (Lima)
Variedades (Lima)
Wairarapa Daily Times (Masterton, Nueva Zelanda)





El general Eisenhower dando instrucciones el 5 de junio de 1944 a paracaidistas estadounidenses del 502° Regimiento Paracaidista (101° División Aerotransportada) que participarían en el Día D saltando en Normandía esa misma noche: "Lo que importa más nunca debe estar a merced de lo que importa menos".

Liderazgo y gestión militar: saber priorizar es saber gestionar

"Lo que es importante pocas veces es urgente, y lo que es urgente, pocas veces es importante"
General Dwight Eisenhower

Capitán de Corbeta Gabriel Donayre Montesinos
Egresó de la Escuela Naval del Perú en 2001 y ese mismo año comandó el Batallón Angamos. Es calificado en Submarinos por la Escuela de Submarinos del Perú. Es ingeniero mecánico-eléctrico por la Universidad Privada de Piura, con tesis calificada de sobresaliente. En la República Federal de Alemania realizó la calificación de Submarinos (2009) y el curso de Comando y Estado Mayor (2014, con el primer puesto entre 11 Marinas participantes). Se desempeña como segundo comandante del BAP *Antofagasta*.



RESUMEN
El general Dwight Eisenhower tuvo una capacidad increíble para mantener su productividad no solo por semanas o meses, sino durante décadas. Por esa razón, no nos sorprende que sus métodos de gestión del tiempo, gestión de tareas y productividad hayan sido estudiados por mucha gente. Su estrategia de productividad más famosa es conocida como la "matriz de Eisenhower", una herramienta simple de toma de decisiones que podemos utilizar hoy.

PALABRAS CLAVE
Matriz de Eisenhower, herramienta de toma de decisiones, estrategia, productividad, administración de tareas.

ABSTRACT
General Dwight Eisenhower had an incredible capacity to maintain its productivity not only for weeks or months, but for decades. For this reason, we are not surprised that its methods of time management, task management and productivity had been studied by many people. His most famous productivity strategy is known as the "Eisenhower Matrix", a simple tool of decision making that we can use today.

KEYWORDS
Eisenhower Matrix, decision making tool, strategy, productivity, task management.

Introducción

Seguramente producto de su experiencia como comandante supremo de las Fuerzas Aliadas en Europa durante la Segunda Guerra Mundial y responsable del planeamiento y ejecución de una de las mayores hazañas bélicas que se recuerdan, el Desembarco de Normandía, el general Dwight Eisenhower aprendió dos elementos fundamentales en la gestión diaria: la toma de decisiones rápida y el establecimiento de prioridades.

Eisenhower representa para nosotros un ejemplo de vida productiva. Además de haber sido un general de cinco estrellas con el rango de combate inicialmente citado, fue el trigésimo cuarto presidente de Estados Unidos.

• Artículo recibido el 16 de noviembre de 2016, aprobado para su publicación el 22 de noviembre de 2016



General Dwight D. Eisenhower.

Durante su Gobierno, se lanzaron programas de enorme importancia: el desarrollo del internet, la exploración del espacio y el uso de fuentes de energía alternativa, por citar algunos.

El principio en el que este destacado militar basó su trayectoria residió en la priorización de las tareas, saber distinguir claramente lo importante de lo urgente.

Quizás para nosotros sea algo dado por sentado, pero la realidad nos demuestra que no lo aplicamos con eficiencia al momento de tomar decisiones. Depositamos nuestro tiempo y energía en lo "urgente", dando poco margen del mismo para las tareas importantes que requieren de nuestra buena planificación. Ello conlleva a tomar decisiones precipitadas, de corto plazo y usualmente con efectos colaterales no deseados.

Ike[1] vio con suma agudeza que el modo de abordar cada tarea es distinto, y creó así un método que le permitió llevar una cargada agenda de compromisos de manera sumamente efectiva.

La matriz de Eisenhower



1. Apodo basado en el sonido inicial de su apellido: *Dwight D. Eisenhower.*

Su sistema de priorización de tareas es práctico. Diseñó una matriz, dividida en cuatro cuadrantes:

- Primer cuadrante: urgente e importante (ejecutar).
- Segundo cuadrante: importante y no urgente (planear).
- Tercer cuadrante: urgente y no importante (delegar).
- Cuarto cuadrante: no urgente y no importante (eliminar).

La citada matriz refleja en el eje vertical la importancia de una tarea y en el horizontal su urgencia.

a. Primer cuadrante: urgente e importante (ejecutar)

Este cuadrante se ocupa de las tareas que requieren acción inmediata: problemas apremiantes, proyectos importantes cuyas fechas vencen o emergencias. De no hacerlo, traerán consecuencias.

Podríamos identificarlo también como el "cuadrante de la crisis". Viven en crisis las personas que no acostumbran planificar sus tareas, las que las aplazan de manera consciente y acaban cumpliéndolas a "último minuto". Este tipo de personas viven "apagando incendios" y pocas veces concretan con éxito proyectos importantes. Salvo sea una eventualidad, debemos procurar conducirnos de tal manera que permanezcamos fuera de este cuadrante.

Evidentemente, una variable que no podrá ser anticipada será el día a día con sus propias urgencias. Frente a esta realidad, en vez de quedar paralizados ante demasiadas prioridades sobre la mesa, las ponemos en una lista y decidimos cómo tratar cada una.

David Allen propone, por ejemplo: "Si una tarea es importante, es urgente y toma menos de dos minutos, ejecútala"[2]. Si alguna de estas tareas puede ser manejada por alguien más, delégala, y si alguna tarea no tiene ni importancia ni urgencia, descártala. Así podremos enfocar nuestra concentración y energía a lo que solo nosotros debemos hacer.

Las tareas urgentes tienden a capturar nuestra atención y a generarnos la sensación de tener que tomar acción inmediata. Sin embargo, en vez de lanzarnos ciegamente a la acción, es adecuado tomarnos unos minutos para tomar perspectiva y evaluar cómo tratar cada tarea: "La dirección es más importante que la velocidad. Hay muchos que van rápido a ningún lado".

2. La regla de los dos minutos surge a partir del método de productividad personal "Getting Things Done" (GTD), desarrollado por David Allen, consultor e instructor en este campo.

b. Segundo cuadrante: importante pero no urgente (planear)

A este cuadrante pertenecen las tareas que nos permitirán alcanzar nuestras metas y objetivos. Es el cuadrante del planeamiento: desarrollar proyectos, cursos de acción, reconocer nuevas oportunidades y prevenir situaciones críticas. Debemos procurar conducirnos de tal manera que permanezcamos dentro de este cuadrante.

Para que esto funcione, debemos definir de forma clara las tareas cuyos objetivos deseamos alcanzar; planear los pasos a seguir y establecer un plazo fijo de avance[3] y culminación. Esto último debe ser realista, ya que deberá respetarse firmemente. Así se evita que dichas tareas sean conscientemente relegadas y, como consecuencia de ello, pasemos al cuadrante de la crisis.

c. Tercer cuadrante: urgente pero no importante (delegar)

A este cuadrante pertenecen las tareas que no aportan valor a nuestro trabajo y que merecen ser delegadas a otra persona. Tareas que nos consumen energía, tiempo y que no están alineadas con nuestro planeamiento, pero que de igual modo deben hacerse: interrupciones, llamadas telefónicas, correos, reuniones y diligencias inmediatas.

Para dedicarnos de lleno a nuestros objetivos, necesitamos aprender a delegar, que es fundamental para que este cuadrante funcione. El arte de delegar, tan valioso que merece un próximo artículo, sugiere las siguientes consideraciones:

- Definir la tarea de manera clara y sencilla.
- Asegurarse de que la persona a quien se le delegará la tarea entienda cuál es el resultado que se desea obtener.
- Orientar al mismo sobre cómo podría realizar la tarea, aceptando que no existe solo una manera de hacer las cosas[4].
- Establecer, de acuerdo mutuo, una fecha límite para que se culmine con la tarea o con la presentación de progresos.

---

3. Pueden ser 20 minutos diarios o dos horas a la semana, según se adapte nuestra rutina.
4. Evitar "meter la nariz", interferir o criticar arruina la productividad del equipo.

Asimismo, es primordial invertir nuestro tiempo y recursos en capacitar a nuestro personal si deseamos que estén a la altura de las tareas encomendadas.

d. Cuarto cuadrante: ni importante ni urgente (eliminar)

A este último cuadrante pertenecen las tareas triviales y poco significantes que "succionan" nuestro tiempo. Tareas que, sin ser de carácter urgente, nos apartan de nuestros objetivos y, como reflejo de nuestra naturaleza humana, preferimos darles prioridad por ser de mayor agrado: llamadas telefónicas, chats, reuniones largas e improductivas, ajetreo inútil, consumo de televisión y atención constante a las redes sociales, por citar algunos ejemplos.

Estas distracciones contribuyen usualmente a tener que pasar más horas de las debidas en el trabajo, acompañados solo por la amarga sensación de que, a pesar de encontrarnos constantemente ocupados, no progresamos en nuestras tareas. Tim Ferris[5] nos dice: "Si estás ocupado, es una forma de pereza, pensamiento flojo y acciones indiscriminadas".

Este tipo de tareas nos presionan y reclaman nuestra acción, son placenteras, divertidas y a menudo buscan complacer a otros. Es por ello que debemos mantenernos enfocados en nuestros planes y, de ser ello debidamente justificado, saber decir amablemente "no".

La diferencia entre urgente e importante

Ante las tareas urgentes, simplemente reaccionamos. Las cuestiones importantes y que usualmente no son urgentes requieren más iniciativa, más proactividad.

Tenemos que actuar, para no dejar pasar la oportunidad y hacer que las cosas ocurran. Si no practicamos este hábito, si no tenemos una idea clara de lo que es importante, de los resultados que deseamos obtener, ya sea en nuestra institución o nuestras vidas, con facilidad nos veremos desviados hacia la acción ante lo urgente[6].

---

5. Autor del libro *La semana laboral de cuatro horas*, junto a otros textos que siguen esta línea de pensamiento.
6. R. COVEY, Stephen. Los 7 hábitos de la gente altamente efectiva. Buenos Aires: Paidós 41. 2003, p. 91.

Priorizar las tareas según su carácter de urgencia e importancia, y planear en qué orden se ejecutarán junto con un plazo establecido, cambiará totalmente los resultados a obtenerse.



"Si no metemos las piedras en el frasco al principio, luego ya no habrá manera de hacerlo".

Permítanme citar una metáfora de autor desconocido:

En uno de sus habituales paseos matutinos, un anciano y experimentado maestro se detuvo junto con sus alumnos en un claro del bosque, sacó de su alforja un frasco de cristal y una docena de piedras.

Despacio y cuidadosamente, colocó las piedras dentro del frasco, de una en una, hasta que no cupo ninguna más.

Entonces preguntó a los alumnos: "¿Está lleno el frasco?".

El grupo contestó afirmativamente. Con una sonrisa en la cara, el maestro sacó un saquito de gravilla y comenzó a verterla sobre las piedras.

A la vez, agitaba el frasco para que la grava fuese ocupando los espacios libres entre las piedras. Cuando ya no pudo poner más grava en el frasco, volvió a preguntar: "¿Está lleno el frasco?".

En esta ocasión, los pupilos respondieron: "Probablemente, no".

El maestro respondió con una sonrisa de complicidad. En esta ocasión extrajo un saquito de arena y comenzó a echarla sobre las piedras y la grava, rellenando

fácilmente todos los espacios. De nuevo realizó la misma pregunta, a la que el grupo contestó con toda seguridad: "No".

Entonces, nuevamente introdujo su mano en la alforja y esta vez sacó una botella con agua. Vertió el líquido sobre el frasco con piedras, grava y arena, hasta que el agua alcanzó el borde.

En ese momento miró a sus alumnos y dijo: "Bien, ¿qué sacamos en claro de todo esto?".

Uno de ellos respondió: "La conclusión es que no importa cuán ocupados estemos: si trabajamos duro y nos esforzamos, siempre podremos hacer un poco más de lo que hacemos ahora".

"Esa es una conclusión no solo errónea sino peligrosa", respondió el maestro. "No, queridos alumnos. La verdadera enseñanza que podemos extraer es que si no metemos las piedras en el frasco al principio, luego ya no habrá manera de hacerlo"[7].

Reflexionando, extraemos dos lecciones:

1. Si ponemos la gravilla, la arena y el agua primero: Las tareas importantes, nuestras piedras, no tendrán espacio donde ubicarse luego.
2. Si ponemos las tareas importantes primero: la gravilla, la arena y el agua, nuestras tareas no importantes, se acomodarán en los espacios libres: "Todo a su tiempo y habrá un tiempo para todo".

La matriz de Eisenhower hoy

Ike es para nosotros, como militares, una figura en el escenario bélico. Su huella ha trascendido en el tiempo, gracias a su innegable capacidad de gestión y productividad.

En vista de ello, se hizo de primera necesidad aplicar su teoría en nuestros actuales dispositivos móviles. Es así que, a comienzos del 2013, la firma Appfluence tomó la idea y lanzó al mercado Priority Matrix, una *app* que por primera vez aplica los principios fundamentales de nuestro general en materia de priorización de tareas.

Su éxito fue tal, que pasó a ser un *best seller* en toda regla en el campo de la

7. BES, Carmen. El frasco y las piedras. 13 de abril de 2011. [Consulta: 25 de noviembre de 2016]. Disponible: http://psicologiasaludyrecursos.blogspot.pe/2011/04/el-frasco-y-las-piedras.html.

productividad y gestión del tiempo, al superar las 70.000 descargas. La firma hace suya la máxima de Eisenhower: "Lo importante pocas veces es urgente, y lo que es urgente pocas veces es importante"[8].

Reflexión final

Requiere voluntad y tiempo generar como militares[9] el hábito de tomar perspectiva y asignar bien las prioridades a las tareas encomendadas. Es fácil separar estas diferencias una vez, pero hacerlo continuamente puede ser duro.

Algunas personas son literalmente "acribilladas" por los problemas todos los días. Su único alivio consiste en huir hacia el cuadrante de las tareas no importantes ni urgentes. De modo que en su vida el 90% del tiempo lo pasan en el cuadrante de lo urgente y el 10% restante, en el cuadrante de las tareas insignificantes; a los cuadrantes "planear" y "delegar" solo les prestan una atención mínima. Así es como viven las personas que administran su vida sobre la base de la crisis, siempre "apagando incendios"[10].

Las personas que orientan su tiempo casi exclusivamente a los cuadrantes de delegar y tareas triviales llevan vidas básicamente irresponsables.

Estimados lectores, el motivo por el cual cité el método de Eisenhower es porque provee un marco claro y estructurado para la priorización de las tareas. Nos obliga a recapacitar sobre la importancia de las mismas y evita así que nos vayamos únicamente por el camino de la urgencia.

Pongamos primero lo primero. Son las tareas importantes las que elevan nuestra productividad, concretan proyectos, mejoran planes y trascienden en el tiempo. En palabras de Goethe: "Lo que importa más nunca debe estar a merced de lo que importa menos".

---

8. MENDIOLA, José. La 'Caja de Eisenhower', o cómo un método de gestión militar acabó en iPhone 4. 4 de mayoy de 2014. [Consulta: 20 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.elconfidencial.com/tecnologia/2014-05-04/la-caja-de-eisenhower-o-como-un-metodo-de-gestion-militar-acabo-en-el-iphone_124237/.
9. Hago referencia a nosotros como militares, debido a que el tiempo, no es comúnmente nuestro aliado.
10. COVEY, op. cit., p. 92.



Valientes soldados ejecutarán la tarea encomendada aun a costa de sus vidas, profundamente confiados en las decisiones tomadas por sus superiores. Tenemos una gran responsabilidad.

Bibliografía

- BES, Carmen. El frasco y las piedras. 13 de abril de 2011. [Consulta: 25 de noviembre de 2016]. Disponible: http://psicologiasaludyrecursos.blogspot.pe/2011/04/el-frasco-y-las-piedras.html.
- Escuela de Mando de la República Federal de Alemania, Füeak. *Guía de liderazgo y gestión militar.* Hamburgo. 2014.
- COVEY, Stephen. *Los 7 hábitos de la gente altamente efectiva.* Buenos Aires : Paidós 41. 2003.
- MAXWELL, John. *Las 21 leyes irrefutables del liderazgo.* Nashville: Thomas Nelson Publisher. 1998.
- MENDIOLA, José. La 'caja de Eisenhower', o cómo un método de gestión militar acabó en el iPhone. 4 de mayo de 2014. Consulta: [Consulta: 20 de noviembre de 2016]. Disponible en: http://www.elconfidencial.com/tecnologia/2014-05-04/la-caja-de-eisenhower-o-como-un-metodo-de-gestion-militar-acabo-en-el-iphone_124237/.
- PYLE, Ernie. *Brave Men. La batalla de Normandía de 1944.* Buenos Aires: Tempus. 2010.



El Santuario Nacional los Manglares de Tumbes y el rol de la Autoridad Marítima Nacional

Teniente Primero Jonatan Mendoza Alarcón
Nació el 20 de julio de 1983. Ingresó a la Marina el 27 de febrero de 2002, y egresó el 1 de enero de 2007 como alférez de fragata. Es calificado en Capitanías y Guardacostas. Ostenta el grado de magíster en Ecosistemas Marinos y Costeros de la Universidad Politécnica de Valencia. Actualmente cursa la maestría en Gestión Pública en la Universidad César Vallejo. Obtuvo una beca para estudiar el curso de Operaciones Antidrogas en la Escuela de Seguridad Hemisférica en Georgia, Estados Unidos.
El 9 de enero de 2015 asumió el cargo de primer ayudante en la Capitanía de Puerto de Salaverry.



RESUMEN
El Santuario Nacional los Manglares de Tumbes (SNLMT) alberga 1.714,18 hectáreas de bosque de manglar[1], donde se encuentran especies como el mangle rojo (*Rhizophora mangle*), el mangle colorado (*Rhizophora harrisonii*), el mangle salado (*Avicennia germinans*), el mangle blanco (*Laguncularia racemosa*) y el mangle piña (*Conocarpus erectus*). También se distinguen otros tipos de vegetación asociados a saladares y especies del bosque seco tropical[2], que generan actividades socioeconómicas como la extracción de cangrejos, conchas, peces y actividades turísticas. "Invasores ilegales, depredadores legales"[3] fue el título de un artículo publicado en la revista *Caretas* donde se narra el ingreso de pescadores ecuatorianos a la zona del estero "Matapalos" para realizar faenas de pesca. También se narra la inacción de la Policía Nacional del Perú, las limitaciones de la Marina de Guerra del Perú y la desventaja numérica y logística de los guardaparques ante los pescadores ilegales.

PALABRAS CLAVE:
Manglar, ecosistemas marinos y costeros, pesca, guardacostas, Tumbes, cangrejo de río.

RESUMEN
The National Sanctuary of the Mangrove Forest of Tumbes (SNLMT) hosts 1.714,18 hectares of Mangrove Forest , where there are species like the red mangrove (Rhizophora mangle), the red-colored mangrove (Rhizophora harrisonii), the salty mangrove (Avicennia germinans), the white mangrove (Laguncularia racemosa) and the pinecone mangrove (Conocarpus erectus). It is also distinguished other kinds of vegetation associated to salt marsh and species of the dry tropical forest , that generate socioeconomic activities like the extraction of crabs, shells, fishes and tourist activities. "Illegal invaders, legal predators" was the tittle of a published article in a national magazine where it relates the entrance of Ecuadorian fishermen to the zone of the estuary "Matapalos" to do fishing activities. It also relates the lack of action of the National Police, the limitations of the Peruvian Navy and the numeric and logistical disadvantage of the forest rangers before the illegal fishermen.

PALABRAS CLAVE:
Manglar, maritime and coastal ecosystems, fishing, forest ranger, Tumbes, river crab.

1. LLACTALLO, William. *Análisis de imágenes satelitales y mapeo de cobertura del Santuario Nacional los Manglares de Tumbes*. Lima. 2009.
2. INSTITUTO GEOFÍSICO DEL PERÚ. *Identificación de Servicios Ecosistémicos en el Santuario Nacional los Manglares de Tumbes. Informe técnico especial*. Lima: Ministerio del Ambiente. 2013.
3. LEÓN, Rafo. Invasores ilegales, depredadores legales. En: *Caretas*, 6 de noviembre de 2016.

• Artículo recibido el 10 de noviembre de 2016, aprobado para su publicación el 6 de diciembre de 2016

I. Introducción

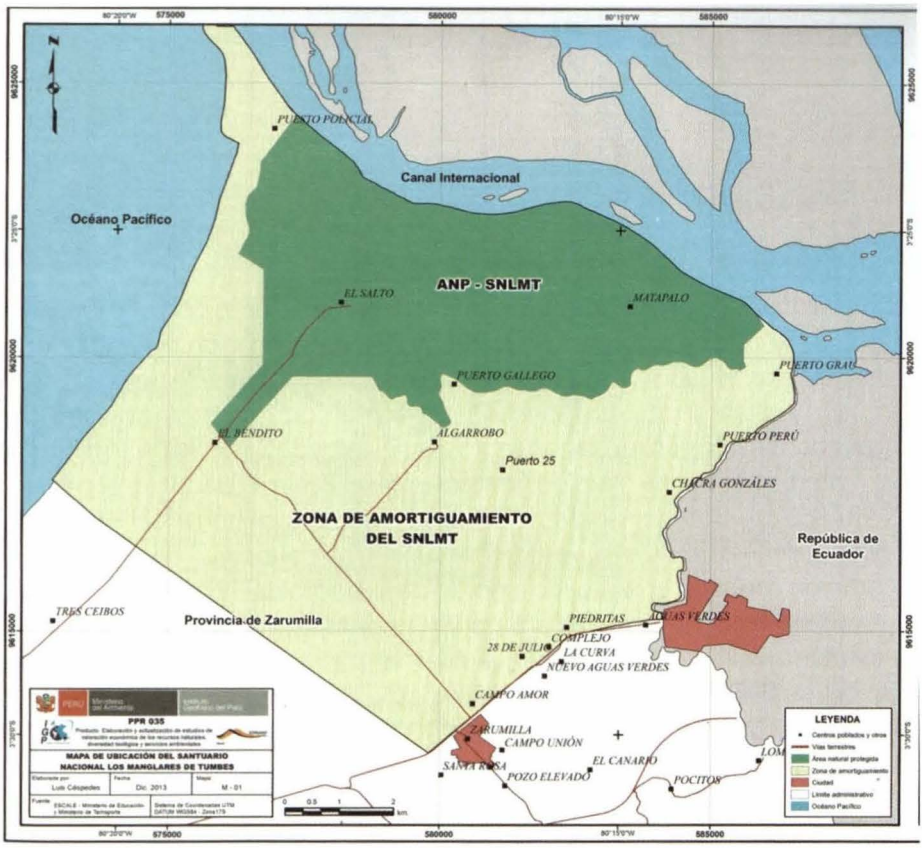
Las áreas naturales protegidas (ANP) son espacios continentales o marinos del territorio nacional, reconocidos, establecidos y protegidos legalmente por el Estado como tales, debido a su importancia para la conservación de la diversidad biológica y demás valores asociados de interés cultural, paisajístico y científico, así como por su contribución al desarrollo sostenible del país[4]. El bosque seco ecuatorial y el gran bosque tropical son dos ecosistemas únicos en el Perú que albergan especies animales y vegetales que no existen en ningún otro lugar en nuestro país. Estos bosques son hogar del oso hormiguero, el cocodrilo de Tumbes (especie en peligro), los grandes monos coto, el venado de cola blanca, los coloridos Trogones, las tarántulas marrones y los inquietos cormoranes. Aquí viven también insectos y aves extraordinarias, y florecen especies vegetales tan raras que muy pocas personas saben que existen[5]. Los manglares son una maravillosa muestra de cómo las especies pueden adaptarse a las limitaciones



Isla de las Aves, Puerto Pizarro. Foto: Archivo personal.

4. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley de Áreas Naturales Protegidas 26834. 30 junio de 1997.
5. GUERRERO, Alejandro. *Tumbes: bosques y manglares* [documental]. 1996.

que la naturaleza impone. Este ecosistema es un sistema abierto fluvial y marino, que depende de flujos de agua para el transporte de nutrientes y para la redistribución de la materia orgánica y sedimentos, así como para regular la salinidad. En lo que respecta al sistema marino, el santuario recibe agua del mar de ambos países, a través de los estuarios y los esteros. En el Perú identificamos a los esteros Capones (canal internacional-punta Capones) y desde Ecuador a los esteros Jambelí, Pongal, Grande, Chupadores y Payana, los cuales en conjunto fluyen hacia el canal Internacional, y, a partir de este, por los esteros Matapalo, Zarumilla, Gallegos, La Soledad, Lagarto, El Gallo, Juanito y La Envidia[6].



Mapa 1. Ubicación del Santuario. Fuente: Instituto Geofísico del Perú (2013).

6. INSTITUTO DE RECURSOS NATURALES. *Plan Maestro del Santuario Nacional los Manglares de Tumbes 2007-2011*, 2007. [Consulta: 17 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://sinia.minam.gob.pe/documentos/plan-maestro-2007-2011-santuario-nacional-manglares-tumbes.

II. Santuario Nacional

La creación del Santuario se realizó gracias a los estudios del Centro de Datos para la Conservación del Departamento de Manejo Forestal de la Universidad Nacional Agraria en las áreas naturales del Noroeste Peruano se determinó la creación del Santuario el cual contribuye a la protección del Bosque de Manglar, único ecosistema representativo del norte peruano, así como a la gran cantidad y diversidad de invertebrados acuáticos de importancia económica, los cuales son explotados irracionalmente[7]. Se ubica políticamente en la provincia y el distrito de Zarumilla del departamento de Tumbes. Geográficamente se localiza en el litoral de la costa noroeste del Perú, en la intercuenca de los ríos Tumbes y Zarumilla, entre los paralelos 80°13' y 80°19' de longitud oeste (sistema de coordenadas WGS 84)[8].

El Ministerio del Ambiente tiene a su cargo el Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP), que es la entidad pública encargada de conservar, proteger y gestionar el manejo de los recursos del SNLMT.

El responsable y jefe del Santuario Nacional "Los Manglares de Tumbes" es el señor Martín Marigorda Román. Previa a las coordinaciones con el capitán de puerto de Zorritos y al tomar conocimiento de la publicación realizada por la revista *Caretas*. El señor Marigorda describió las limitaciones de personal en el Santuario y el temor de sufrir represalias al intentar controlar a los invasores, por lo que coordinamos un reconocimiento a los esteros de Zarumilla, Matapalo y al canal internacional, que marca la frontera entre el Perú y Ecuador en el paralelo 3°23'33,96". El 24 de noviembre el señor Marigorda y personal del puesto de capitanía de Puerto Pizarro, vestidos sin uniforme para pasar desapercibidos, recorrieron conmigo el Santuario a bordo de la lancha de SERNANP. Arribamos al punto más septentrional del Perú, punta Capones, donde nos recibió personal de Infantería de Marina que cubre guardia en el puesto de vigilancia de frontera "Capitán de Corbeta Carlos Cieza Castellanos". Ellos tienen un control visual del canal internacional y permanente comunicación con el destacamento naval "El Salto", base ubicada en el interior del Santuario. Sobre el mediodía arribamos a la zona denominada Puerto 25. Los locales nos observaban con desconfianza, pues pocas veces una lancha de SERNANP lleva a seis personas. Por lo habitual, solo navega un solitario guardaparque. Aparentemente nadie notó que éramos marinos.

---

7. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 018-88-AG, Ley de Áreas Naturales Protegidas. 2 de marzo de 1988.
8. INSTITUTO GEOFÍSICO DEL PERÚ. *Identificación de Servicios Ecosistémicos en el Santuario Nacional los Manglares de Tumbes. Informe técnico especial.* Lima: Ministerio del Ambiente. 2013.



Conchas negras del manglar (Foto: Andina.com.pe).

En el rústico muelle estaban amarradas una docena de embarcaciones, todas ellas evidentemente ilegales, porque no tenían grabado el nombre y además no se cuenta con registro de ellas en la capitanía de puerto de Zorritos, estaban distribuidas a lo largo del estero de no más de cuatro metros de ancho. La idea de realizar la intervención surgió de pronto, pero la misión era reconocer el área para luego planificar la mejor forma de intervenir. El planeamiento es fundamental y un pilar en el éxito de las operaciones.

Las actividades socioeconómicas que se desarrollan en la zona permiten la existencia de seis asociaciones de extractores de recursos en el santuario. Las actividades son la extracción de cangrejos, controlada con dos periodos de veda al año y tallas mínimas de extracción; la extracción de conchas negras (*Anadara tuberculosa*) y de concha huaquera (*Anadara similis*) también controlada por un periodo de veda al año y tallas mínimas (no está dispuesta una cuota máxima, por lo que la cantidad de moluscos capturados depende de la habilidad del extractor); y la extracción de peces realizada a través de mallas, cuerdas, rodeo y atarraya (las especies comunes son el bereche, la cachema, la corvina, la chula, el robalo, el roncador, la polla, entre otras).

Me permito destacar y comentar sobre el manglar rojo, clasificada como *glicohalofito* debido a la absorción selectiva de sales. El manglar rojo es propio



Cangrejo del manglar (*Ucides occidentails*) Foto: Ministerio de la Producción.

de zonas tropicales cálidas, con temperaturas mayores de 20 °C. Presenta raíces respiratorias o neumatóforos de carácter hidrófobo para soportar los periodos de marea alta, debido a la oscilación de salinidad. Elimina la sal por medio de glándulas especializadas (*Avicennia*) o gracias a sus raíces filtran agua.

El cangrejo del manglar (*Ucides occidentalis*) es una especie ingeniera de este ecosistema, porque modula el entorno fabricando estructuras. En el caso del cangrejo, construye su madriguera cavando orificios profundos en el fondo. La semilla del mangle que cae al agua desde lo alto de la vegetación puede introducirse en los túneles subterráneos y amplía su ocupación. Para capturar esta especie los extractores introducen el brazo a los agujeros y sacan al cangrejo con las manos. Dicen los locales que deben hacerlo al primer intento, ya que al segundo los cangrejos están listos para defenderse.

III. Rol de la autoridad marítima nacional

La Autoridad Marítima Nacional, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú, es el órgano que tiene como misión la protección del medio ambiente acuático en el dominio del mar, ríos y lagos navegables. La capitanía de puerto de Zorritos, con jurisdicción en el

medio acuático y la franja ribereña, desde el punto de inicio de la frontera con el Ecuador por el norte hasta el límite departamental entre Tumbes y Piura por el sur[9], es responsable de prevenir y reprimir los ilícitos, así como identificar alguna situación que pueda ocasionar un perjuicio ecológico.

El 30 de noviembre de 2016 se ejecutó la acción de control planificada en el área referida en el párrafo precedente. La intención era arribar antes del orto a fin de entrar al estero cuando la marea estuviera baja, momento que usan los pescadores para tender las redes, según nos comentaron los guardaparques. Por ese motivo, a las cuatro de la mañana nos desplegamos desde Puerto Pizarro por la carretera Panamericana Norte 13 kilómetros en dirección a Zarumilla. Luego tomamos una trocha rumbo al poblado El Algarrobo y, finalmente, ingresamos al SNLMT. En el destacamento de infantería de Marina El Salto nos embarcamos en un bote de goma con un motor de 90 HP, con la esperanza de encontrar embarcaciones ilegales. A mi entender, era imprescindible encontrar al menos una, ya que serviría, además



Extractor de Cangrejo en el estero de Zarumilla. Foto: Archivo personal.

9. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 015-2014-DE. Reglamento del Decreto Legislativo 1147, 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.

de una acción de control, como una forma de disuadir a los pescadores furtivos que operan de manera ilegal, de ingresar a nuestro Santuario. La multa solo por ingresar a aguas peruanas sin permiso de navegación de la Autoridad Marítima va desde 0,05 hasta 20 unidades impositivas tributarias (UIT), dependiendo de las dimensiones de la embarcación, por lo que las naves pensarían dos veces antes de ingresar a nuestro país sin los permisos correspondientes. Nos trasladamos directamente a la zona denominada Puerto 25 y logramos intervenir una embarcación ilegal de nombre *Luciérnaga*, que no contaba con permiso de navegación ni los documentos necesarios. Por ello se la trasladó a El Salto y se dio inicio al proceso administrativo en la capitanía de puerto de Zorritos. Los guardaparques y la población en general se mostraron de acuerdo y muy agradecidos con la



Personal de la Marina de Guerra del Perú en acción de control en Puerto 25. Foto: Archivo personal.

acción. El señor Marigorda se comprometió en continuar con las gestiones, para consolidar el control en el Santuario, con el apoyo de la Autoridad Marítima Nacional.

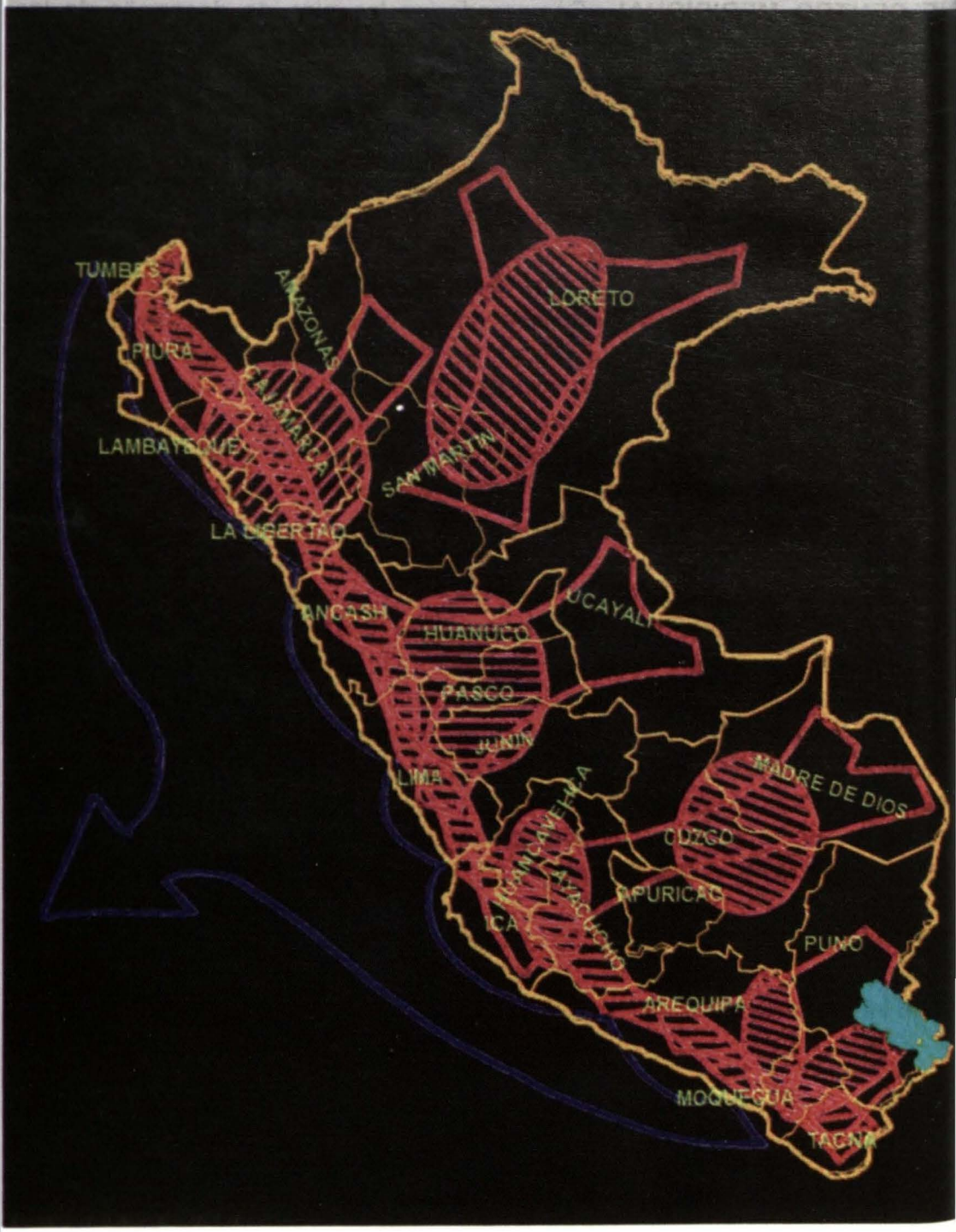
IV. Conclusión

Se debe conformar un comité de trabajo entre todas las entidades involucradas en el ámbito marítimo local con el fin de articular y establecer funciones específicas en el Santuario con el fin de programar acciones de control, fiscalización y apoyo interinstitucional en temas referidos a la extracción de recursos, y protección del medio ambiente. En lo que respecta a la Marina de Guerra del Perú, se debe fortalecer como programar acciones de control, fiscalización y apoyo interinstitucional en temas referidos a la extracción de recursos, protección del medio ambiente, el control y vigilancia en el puesto de control de Cieza, dotándolo de una embarcación y personal guardacostas.

Bibliografía

- CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley de Áreas Naturales Protegidas 26834. 30 junio de 1997.
- GUERRERO, Alejandro. *Tumbes: bosques y manglares* [documental]. 1996.
- INSTITUTO DE RECURSOS NATURALES. *Plan Maestro del Santuario Nacional los Manglares de Tumbes 2007-2011*, 2007. [Consulta: 17 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://sinia.minam.gob.pe/documentos/plan-maestro-2007-2011-santuario-nacional-manglares-tumbes
- INSTITUTO GEOFÍSICO DEL PERÚ. *Identificación de Servicios Ecosistémicos en el Santuario Nacional los Manglares de Tumbes. Informe técnico especial.* Lima: Ministerio del Ambiente. 2013.
- LEÓN, Rafo. Invasores ilegales, depredadores legales. En: *Caretas*, 6 de noviembre de 2016.
- LLACTALLO, William. *Análisis de imágenes satelitales y mapeo de cobertura del Santuario Nacional los Manglares de Tumbes*. Lima. 2009.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 018-88-AG, Ley de Áreas Naturales Protegidas. 2 de marzo de 1988.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 002-2012-DE, Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Marina de Guerra del Perú. 10 de julio de 2012.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Supremo 015-2014-DE. Reglamento del Decreto Legislativo 1147, 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.

GRÁFICO DE EJES DE DESARROLLO GEOECONÓMICOS



Fuente: R. Parra - Ponencia del 1° Congreso de Geografía de las Américas 1988

Los ejes de desarrollo geoeconómicos del Perú como país marítimo

Contralmirante Raúl Parra Maza
Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Presidente emérito de la Sociedad Geográfica de Lima. Presidente de la Sociedad Geográfica de Lima, de 2001 a 2007.



RESUMEN
En las últimas décadas del siglo XX, ha habido una creciente preocupación por la preservación del planeta, en especial en lo que se refiere a sus océanos, en grave peligro por el impacto del cambio climático, la contaminación, el mal uso y la sobreexplotación de los que son víctimas por acción del hombre. El tema espacial y territorial está siempre presente en las controversias entre naciones. A partir de la Convención del Mar (Convemar), los océanos, como parte del dominio o patrimonio compartido de la humanidad, son materia de debate sobre su compartimiento, explotación, cuidado y preservación. La geopolítica y el mar están en profunda vinculación, pues, como dice el profesor Bernardo Quagliotti de Bellis, director de GeoSUR: "El mar es uno de los más importantes factores de la naturaleza que permitieron el crecimiento sustentable de grupos humanos que, en un proceso secular de migraciones en procura de mejores condicionantes para la vida y el desarrollo, fueron conformando el mundo actual".

PALABRAS CLAVE: Océano Pacífico, Convemar, ejes de desarrollo, país marítimo, frontera marítima.

ABSTRACT
In the last decades of the 20th century, there has been a rising concern for the preservation of the planet, especially in what it refers to its Oceans, in severe danger by the impact of climate change, the pollution, the bad use and overexploitation of the ones that are victims by the action of man.
The spatial and territorial subject is always present in the controversies between nations. From the Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), the oceans, as part of the shared Dominion, or Heritage of Mankind, are subject for debate on its sharing, exploitation, care and preservation. The Geopolitics and the Sea are deeply bonded, since, as Professor Bernardo Quagliotti de Bellis says, Director of GeoSUR: "The Sea is one of the most important factors of nature that enabled the sustainable growing of human groups that, in a secular process of migrations in search of better conditions for life and development, were making up the current world".

KEYWORDS: Pacific Ocean, UNCLOS, axes of development, maritime country, maritime border.

Introducción

El ambiente marino constituye el factor fundamental de la geopolítica marítima. Deberá ser el reto del futuro y el desafío del Perú, para tener en cuenta en el proceso de regionalización y descentralización del país, en el que el mar es un espacio geoeconómico pleno de posibilidades, tanto por sus

• Artículo recibido el 5 de octubre de 2016, aprobado para su publicación el 2 de noviembre de 2016

recursos como por su vinculación con los países del mundo. El desarrollo de las aspiraciones e intereses de la nación peruana y la defensa y garantía de la soberanía nacional, en la que es parte fundamental su mar, se sustenta en la organización, el empleo y el usufructo racional y conveniente de los espacios geoeconómicos y de las variadas vinculaciones con los mercados del mundo.

El ambiente marino y el Perú

El ambiente marino, en su concepción moderna y en el contexto de una política marítima del Perú, enmarca los nuevos enfoques de los conceptos de áreas marítimas protegidas, pesca sostenible, cambio climático y contaminación en el océano, así como sus respectivas fronteras, con contenidos que no se agotan en aspectos geográficos o de espacio. Asimismo, creo que el ambiente marino del océano Pacífico sobre el que el Perú ejerce dominio nos brinda las bases para sustentar la política nacional marítima exterior y consolidar la posición nacional. Esta es la fórmula que permite al país estar al día en la agenda internacional del mar, con una posición coherente respecto de sus intereses y su orientación hacia el futuro.

Actualmente, tenemos ejemplos claros de la evidente vulnerabilidad del Perú frente al desarrollo marítimo sostenible e integrado con el mundo. Por ejemplo, el caso del derecho internacional sobre el mar, en el que la Convemar, vigente en casi todo el mundo y a la cual el Perú no se ha adherido. También tenemos los casos de la precaria situación de la Marina Mercante nacional de alto bordo y cabotaje, y del servicio portuario, que aún no se adecúa suficientemente para la recepción de las grandes flotas del comercio marítimo internacional. De ahí la necesidad de un mayor esfuerzo para potenciar la presencia y acción del Perú con derechos integrales en el mar y en el derecho internacional.

El mar ha motivado nuestra vocación marítima, con un compromiso y responsabilidad sobre nuestro dominio marítimo, que madura en la conciencia marítima. Las muchas actividades, acciones y esfuerzos que despliegan nuestros científicos, profesionales y técnicos contribuyen para ampliar la agenda marítima en la política nacional, la cual aún requiere decisiones que cierren las brechas que nos distancian de la modernidad.

Los grandes desafíos que se nos plantean podrían disgregarse en tres grandes temas. El primero es el régimen de la zona de fondos marinos y oceánicos declarados patrimonio común de la humanidad. El segundo está referido a la pesca en altamar de especies altamente migratorias o especies



El ambiente marino constituye el factor fundamental de la geopolítica marítima.

comunes o asociadas a los existentes en las 200 millas. En este rubro, los intereses del Perú estarían definidos por los propósitos del desarrollo pesquero que lo llevarían más allá de las 200 millas, donde existen especies compartidas con Chile y Ecuador. El tercer tema está referido a las definiciones que sobre el ambiente marino y su utilización y protección deben constituir legislación y jurisprudencia sobre el transporte marítimo, la pesca, el impacto ambiental, la seguridad y la soberanía referidos a los intereses marítimos fundamentales del país, especialmente a las comunicaciones y las proyecciones dentro del contexto político, económico, científico y tecnológico del derecho internacional del mar vigente.

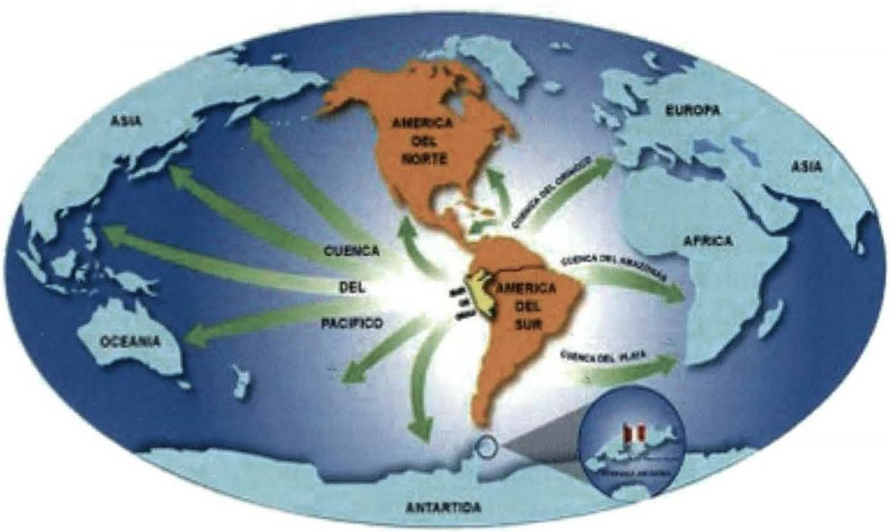
La dimensión del Perú en el Pacífico

Para un país como el Perú, con potencial humano y con grandes y diversos recursos naturales, nada es más aconsejable que combinar los esfuerzos de carácter público y privados para el mejoramiento de sus nexos con Asia, Oceanía y América del Norte y del Sur, con el fin de evitar la dispersión y pérdida de energía en proyectos relacionados con el mar, que se inician y luego se paralizan y vueltos a emprender, en función de los aún difíciles consensos políticos, económicos y sociales internos.

Al parecer, aún no podemos dimensionar la lección de las naciones de Asia, que, no obstante sus crisis políticas, económicas y financieras, su accionar concertado en proyección al exterior les ha generado magníficos frutos en volúmenes crecientes de comercio y la recepción intensa de inversiones y tecnología.

A través del tiempo, los sucesivos gobiernos del Perú han intentado aprovechar su vinculación marítima propia y externa, pero la mayoría de veces se quedaron en el intento, con planes y programas que no se completaron, pues colisionaron con líneas de política de criterios divergentes de lo marítimo. Hoy, habrá que trabajar para vencer esta inercia, para encontrar el equilibrio paradójico de resolver la pobreza y, a la vez, conservar el medio ambiente. Este significativo reto de lograr equilibrios competitivos en medio de una globalización prevalente, donde los países desarrollados operan sistemas de producción y calidad con cada vez menos empleo de mano de obra, exige a los países en vías de desarrollo, como el Perú, a tomar medidas de extremo sacrificio para obtener costos competitivos de producción y calidad.

PERÚ PAÍS MARÍTIMO, ANDINO, AMAZÓNICO, BIOCEÁNICO Y CON PRESENCIA EN LA ANTÁRTIDA



Por una parte, el deseo de vincularnos al vertiginoso desarrollo industrial y comercial del oriente asiático y, por otra, la necesidad imperiosa de atender nuestra propia costa, nuestros puertos hacia esos mercados, las comunicaciones viales con los centros de producción cuyo desarrollo, nivel de vida de su gente y comunicaciones con el interior del país han sido tradicionalmente deficientes, empujan al Perú a aplicar políticas eficaces e ir en pos de creativas acciones con programas de largo aliento.

Con el objetivo de acceder a los organismos de cooperación económica de la cuenca del Pacífico, se ha logrado el ingreso del país como miembro pleno de APEC, PECC y PBEC. A la vez, tenemos una presencia mayor en el área a través de embajadas y consulados con casi el 90% de los países de la cuenca. Así, cada vez es mayor el número de estudiantes y profesionales peruanos que se educan y conocen más a fondo los países de Asia y del Pacífico occidental.

Por todo ello, creo oportuno afirmar que es buen momento para que cátedras universitarias específicas y foros institucionalizados públicos y privados de promoción y prospección de intercambios se dediquen a los temas del mar y sus aguas continentales.

El Perú y los ejes de desarrollo geoeconómicos

Los retos y desafíos que vive el Perú con la vigencia del proceso de regionalización y descentralización administrativa, política, económica, social, manteniendo el contexto y connotación del mar y sus aguas continentales interiores, nos hace esperar que se produzcan cambios. Algunos de ellos ya empiezan a visualizarse, como los siguientes:

- Incremento de la jerarquía y disposición interna para organizar, administrar y controlar políticas de gestión y otras.
- Mejoramiento de la visión de los asuntos regionales dentro de la toma de decisiones nacionales de intervinculación de centro a la periferia y viceversa.
- Incremento de demanda de conocimientos como fuente generadora de proyectos regionales.
- Incremento de capacidades de gestión vinculatoria con las regiones circundantes.

Es así como, respetando la organización de los departamentos, los que a partir de enero de 2003 constituyen las 25 regiones del Perú, se estima que

se podrían organizar ejes de desarrollo cuyas características geoeconómicas deben ser integradoras dentro del propósito de estructurar redes de intervinculación económica, social y de servicios entre unos y otros, a fin de romper la desarticulación compartimentada y generar macrorregiones.

En este sentido, podríamos hablar de una organización de hasta seis ejes de desarrollo geoeconómicos:

1. **Eje Norte Grande**. Abarcaría los centros de desarrollo de las regiones Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, Cajamarca, las provincias de San Martín y la provincia de Bagua de la región Amazonas. Su centro geoeconómico debería encontrarse en el vértice formado por la comunicación fluvial y vial que conecte la ciudad de Piura con los ríos Marañón y Santiago, pasando por las ciudades de Jaén, Bagua y el río Huallaga, y el puerto de Yurimaguas. Su valor radicaría en el potencial de poblamiento y desarrollo de áreas fundamentales para la consolidación territorial peruana frente a Ecuador, así como para la integración fronteriza con ese país.
2. **Eje Amazónico**. Se integraría con los centros de desarrollo de las regiones Loreto, Amazonas y las provincias de San Martín. Su centro geoeconómico debería estar en el ámbito del sistema fluvial del río Amazonas, particularmente el comprendido por los ríos Ucayali, Marañón, Napo, Putumayo y Yavarí. Su centro natural se ubicaría en el núcleo de Iquitos-Nauta. Su valor radicaría en la organización y el usufructo de nuestra condición amazónica, la integración vial y fluvial de la cuenca, su proyección atlántica, la articulación directa Napo-Putumayo para la integración económica y social de dicha Mesopotamia, y el desarrollo del potencial amazónico frente a la proyección e irradiación del Brasil a través del curso del río Amazonas hacia el Pacífico.
3. **Eje Centro Transversal**. Abarcaría los centros de desarrollo de las regiones Lima, Áncash, Junín, Pasco, Huánuco, Ucayali y la Región Constitucional del Callao. Su centro geoeconómico estaría constituido por la integración de los valles de los ríos Santa, Alto Marañón y Alto Huallaga, valles y ríos tributarios del río Pachitea hasta su desembocadura en el Ucayali y el valle del río Mantaro. Su valor radicaría en constituir el corazón del país y en su proyección como eje radial de dinamización frente al núcleo Cruzeiro do Sul de Brasil hacia el Pacífico.
4. **Eje Centro Meridional**. Comprendería los centros de desarrollo de las regiones Ica, Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Cusco, Madre de Dios

y las provincias de ceja de selva de la región Puno. Su centro geoeconómico estaría entre el eje de la ciudad del Cusco y la cuenca del río Urubamba. Su valor radicaría en su carácter costero-andino-meridional y en su potencial como eje radial múltiple frente a la aproximación articulada del eje Porto Bello-Río Branco del Brasil, así como el desarrollo de los territorios de la selva alta y la selva baja de Bolivia.

5. **Eje Sur Grande**. Abarcaría los centros de desarrollo de las regiones Arequipa, Moquegua, Tacna y las provincias altiplánicas de Puno y el lago Titicaca. Su centro geoeconómico estaría ubicado en el vértice formado por la proyección vial que vincula las ciudades de Arequipa, Juliaca, Puno, Moquegua y Tacna. Su valor radicaría en su potencial como sistema de comunicaciones y área de producción y servicios agrarios e industriales de zona franca frente a la aproximación del norte chileno, además del usufructo compartido del Perú y Bolivia del lago y la articulación con el Altiplano boliviano.
6. **Eje Multipolar Marítimo**. Conformado por la interconexión tierra-mar



"Perú presenta una gran diversidad de ecosistemas en costa, sierra y selva, apreciándose como un mosaico muy diverso que se distribuye a nivel longitudinal y latitudinal, y a diferentes escalas como unidades funcionales; esto quiere decir que algunos ecosistemas mayores incluyen a otros menores"

de todos los centros de desarrollo de las regiones de la costa, con particular gravitación de los puertos profundos de Paita, Chimbote, Callao, Pisco (San Martín), San Juan, Matarani, Ilo y otros. Se trataría de un eje multipolar a partir de dichos puertos y otros por concretarse. Su valor geoeconómico radicaría en su calidad de sistema logístico de explotación, transformación, almacenamiento y distribución racional de los recursos e insumos de exportación e importación integral, además del desarrollo naviero de alto bordo y de cabotaje menor de intercambio y emergencia, y en su proyección económica hacia la cuenca del Pacífico. Este eje multipolar marítimo explica por sí solo la importancia del ambiente marino en el desarrollo sostenible.

El rol del Perú en la cuenca del Pacífico

Para bosquejar el rol de nuestro país, antes debo acudir a las expresiones de Arnold Toynbee, cuando escribió lo siguiente sobre la evolución de las civilizaciones: "Asumir retos, calcular riesgos y atender los desafíos es lo que la capacidad humana de cada cultura realiza con sabiduría, propósitos y entendimientos para ir resolviendo problemas, pues si no sucumbirá ante la avidez expectante de sus vecinos o de fuerzas extrañas allende los mares".

La ubicación geofísica del Perú en la región central y occidental de América del Sur lo convierte en el acceso principal y paso obligado hacia la cuenca del Pacífico de Brasil, Argentina, Bolivia, Paraguay y Uruguay, además de los países allende el Atlántico.

El Perú no solo limita con el océano Pacífico, sino que está integrado a él a través de sus 3.080 km de costa litoral. Esta óptica rompe las barreras de los límites y mejora las proyecciones y posibilidades.

Las relaciones con la cuenca del Pacífico se movilizan dentro de contextos institucionales de política económica, financiera y productiva para uso de mercados y captación de capitales. Ello exige el establecimiento de propósitos que enmarquen los retos y desafíos, y el accionamiento de estrategias que garanticen el mejor uso de las posibilidades de la cuenca en beneficio del bienestar y la seguridad de la nación peruana.

Por ello, la visión sobre el Asia-Pacífico y la Alianza del Pacífico (Colombia, Chile, México y el Perú) tiene que estar ligada a un fortalecimiento de las relaciones de intercambio con los países de interés de la cuenca. Para ello, se tiene que enfatizar la discusión en cátedras universitarias, congresos, seminarios, conferencias, etc., para madurar los temas, delinear políticas y es-

trategias integrales, idear y generar proyectos de intercambios y convenios de cooperación científica, tecnológica, técnica, económica, financiera, etc.

Un requisito importante para intensificar esta participación sería la determinación del papel que el Perú podría ejercer en el área. Por ese motivo, es necesaria la proliferación de programas de formación educativa, profesional y técnica con el compromiso del gobierno, los empresarios y los emprendedores, dentro de un consenso general. Hay que tomar decisiones cuanto antes y propiciar el perfeccionamiento de actividades por aproximaciones sucesivas para las negociaciones en el mejor uso del mar.

El rol de la universidad para la cuenca del Pacífico

Los días pasan y ya en el país se incrementa la conciencia de la necesidad de conocer, acercarse e integrarse a través del mar al sistema Asia-Pacífico. Aunque estemos llegando algo tarde a diferencia de otros países latinoamericanos, lo importante es que ya miramos y podemos incrementar la implementación, desde la academia profesional, el gobierno y la empresa privada, todos los procesos creativos para acoger retos y calcular riesgos dentro de consensos racionales y con ordenamientos idóneos que garanticen tiempos y esfuerzos decisivos.

Quiere decir, y no cabe la menor duda, que se propiciará el efecto multiplicador aprendiendo a conocerlos, desde nuestras universidades y foros afines, pues así se logrará que más personas se interesen en seguir sus evoluciones, y el país pueda comprometerse más y mejor en grandes proyectos con Asia-Pacífico.

Para ello, hagamos cátedras difundidas donde los analistas peruanos, latinoamericanos y, desde luego, desde el Asia-Pacífico, nos expongan los temas principales al respecto, y así se hable, se difunda y se conozca nuestras raíces para ir asumiendo el reto, no de ahora sino de siempre.

El Perú, con 3.080 km de costa al pie del océano Pacífico y ubicado en la estratégica zona central de Sudamérica, que constituye el centro neurálgico que nos hace intervenir en las realidades geopolíticas que ello implica, especialmente a las enunciadas premisas de integración y globalización, está obligado a impulsar profesional e institucionalmente todas las medidas de efectos multiplicadores para ir introduciéndonos al flujo de los intercambios de la cuenca y era del Pacífico, y precisamente en momentos en que no quedan barreras para el vertiginoso avance científico y tecnológico que hay a través del mar y sus aguas continentales.

Anticiparnos al destino que nos deparan los retos manifiestos es, desde lue-

go, función de la nación integralmente, de cada uno de sus profesionales y de una definida conciencia marítima. Pero, más específicamente de la política de Estado, de la universidad peruana e instituciones afines que deberán estar exigentemente atentas a las manifestaciones de esa proclamada globalización, tanto como a las realizaciones permanentemente superadas de la sistematización, la automatización, la mecatrónica, etc., es decir, al mundo del ciberespacio y generar mente, conocimiento y propósitos para ir perfeccionando la aplicación de nuestra política para la cuenca del Pacífico.

En conclusión, hasta aquí vemos que el tema del ambiente marino y el desarrollo sostenible es mucho más amplio y está abierto para una creatividad y continuidad de nivel universitario, del interés de los profesionales y técnicos peruanos y de toda la nación, que siempre ha visto la mayoría de las posibilidades marítimas en estado latente y ha esperado acciones concretas por todo el tiempo, y sobre todo que los resultados eficaces se marquen en el futuro más cercano.

El océano Pacífico no es un límite del Perú, sino su vinculación trascendente con todos sus factores de desarrollo socioeconómicos.

Conciencia marítima nacional

La conciencia marítima nacional del Perú conserva su valor en la población, siempre y cuando se mantenga una íntima relación con los conocimientos sobre el mar y sus aguas continentales, los objetivos nacionales y la política marítima peruana.

Definimos la conciencia como el sentimiento interior por el cual una persona reconoce sus propias acciones. Normalmente está basada en su formación, como producto del medio social educativo técnico y profesional, sus creencias, su conducta orientada por afinidades, gustos propios y también inducidos por el medio físico en que vive y orientados por una promoción específica. Si esta atracción y orientación se generaliza, entonces podemos afirmar que es el conjunto de representaciones, ideas, creencias e ideales comunes a una sociedad. Esta conciencia colectiva de una nación está vinculada a la personalidad de la nación que le da su diversificada identidad nacional, dentro de la cual está la conciencia marítima.

El mar es uno de los grandes intereses nacionales. Así como vemos, admiramos, usamos y protegemos el mar como un medio natural de actividades diversas que el ser humano emplea para su beneficio individual y

colectivo, su visualización, vocación y usos serán paulatinamente impregnados en la conciencia humana y probablemente generarán respuestas en todos los campos de la actividad marítima productiva, de servicios sociales, académicos y también deportivos, recreativos, artísticos, etc., haciendo del Perú en plenitud un país marítimo.

La conciencia marítima nacional del Perú conserva su valor en la población, siempre y cuando se mantenga una íntima relación con los conocimientos sobre el mar y sus aguas continentales, los objetivos nacionales y la política marítima peruana.

Esta conciencia forma parte del carácter intangible del sentimiento por el mar de nuestro dominio. Juega un papel importante en el desarrollo económico-social y al determinar nuestros intereses marítimos. Así se impulsa una proyección reflexiva, crítica y creativa hacia la totalidad de los espacios del dominio marítimo en todos sus ámbitos, para determinar el curso de acción; asimismo, fortaleciendo el pensamiento alrededor de las actividades relacionadas por afinidad e intereses socioeconómicos, asumiendo presencia nacional e internacional.

Podemos afirmar que la determinación de una conciencia marítima sólida y continuamente fortalecida aportará fuerza intelectual motivadora a la política nacional marítima. Paralelamente, la educación sobre el mar y sus aguas continentales contribuirá al robustecimiento de la conciencia marítima y nos dará la idoneidad para generar recursos para su usufructo y perspectivas de activo uso científico y tecnológico. La implementación de una infraestructura adecuada para establecimientos técnico-profesionales y universitarios marítimos debidamente equipados permitirá el desarrollo de programas y proyectos de estudio e investigación que incrementen el desarrollo de los intereses marítimos en una acción de causa-efecto.

Una sólida conciencia marítima hará ver la necesidad de crear instituciones *ad hoc* para los deportes y recreaciones náuticas con políticas específicas que propicien la incorporación de estas actividades al sector educacional y universitario público y privado, con facilidades y procedimientos para su ejercicio masivo a nivel nacional regional, municipal y también empresarial, y de clubes dispuestos al aprovechamiento de los medios acuáticos internos y del propio mar.

En conclusión, en el Perú, los intereses marítimos son la viva expresión del deseo colectivo de la nación de usar el mar y sus aguas continentales como

medio natural y aprovechar sus recursos para el desarrollo de actividades en los campos político, económico, jurídico, científico, cultural y otros.

Entonces, la expresión "deseo colectivo de la nación" por el mar, los ríos y los lagos emana de una convicción que vislumbra la necesidad material o espiritual del pueblo peruano, que se proyecta en la conciencia y eficiencia colectiva del país, generadora de aspiraciones nacionales impregnadas en la mentalidad y que comúnmente llamamos "conciencia marítima nacional".

No obstante, en el Perú, tenemos evidencia de la fragilidad de esta conciencia marítima. Es así que desde hace más de 30 años viene siendo cuestionada por algunos pocos peruanos, representantes de políticas de corrientes opuestas, la firma de la Convemar. Basándose en nacionalismos fundamentalistas, aprovechando la libertad de opinión, y tal vez en las evidentes vulnerabilidades de gobernabilidad y ordenamiento, han impedido que el Perú forme parte de dicha convención, que representa la ley universal sobre el mar.

Esto da pie para expresar que la conciencia marítima de un país como el Perú siempre tendrá una variabilidad en función de su solidez y promoción de objetivos y políticas nacionales, su historia, sus valores, sus controles y su protección, donde el mar y sus aguas continentales, con énfasis en sus intereses marítimos, están dentro del marco de los propósitos y acciones del Perú como nación.

En el Perú, el conocimiento de su historia marítima ha contribuido fundamentalmente a la formación de la conciencia marítima. Una prestigiosa institución académica, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, viene haciendo su gran aporte para difundir nuestro pasado en lo que se refiere al mar como gran protagonista, en nuestra vinculación con el resto del mundo y como esencial fuente de recursos. Desde hace más 50 años, un grupo de historiadores y expertos profesionales han desplegado esfuerzos para el estudio y la investigación del mar y sus recursos, su historia desde la época prehispánica, el desarrollo de sus intereses marítimos y la defensa de su soberanía. Este gran proyecto se inició en 1963, con la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, que en 1973 se constituyó en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. La *historia marítima del Perú* se publica ininterrumpidamente desde 1972, año en que apareció el primer volumen. A fines de 2015 ha visto la luz el tomo XIV, volumen 1, *La República 1919 a 1930*, y el segundo volumen, actualmente en preparación,

debe aparecer en mayo de 2017. La colección hasta la fecha consta de 27 volúmenes. Esta obra historia constituye una de las bases estructurales para el perfilamiento, el diseño y la permanente actualización de la política marítima peruana.

Política nacional marítima

Los Estados siempre han visto la necesidad de una doctrina marítima fundada en la evolución continua y permanente del dominio marítimo, para la formulación de políticas de Estado específicas que comprometan a todos en su estudio y aplicación de ciencia y tecnología, con el objeto de cuidar ese gran espacio oceánico, dando protección al ambiente marítimo de la contaminación, depredación y usos delictivos, así como del impacto de la explotación de recursos minero energético y otros.

En el Perú, dada su condición de país marítimo, ha existido siempre, aunque sin la suficiente cohesión, el propósito de diseñar objetivos y políticas sobre el mar y sus aguas continentales, a fin de determinar cursos de acción para integrar el dominio marítimo con el interés nacional e impulsar la prosperidad de la nación. En este empeño se ha venido trabajando para la permanente actualización de nuestra política marítima. En este sentido, menciono algunos temas que aportan para ese cometido:

1. Determinar objetivos tangibles relacionados con la realidad marítima del Perú, contrastando con los de países de interés y del mundo que permitan su evaluación activa y permanente.

2. Establecimiento de una metodología con el propósito de lograr su implementación continua.

3. Concatenación de la diversidad administrativa del dominio marítimo, evitando fragmentación y compartimentaje de jerarquías, responsabilidades, especializaciones y entidades comprometidas tanto sectoriales, regionales, de instituciones públicas y privadas que interactúan en el medio marítimo: autoridad marítima, autoridad portuaria, municipios litorales, empresas navieras, pesca, deportes náuticos, recreación, etc.

4. El establecimiento de un cuerpo legal aplicable y concordante con la compleja realidad marítima nacional, regional e internacional, que norme e institucionalice estudios, investigaciones y asesorías especializadas, considerando su modernización.

5. El reforzamiento continuo de la conciencia marítima nacional y regional, enmarcada en la tarea de promoción de actividades marítimas, de formación escolar y profesional integrada con el mar y de activación de foros de discusión sobre el valor y significado del mar y sus aguas continentales.

6. Establecer estrecha integración entre los objetivos nacionales y la política marítima, a fin de que guarde realismo y vinculación con el creciente desarrollo del derecho internacional marítimo, regulado por la Convemar y la corriente del desarrollo de los intereses marítimos del Estado peruano.

7. El realismo de su contenido debe contemplar los cambios que son fruto de variaciones propias de experiencias en sus aplicaciones y hechos respecto de la situación mundial vinculada a las megatendencias internacionales marítimas.

La dinámica de esta política está marcada por un permanente análisis de los factores geopolíticos del océano Pacífico suroriental, de los factores geográficos, económicos, políticos, humanos, etc., que muestran su realidad y sus vinculaciones proyectadas al futuro dentro de la condición de país marítimo, andino, amazónico, altiplánico, latinoamericano y sudamericano. Sobre esta base se determina la política marítima para cumplir los objetivos nacionales, entre ellos los "intereses del Perú en el mar".

Estos contenidos políticos actualizados irán consolidando las acciones y responsabilidades para el desarrollo de las potencialidades de prosperidad en el mar, dentro del juego de los intercambios socioeconómicos y de las vinculaciones de competencia industrial, de transporte, de limites demarcatorios, que establecen los derechos del dominio marítimo peruano y el derecho internacional marítimo.

Bibliografía

- BROUSSET BARRIOS, Jorge. Los Límites entre Perú y Chile. En: *Revista de Marina*, 2003. Año 96, nro. 2.
- CASTRO CONTRERAS, Jaime. *Geopolítica. Una visión del Perú y sus posibilidades*. Lima: Editorial Distribuidora Buenaventura. 1994.
- DE RÁVAGO BUSTAMANTE, Enrique. *Viaje y estudios en la historia de la geografía*. Lima. Edición privada. 2003.
- ODUM, Eugene P. *Ecología*. México D.F.: Nueva Editorial Interamericana. 1984.
- PONCE DE LEÓN BARDALES, Rosa Graciela. *El Perú y sus recursos. Atlas geográfico y económico*. Lima: Auge Editores. 1994.
- VEGAS VÉLEZ, Manuel. *Ecología y mar peruano*. Lima: Editorial Hozlo. 1996.
- ZEVALLOS NEWTON, Ricardo. La oceanografía y su significado. En: *Adogen*, 1997. nro. 65.




I
D
E
E
A

Simulación como parte de la gestión de crisis

Magister Bruno José Arias Bailly
Magíster en Ingeniería de Sistemas e Informática con mención en Tecnología de la Información y Comunicaciones por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Ingeniero Informático por la Universidad Ricardo Palma. Desarrollador del simulador sonar CSU y de la Mesa de Ploteos sistematizada del BAP *Arica*. Ingeniero Líder del Proyecto de Gestión de la Inspectoría General de Marina.



RESUMEN
Este artículo parte de la problemática que tienen las organizaciones para enfrentarse a eventos inesperados que nunca experimentaron, y de conocer cuán graves podrían ser para la continuidad del negocio. Asimismo, busca la relación existente entre tres conceptos: la gestión de crisis, la simulación de vida y la gestión del conocimiento. Por tales razones, propone el experimento de colocar a un grupo de miembros de cada organización dentro de un escenario que simule a una empresa ficticia afectada por crisis, para luego mostrar aceptación o rechazo de la simulación como herramienta para la gestión de crisis, así como herramientas para crear y compartir conocimiento de forma dinámica. Con el fin de apoyar la misión, se presentan algunas teorías y afirmaciones de diferentes autores relacionadas con conceptos como las formas de aprendizaje en el ser humano, la crisis, la gestión de crisis, la simulación, la gestión de conocimiento y el modelo de aceptación de tecnologías denominado TAM III. El experimento se llevó a cabo en dos bancos de la ciudad de Lima, los cuales también fueron sometidos a entrevistas y un cuestionario que permitieron conocer la percepción de utilidad y fácil uso de la tecnología.
PALABRAS CLAVE: Simulación, continuidad de negocios, gestión de crisis, crisis, modelo de aceptación de tecnologías.

ABSTRACT
This article starts from the problematic that organizations have to face to unexpected events that never experienced, and from knowing how serious it could be for the continuity of the business. At the same time it looks for the relation that exists between three concepts: The Crisis Management, Life simulation and the Knowledge Management. For such reasons it proposes the experiment of putting a group of members of each organization inside of an scenario that simulates a fictitious enterprise affected by the crisis, to then show acceptance or rejection of the simulation as a tool for the Crisis Management, as well as a tool to create and share knowledge in a dynamic way. In order to support the mission, some theories are presented and assertions of different authors related to concepts such as the forms of learning in the human being, crisis, crisis management, simulation, knowledge management and the model of acceptance of technologies denominated TAM III. The experiment was carried out in two banks of the City of Lima, which also were subjected to interviews and questions that enabled to know the perception of utility and easy use of technology.

KEYWORDS: Simulation, continuity of business, crisis management, crisis, model of acceptance of technologies.

1. Introducción

La simulación, según su origen etimológico, deriva del latín *similis*, que puede traducirse como "parecido o similar", y el sufijo *-ion*, que es equivalente a "acción o efecto". Por lo tanto, se puede decir que simulación es la acción de imitar algo real, algún estado o proceso. Por ello, la simulación ha sido utilizada para optimizar funcionamientos o rendimientos, seguridad, pruebas,

• Artículo recibido el 8 de noviembre de 2016, aprobado para su publicación el 17 de noviembre de 2016

entrenamiento, aprendizaje y educación. La simulación permite presentar los efectos reales a condiciones variantes y permite probar diferentes posibles cursos de acción. Desde hace varios años se han utilizado dispositivos, de acuerdo con la disponibilidad tecnológica de la época, para desarrollar máquinas que permitan simular situaciones reales. Han sido desarrollados artificios mecánicos, eléctricos y electrónicos, así como escenario virtuales, con el fin de entrenar a individuos en sus diversos campos o hasta prepararse para eventos inesperados.

Los sistemas simuladores constituyen una rama de la informática que cuenta con un gran éxito en el mundo. Los temas de estas aplicaciones de utilidad son tan variados que pueden ir desde la medicina hasta la utilización en áreas militares. Es muy común que muchos especialistas afirmen que el límite de los simuladores está en la imaginación humana y que siempre son de utilidad en toda aquella área donde se necesite operar un equipo o sistema, así como para tomar las mejores decisiones estratégicas, todo esto con el fin de disminuir riesgos y costos.

En la actualidad los sistemas simuladores no son más parte de un solo computador, sino que comprenden un área física cada vez mayor y más compleja, compuesta de varios computadores conectados en una red que cumpliendo cada uno una funcionalidad distinta, como la generación de datos a través de tramas en la red, la visualización en tercera dimensión, el uso de consolas o controles idénticos a los reales, y, a nivel estratégico, con la creación de mundos virtuales con dificultad escalable, que permita entrenarse en la toma de decisiones.

Este estudio pretende utilizar como base la necesidad de las empresas de entrenarse en la gestión de crisis a través de algún método o modelo que las ayude a poner en práctica su plan de continuidad o sus capacidades para tomar decisiones en momentos de crisis, tal y como lo hacen las fuerzas armadas con sus juegos de guerra.

La teoría del aprendizaje basado en la experiencia es un punto importante relacionado con esta investigación, porque, según refiere el psicólogo norteamericano Carl Rogers[1], las personas aprenden mejor cuando están totalmente involucradas en el proceso de aprendizaje, así como cuando tienen control sobre su naturaleza y dirección. Apoyando a la teoría de Rogers, Claudia van den Heuvel[2] sostiene, partiendo de la premisa de que las habilidades

1. ROGERS, Carl. *Freedom to Learn. A View of What Education Might Become*. Columbs: Merrill Publishing Company. 1969.
2. HEUVEL, Claudia van den. High fidelity simulation exercises for training strategic crisis management. Mayo de 2012. [Consulta: 26 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.continuitycentral.com/firstplacepaper.pdf

complejas se adquieren mejor sobre base de la experiencia, el entrenamiento en simulación implica la aceleración de experiencia profesional mediante la confrontación con los desafíos específicos de domino. Asimismo, Heuvel sostiene que la gestión de crisis estratégica requiere un conjunto de habilidades "no técnicas" que son diferentes a aquellas aplicadas durante el negocio usual, y que esas habilidades son más fácilmente aprendidas, retenidas y transferidas a la vida real a través del entrenamiento frecuente usando ejercicios inmersivos de simulación. También se toma como apoyo la opinión experta del vicepresidente del área de ingeniería en simulación marítima de la empresa alemana Rheinmetall Defence, quien confirma que las empresas alemanas usan simulación para la gestión de crisis, especialmente para entrenamiento y análisis.

El problema que tiene cualquier empresa es: ¿cómo enfrentarse a eventos inesperados que nunca experimentaron? ¿Cómo saber en qué magnitud afectan a la continuidad del negocio o, más aún, puede paralizarla? Por lo tanto, el objeto general de la realización de esta investigación es averiguar por qué no se está usando simulación para la gestión de crisis en nuestro país y, además, conocer la percepción del usuario tras experimentar su uso. En general, los objetivos específicos que presenta esta investigación son desarrollar un experimento utilizando simulación, que cuente con un escenario ficticio y someta a una crisis escalable al comité de crisis de los bancos, para luego medir la percepción de aceptación de los participantes en relación con la simulación como parte de la gestión de crisis.

2. Metodología

Este estudio se diseña basado en una estrategia técnico-metodológica cualitativa de tipo investigación-acción, que por su objetivo es explicativa, ya que pretende resolver por qué no se utiliza la simulación tipo seminario en gestión de crisis, así como qué tan aceptable es en nuestro país. La frontera de la investigación está dada por un escenario ficticio en el que se toma a un grupo de colaboradores de por lo menos dos organizaciones (miembros del comité de crisis) y se les comparte información teórica suficiente para aprender a realizar de la mejor forma el manejo de crisis usando simulación tipo seminario. El concepto principal que forma parte de esta investigación es la simulación tipo seminario, que será medida a través del modelo TAM III en relación con la utilidad y su fácil uso. Esto permitirá conocer el nivel de percepción al final del experimento. Se planea realizar el experimento dentro de por lo menos dos organizaciones bancarias, a grupos a los que se proporcionará toda la información teórica necesaria que les permita aprender dinámicamente

usando simulación tipo seminario en el manejo de crisis y cómo tomar mejores decisiones. Para lograr esto, es necesario contar con un experto en diseño de escenarios para simulación tipo seminario y que, a la vez, tenga experiencia como evaluador. Al inicio del estudio se proporcionará a cada grupo que utilizará la simulación una serie de preguntas abiertas o entrevistas que reflejen el nivel de conocimiento que los colaboradores tienen acerca de este tipo de simulación y cuánto creen que les puede servir para su desempeño en la toma de decisiones durante el manejo de crisis.

Al término del estudio, se realizará un grupo focalizado, con cuestionarios o entrevistas a los miembros participantes, que reflejen el nivel de satisfacción que tienen después de la experiencia y cuánto creen en ese momento que la simulación tipo seminario les sirve para su desempeño dentro del manejo de crisis. Con esto se pretende resolver dos interrogantes:

¿por qué no se está utilizando la simulación de vida en la gestión de crisis (continuidad de negocio) en las organizaciones de nuestro país, a pesar de que es una herramienta muy importante para este tipo de gestión en otras partes del mundo? ¿Qué tan aceptable es esa tecnología en nuestro país?

La población requerida debe estar compuesta por el comité de manejo de crisis o por aquellas personas nombradas por la empresa para entrenarse en el manejo de crisis. El estudio se llevará a cabo en por lo menos dos bancos de la ciudad de Lima. Los datos serán recopilados de la siguiente manera: 1) elaborar un cuestionario con preguntas abiertas o entrevista personal que permitan determinar el nivel de percepción de uso de simulación tipo seminario en la organización, qué tan relacionado o cercano es el concepto de las empresas con respecto a las definiciones teóricas; 2) desarrollar un escenario ficticio que pueda ser utilizado en un escenario de simulación tipo seminario, con el fin de proporcionar a la empresa la experiencia de usar simulación como herramienta en la gestión de crisis; y 3) analizar las opiniones de los participantes después del experimento, así como la percepción que tiene en relación con su actual entrenamiento en gestión de crisis.

3. Revisión de la lectura

En primer lugar se muestran algunas teorías de aprendizaje en el ser humano, necesarias para entender este fenómeno que es la raíz del caso de estudio, pero haciendo énfasis en aquella teoría que se acerca más a fundamentar el objetivo de la investigación. Otros conceptos descritos son la gestión de crisis que engloba la propuesta de investigación, el modelo Technology Acceptance Model (o TAM, por sus siglas en ingles), que será tomado como herramienta para

medir la aceptación del modelo tecnológico que es parte de esta propuesta, y brevemente la gestión del conocimiento. Asimismo, se presenta un área en donde se realiza o sugiere la mencionada gestión. Por último, y no por eso menos importante, conoceremos en qué consiste el aprendizaje basado en la experiencia a través de la simulación tipo seminario (simulación de vida).

3.1. El aprendizaje

Sandra Mahar y Maddy Harford (2005)[3] citan en su investigación acerca del comportamiento humano que: "El producto de aprendizaje incluye conocimiento y habilidades intelectuales, actitudes y respuestas emocionales, así como comportamiento social y habilidades de movimiento". Y que, además, a través de nuestras interacciones con un único ambiente personal, nosotros aprendemos a pensar, actuar y sentir en formas que contribuyen a nuestra identidad humana individual.

Julia Atkin[4] describe el aprendizaje como una ocurrencia más eficiente cuando: "todo el cerebro se dedica a pensar, y en particular cuando el proceso de aprendizaje se mueve desde experiencias de reflexión sobre experiencias; así ese patrón o marco de trabajo permite al aprendizaje, la comprensión del significado de aprendizaje en el centro de la mente y finalmente el aprendizaje se mueve sobre una facilidad para usar el lenguaje, reglas, leyes, principios de precisión y eficiencia en el pensamiento; haciéndolo y además aprendiendo". Los conceptos acerca del aprendizaje antes expuestos nos brindan mayor claridad acerca del aprendizaje humano.

3.2. Teoría del aprendizaje basado en experiencia

Otras teorías como la social generalmente no investigan la naturaleza del aprendizaje basado en experiencias. De hecho, esta teoría es la que tiene mayor relevancia para esta investigación. Básicamente, trata de comprender las formas en que las experiencias, ya sean de primera o de segunda mano, motivan a los individuos y facilitan el aprendizaje.

Para el psicólogo norteamericano Carl Rogers (1902-1987), el aprendizaje basado en experiencia es autoiniciado, es decir, las personas tienen una inclinación natural para aprender; lo hacen cuando el alumno está totalmente involucrado en el proceso de aprendizaje, así como cuando tienen control sobre su naturaleza y dirección.

---

3. MAHAR, Sandra; HARFORD, Maddy. Research on Human Learning. Victoria: Department of Education and Training. 2005.
4. ATKIN, Julia. Thinking: critical for learning'. En: EDWARDS, John (Ed.). *Thinking: International Interdisciplinary Perspectives*. Melbourne: Hawker Brownlow Education. 1994, pp. 201-215.

Rogers (1902-1987), en contradicción de aquellos que defienden la teoría del aprendizaje cognitivo, afirma que el aprendizaje solo se puede facilitar: no podemos enseñar a otra persona directamente. Los alumnos se vuelven más rígidos bajo amenaza. El aprendizaje significativo se produce en un entorno donde las amenazas para el aprendiz se reducen al mínimo, y el aprendizaje es más probable que ocurra y dure cuando es autoiniciado.

Otra afirmación sumamente importante para esta investigación es aquella en la que Rogers (1902-1987) aboga por una situación dinámica en la que el nuevo aprendizaje alimenta e influencia ambientes de aprendizaje existentes, creando así un proceso de cambio continuo.

3.3. La crisis

Luis Adawi[5] define la crisis como un evento que se presenta en forma inesperada y que afecta las principales actividades de una empresa, dificultando el logro o mantenimiento de sus objetivos trazados. Asimismo, Adawi afirma que en nuestro país, como en muchas partes del mundo, existen empresas que tienen mucha, poca o ninguna noción de cuánto puede afectar a la continuidad de las empresas el hecho de que una crisis se realice. Las empresas que tienen conciencia de la crisis han desarrollado lo que conocen como "plan de continuidad", en donde detallan los procedimientos que cada área debe realizar para afrontar la crisis. Sin embargo, una gran parte de las empresas le restan importancia a la gestión de crisis, porque piensan que mientras hagan bien las cosas, la crisis no tocará sus puertas.

El consultor de comunicación y gestión de crisis Enrique Alcat[6] manifiesta: "Me siento convencido de que las empresas que estén preparadas y cuyos directivos invierten en formación y comunicación de crisis serán capaces de afrontar cualquier contingencia mucho mejor que las que no lo están, y desgraciadamente la mayoría de nuestras empresas no solo no están preparadas, sino que siguen pensando que las crisis les ocurren a otras y nunca a ellas o, en el mejor de los casos, que cuando tengan una contingencia grave ya verán en ese momento lo que deben hacer; gravísimo error como punto de partida".

---

5. ADAWI, Luis. Simulación para el entrenamiento en gestión de crisis. En: *Revista de Marina*, nros. 35-45, diciembre de 2010.
6. ALCAT, Enrique. ¿Crisis? Sí, gracias. La comunicación minimiza el impacto de una crisis. 21 de noviembre de 2008. [Consulta: 26 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://pdfs.wke.es/2/9/1/3/pd0000022913.pdfALCAT, Enrique. ¿Crisis? Sí, gracias. La comunicación minimiza el impacto de una crisis. 21 de noviembre de 2008. [Consulta: 26 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://pdfs.wke.es/2/9/1/3/pd0000022913.pdf

Teodoro Wigodski[7] presenta la siguiente clasificación de escenarios de crisis: a) producidos por ataques de agentes externos: empresas de la competencia, rumores mal intencionados, delincuencia, ataques informáticos, contaminación de productos, terrorismo o guerra con otro Estado; b) producidos por ataques de agentes internos: sabotaje o boicot de algún miembro de la empresa por venganza, paralización de labores por huelga de operaciones, accidentes, etc.; c) producidos por accidentes a causa de fenómenos naturales: terremotos, tsunamis, inundaciones por lluvias, entre otros; d) producidos por incidentes involuntarios: incendios, errores técnicos, fallas o demoras en la ejecución de algún proceso de la empresa.

> Luis Adawi define la crisis como un evento que se presenta en forma inesperada y que afecta las principales actividades de una empresa, dificultando el logro o mantenimiento de sus objetivos trazados.

Luis Adawi[8] afirma que existen empresas —sobre todo en países desarrollados— con comités de crisis encargados de crear condiciones adversas que paralicen la actividad de la empresa; pero esas condiciones no nacen de la mente de los miembros del comité y tampoco son directamente implementadas para probar el proceso real por el riesgo que implicaría, sino que les sirven para analizar las condiciones o situaciones en las que la empresa sería gravemente afectada en su productividad, y luego determinan qué se debería hacer para superar el evento que generó la crisis.

3.4. La gestión de crisis

Álvarez y Macías[9] afirman que la gestión de crisis es un planteamiento basado en el desarrollo de planes de contingencia en los que la respuesta es inmediata y automática, de acuerdo con capacidades propias y existentes en el momento de la crisis, que se activan mediante unos procedimientos preestablecidos. Por otro lado, Wigodski[10] afirma que la gestión de crisis consiste en contar con la capacidad para reconocer y actuar frente a las señales que anticipan una situación perjudicial para la empresa.

---

7. WIGODSKI, Teodoro. Gestión de crisis: nuevas capacidades para un mundo complejo. [Consulta: 26 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.dii.uchile.cl/~ceges/publicaciones/93%20ceges%20TW.pdf
8. ADAWI, op. cit.
9. ÁLVAREZ LEIVA, Carlos; MACÍAS SEDA, Juana. *Manual de procedimientos en manual de crisis*. Madrid: Aran Ediciones. 2007.
10. WIGODSKI, op. cit.

Van den Heuvel[11] sostiene que cualquier gestión de crisis debe fundamentalmente ser soportada por una estructura predefinida y un arreglo de planes, que permitan asegurar una recuperación y una respuesta apropiadas ante un incidente amenazante.

3.5. Modelo TAM

El modelo de aceptación de tecnología (TAM, Technology Acceptance Model) ha sido el único modelo que ha capturado la mayor parte atención de la comunidad de sistemas de información. Davis[12] propone que "el uso del sistema" es una respuesta que puede ser explicada o presagiada por "motivación de los usuarios", lo cual, a su vez, está directamente influenciado por un estímulo externo que consiste en "las características y capacidades del sistema" actual. En su modelo inicial, Davis sugiere que la motivación del usuario se explica por tres factores: el fácil uso percibido, la utilidad percibida y la actitud hacia el uso del sistema.

Lee, Kozar y Larsen[13] afirman que el modelo TAM se ha vuelto tan popular que ha sido citado en la mayor parte de investigaciones que se han ocupado de la aceptación del usuario por tecnología. Davis[14] define la utilidad percibida como el grado que una persona cree que el uso de un sistema en particular podría mejorar su desempeño en el trabajo. A su vez, el fácil uso percibido es el grado que un individuo cree que el uso de un sistema en particular sería de libre de esfuerzo físico y mental. Con el fin de desarrollar unas escalas de medición de la utilidad percibida y la percepción de facilidad de uso, Davis[15] se refirió a las escalas psicométricas utilizadas por la psicología. Estas escalas típicamente incitan al individuo a responder diversas preguntas que se refieren a un contexto dado. Las respuestas obtenidas de estas indicaciones se pueden analizar y se utilizan como un indicador de la creencia interna de una persona para el contexto considerado. En el caso de TAM, Davis desarrolló sus escalas psicométricas para la percepción de utilidad y para la percepción de fácil uso en tres fases: una fase de pruebas preliminares, un estudio de campo empírico y un experimento de laboratorio.

---

11. HEUVEL, op. cit.
12. DAVIS, Fred. A technology acceptance model for empirically testing new end-user information systems: theory and results. Tesis de doctorado. MIT Sloan School of Management, Cambridge. 1985.
13. LEE, Younghwa; KOZAR, Kenneth A.; LARSEN, Kai R. T. The technology acceptance model: past, present, and future. En: *Communications of the Association for Information Systems*. Vol. 12, artículo 50. 2003.
14. DAVIS, op. cit.
15. DAVIS, Fred. Perceived usefulness, perceived ease to use, and user acceptance of information technology. En: *MIS Quaterly*, setiembre de 1989. Vol. 13, nro. 3, pp. 319-340.

Por otra parte, las definiciones conceptuales de la percepción de fácil uso y la percepción de utilidad, mencionadas anteriormente, se utilizaron para generar 14 elementos en cada constructo, relacionados con las escalas de medida a la aceptación de una tecnología. Younghwa, Kozar y Larsen[16] afirman que el modelo TAM se considera la teoría más influyente y comúnmente empleada para la descripción y la aceptación de los sistemas de información por el individuo.

3.6. Gestión del conocimiento

La gestión del conocimiento es en esencia la actividad que permite facilitar los procesos mediante los cuales las organizaciones y las personas crean, comparten y utilizan el conocimiento. Shannak, Masa'deh, Akour[17] explican que las estrategias para la gestión del conocimiento deben estar alineadas con la visión y la gestión, y, además, deben asegurar que los empleados de la organización estén embarcados en las estrategias. Asimismo, debe existir una retroalimentación entre los ejecutivos y los empleados de la organización.

Si bien es cierto que la gestión del conocimiento sortea una amplio rango de disciplinas y tecnologías como sistemas expertos, groupware, redes semánticas, entre otras, una tecnología en particular es la que centra mayor atención para esta investigación. Se trata de la simulación, que el experto en gestión del conocimiento Karl-Erik Sveiby, profesor de Knowledge Management en el Hanken Business School de Helsinki (Finlandia), sugiere como un componente tecnológico de gestión de conocimiento, en referencia a "la simulación por computadores, simulación manual como juegos de rol para probar nuestras habilidades".

3.7. Aprendizaje virtual

El aprendizaje virtual tiene como herramienta a la simulación, la cual está compuesta por la simulación virtual, constructiva, constructiva-distribuida y de vida o tipo seminario. Apoyando a la teoría de Carl Roger (1902-1987) del aprendizaje basado en experiencia, Claudia van den Heuvel[18] parte de la premisa de que las habilidades complejas se adquieren mejor sobre la base de la experiencia, y sostiene que el entrenamiento en simulación implica la

16. YOUNGHWA, KOZAR, LARSEN, op. cit.
17. SHANNAK, Rifat O.; MASA'DEH, Ra'ed M.; AKOUR, Mohammad Ali. Knowledge management strategy building: literature review. Julio de 2012. [Consulta: 24 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/257922672_Knowledge_Management_Strategy_Building_Literature_Review
18. HEUVEL, op. cit.

aceleración de experiencia profesional mediante la confrontación con los desafíos específicos de dominio.

Roger Shank[19], en su libro *Aprendizaje virtual. Un enfoque revolucionario para formar equipos de trabajo altamente capacitados*, nos brinda una amplia explicación de su teoría acerca del aprendizaje virtual. En lugar de probar una lista de cosas para recordar, Shank nos cuenta sus historias y experiencias desde este campo del aprendizaje. Los puntos principales de Shank sobre el aprendizaje virtual son: 1) la gente necesita estar motivada para aprender; 2) la gente tiene que experimentar sus expectativas de fallar para aprender; 3) el aprendizaje debe ser divertido; y 4) el aprendizaje debe basarse en una historia. Por otro lado, Lisa Dawley y Chris Dede[20] afirman que el aprendizaje se sitúa en el momento en que un estudiante experimenta y aplica el aprendizaje en un entorno específico o en situaciones que tienen sus propios contextos sociales, físicos y culturales. Por ejemplo, un estudiante que administra una tienda puede obtener valiosos conocimientos y habilidades en las operaciones de negocio, relaciones con los clientes y la comercialización de una manera auténtica, que no se podría lograr mediante la lectura de un libro de texto y al escribir un documento.

Según Gibson[21], las tecnologías virtuales proveen ambientes alternativos de aprendizaje, porque disponen o pueden ser creados por una variedad casi infinita de contextos virtuales, lo que les da a los usuarios una sensación de "estar inmerso en la situación" y, por lo tanto, la capacidad de aplicar el aprendizaje en un contexto real.

Claudia van den Heuvel[22] afirma que la alta fidelidad y los ejercicios inmersos en simulación (haciendo referencia a la simulación de vida) sin duda son la forma más apropiada de formación para ejecutivos de nivel estratégico en la gestión de crisis. Esto se debe a que proporciona a los ejecutivos la oportunidad de practicar sus respuestas a crisis en condiciones semejantes de estrés, incertidumbre, dinamicidad de riesgo y rendición de cuentas, como la experimentada en incidentes de bienes. Según Van den Heuvel, la exposición a incidentes simulados dentro de un ambiente de aprendizaje seguro permite la

19. SCHANK, Roger. *Virtual Learning. A Revolutionary Approach to Building a Highly Skilled Workforce*. Nueva York: McGraw-Hill. 1997.
20. DAWLEY, Lisa; DEDE, Chris. Situated learning in virtual worlds and immersive simulations. 2013. [Consulta: 24 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://isites.harvard.edu/fs/docs/icb.topic1116077.files/Virtual%20Worlds_Dawley_Dede.pdf
21. GIBSON, D. *Living virtually: Researching new worlds*. En: International Journal of Gaming and Computer-Mediated Simulation. nros. 59-61. 2010.
22. HEUVEL, op. cit.

adquisición y el desarrollo de habilidades críticas y transferibles que son cruciales para la gestión de crisis eficaz dentro de cualquier dominio u organización.

3.8. ¿Cómo organizar los ejercicios de simulación para la gestión de crisis?

Luis Adawi[23] sostiene que todo ejercicio de simulación debe contar con diferentes grupos o equipos organizados: por un lado, aquel que diseñe, conduzca, controle y evalúe el ejercicio (grupo de dirección y control de la simulación), y, por otro lado, aquel compuesto por los participantes que serán los que se entrenen en la gestión exitosa de la crisis (grupo de participantes o jugadores). Según Adawi, el grupo de dirección del juego debe estar conformado por un gerente de mando superior (de ser posible, el gerente general o algún miembro del directorio de la empresa), conjuntamente con un grupo de gerentes o ejecutivos que cuenten con las especialidades necesarias para determinar y diseñar el escenario ideal para los objetivos que se persigan en el juego. El grupo de conducción y evaluación del juego será responsable de la ejecución, la conducción del juego, la implementación de las entradas laterales y la personificación de los roles, como medios de prensa u otras organizaciones que no estén siendo representadas por el grupo de participantes que formen parte del entrenamiento. Para la función de evaluación es deseable que se cuente con expertos en los procesos y áreas que se están afectando con la crisis. Este último grupo deberá designar como mínimo un facilitador por cada grupo de participantes del entrenamiento, cuya función es de apoyo y guía para el entrenamiento del escenario y entradas laterales, incluyendo apoyo a la materialización de las entradas laterales, así como la función del desempeño de cada uno de los participantes y del grupo en sí. El grupo de participantes los constituyen los ejecutivos que se están entrenando, es decir, los jugadores. El grupo de prensa tiene un importante rol dentro del juego, debido a que permite entrenar a los líderes en las declaraciones ante la opinión pública. Este último grupo también provee de una ambiente de mayor realismo en el juego. Gibson[24] afirma que para crear un mundo virtual se deben generar estímulos sensoriales como gráficos, sonidos, percepciones visuales de movimiento a través del medio ambiente, con la capacidad de tocar objetos y mapas que proporcionen la ubicación geográfica. Esto crea la sensación de inmersión del ser humano dentro de un ambiente simulado. La idea en estos mundos virtuales es enseñar a los aprendices una serie de actividades en forma interactiva y

23. ADAWI, op. cit.
24. GIBSON, op. cit.

basada en experiencia que les permita tomar decisiones y obtener diferentes resultados según las acciones tomadas.

De la revisión de la lectura, se puede entender también que muchos de los autores mencionados anteriormente están de acuerdo en que el aprendizaje a través de experiencias es un método que permite crear, compartir y utilizar el conocimiento. Asimismo, se ha podido explicar que actualmente existen herramientas que incrementan la posibilidad de experimentar y, por ende, realizar una buena gestión del conocimiento. Por otro lado, el modelo TAM —para ser más específicos, en su última versión TAM III— muestra ser un modelo ideal para cumplir con la evaluación de la percepción de utilidad y fácil uso de la simulación tipo seminario en los usuarios que se entrenen en gestión de crisis.

4. Presentación y análisis de datos

Tiene como fin mostrar inicialmente el nivel de concepción que tienen las entidades bancarias en relación con crisis, riesgos, entrenamiento, simulación tipo seminario, entre otros aspectos. De igual forma, muestra los resultados de los cuestionarios aplicados al término de los experimentos, que miden la percepción de los participantes según la utilidad, el fácil uso, entre otros constructos que el modelo TAM III proporciona. Es así que se obtiene la aceptación del modelo o tecnología que se evalúa.

4.1. Análisis

Con el fin de iniciar el trabajo de campo de esta investigación, en la primera fase se elaboró un conjunto de 12 preguntas relacionadas con conceptos como crisis, riesgo, planeamiento, simulación, gestión de conocimiento y entrenamiento. Se invitó a 14 de las 16 entidades bancarias situadas en la ciudad de Lima para que designaran a por lo menos a un miembro del comité de crisis para ser entrevistado. Sin embargo, solo dos estuvieron dispuestos a colaborar con la investigación. Las entrevistas fueron grabadas y se llevaron a cabo dentro de las instalaciones de ambas entidades bancarias. Al término de cada una de ellas se procedió a realizar la transcripción dentro del software ATLAS.ti, con el fin de codificar los constructos basados en las citas de interés para esta investigación y tener la posibilidad de relacionarlos. Para la implementación del juego de simulación, fue necesario elaborar un escenario ficticio de una entidad bancaria que muestra cómo esta opera según el servicio que brinda y cómo está constituida organizacional y geográficamente. Luego se realizaron las inducciones previas al ejercicio para cada entidad bancaria. Así, se buscó

explicar a los participantes cómo se lleva a cabo el juego de simulación y se absolvió cualquier duda en relación con el escenario de simulación. La primera inducción, que correspondía al banco 1, se realizó en la primera semana de junio de 2015. La segunda inducción, que correspondía al banco 2, se realizó en la última semana de setiembre de 2015. En agosto de 2015 se llevó a cabo el entrenamiento en gestión de crisis utilizando el juego de simulación en el banco 1 y la segunda semana de diciembre 2015 se realizó el entrenamiento en el banco 2. En cumplimiento de la segunda fase de esta investigación, se desarrolló un cuestionario de 43 preguntas utilizando una variante de Likert, compuesto por un formulario en formato .PDF y que se envió al correo electrónico de cada uno de los participantes del juego de simulación de cada entidad bancaria, con el fin de conocer la percepción que tienen con respecto a la utilidad, el fácil uso y la intención de usar la tecnología propuesta.

4.2. Presentación de resultados

El experimento se llevó a cabo en dos entidades bancarias denominadas "banco 1" y "banco 2". Los resultados obtenidos de las entrevistas iniciales con la codificación realizada en el software ATLAS.ti permiten conocer cómo relacionan los bancos en cada uno de los constructos. La red semántica muestra la relación entre los códigos, las citas que presenta cada código y si tienen citas en común, tal y como se muestra en la figura 1.

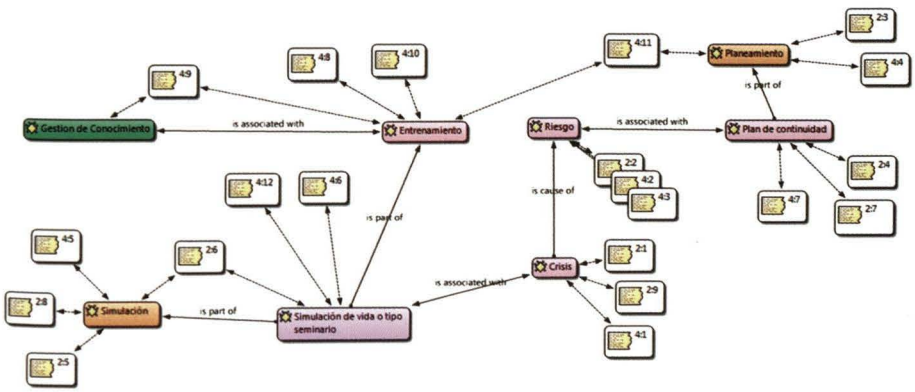


Figura 1: Red semántica.

De la red semántica se interpreta que para los entrevistados en ambos bancos la simulación de vida o tipo seminario es parte de la simulación, así como parte del entrenamiento. También coinciden en que el entrenamiento está asociado a la gestión del conocimiento. Por otro lado, se entiende que el plan de continuidad es parte del planeamiento y que está directamente asociado con los riesgos, que pueden causar una crisis. Asimismo, perciben que la simulación tipo seminario está asociada a la crisis, pero no han tenido la oportunidad de poner el modelo a prueba. La simulación tipo seminario es parte de la simulación (como concepto general) y que a su vez es parte del entrenamiento. De igual modo, el entrenamiento está vinculado con la gestión del conocimiento. Por otro lado, un plan de continuidad es parte del planeamiento que realiza un banco y guarda una asociación directa con los riesgos, los cuales pueden ser la causa de crisis en una organización. Por último, la simulación tipo seminario está asociada a la crisis, en el sentido de que permite entrenarse para evitarla o tomar las mejores decisiones ante la presencia de una. La segunda etapa de este estudio corresponde a la ejecución del escenario de simulación y al análisis del cuestionario de preguntas basadas en una variante de la escala Likert según la exigencia del modelo TAM III, y que están relacionadas con la percepción de utilidad, fácil uso y otros constructos que se efectuaron al termino del experimento. En el caso del banco 1, el cuestionario se aplicó a cinco miembros del comité de crisis, y en el caso del banco 2 fue aplicado a nueve miembros del comité de crisis. El cuestionario estuvo compuesto de 43 preguntas orientadas a cada uno de los constructos relacionados con este estudio y con siete opciones de respuesta. Los valores de las respuestas por cada participante fueron ingresados al software SPSS, en donde se crearon variables para obtener la media para cada uno de los constructos. Asimismo, para dar una representación cualitativa a la media se utilizó un criterio de percepción con seis valores extremos que indican qué tan positivo es cada constructo para los cuestionados. Por ejemplo, algunos criterios tienen las formas: 1) totalmente desfavorable, muy desfavorable, desfavorable, favorable, muy favorable, totalmente favorable; 2) totalmente útil, muy útil, útil, inútil, muy inútil, totalmente inútil; 3)totalmente satisfecho, muy satisfecho, satisfecho, insatisfecho, muy insatisfecho, totalmente insatisfecho. Estos criterios se toman como referencia para ver la aprobación porcentual de cada constructo en la gráfica de TAM tal y como se muestra en la figura 2, en donde se observa la relación que debe existir entre los constructos. Es decir, se puede interpretar que si los encuestados responden favorablemente al constructo de calidad de información, eso incrementa la utilidad percibida. De igual manera, si responden favorablemente a las preguntas directas de

utilidad percibida, eso permite concluir que tienen una mayor probabilidad de intensión de uso. A través de este modelo se puede contar con la capacidad de concluir si la tecnología es aceptada por los usuarios.

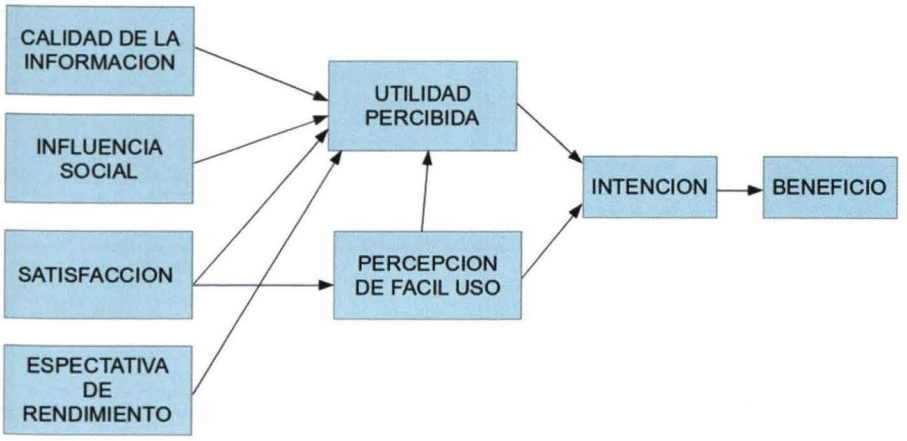


Figura 2: TAM III.

4.3. Resultados del cuestionario en el banco 1

En respuesta al cuestionario aplicado después del juego de simulación al comité de crisis del banco 1, que fue ingresado al software SPSS, este banco aceptó seis de los siete constructos propuestos. El constructo rechazado fue el de intensión de uso, debido a que la mayoría de los participantes conceptualizaron su respuesta en que no usarían la simulación en lo que restaba del año. Con el fin de tener una idea más clara de cómo se obtiene la aceptación o rechazo de un constructo, las figuras 3 y 4 muestran dos gráficas obtenidas del banco 1 relacionadas con los constructos de: 1) percepción de utilidad, en donde se puede observar que el 80% de los participantes considera la simulación tipo seminario como muy útil para desarrollar sus labores, mientras que un 20% la considera totalmente útil; y de 2) intención de uso, en donde ser observa que un 20% de los participantes considera muy desfavorable su intención de usar simulación próximamente, un 40% lo considera desfavorable y un 40% considera favorable su intención de uso.

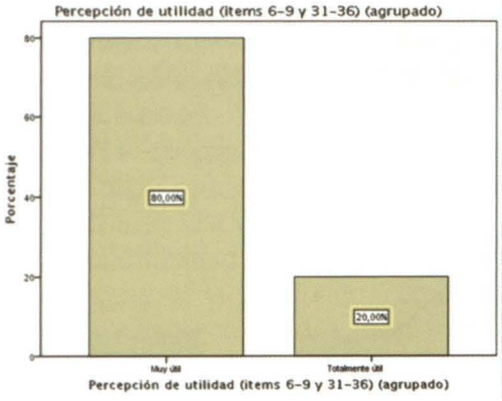


Figura 3: Utilidad percibida.

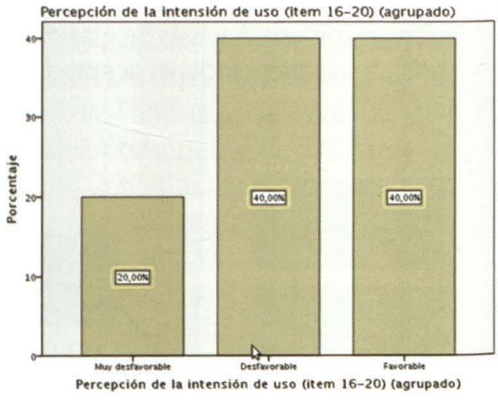


Figura 4: Intención de uso.

4.4. Resultados del cuestionario en el banco 2

En respuesta al cuestionario aplicado después del juego de simulación al comité de crisis del banco 2, este banco aceptó todos los constructos propuestos. Al igual que en el caso anterior, las figuras 5 y 6 muestran dos gráficas obtenidas del banco 2 sobre los constructos de: 1) percepción de utilidad, en donde se puede observar que el 77,78% de los participantes percibe a la simulación tipo seminario muy útil para desarrollar sus labores, mientras que un 22,22% la percibe totalmente útil; y de 2) intención de uso, en donde ser observa que un 66,67% de los participantes considera favorable su intención de usar simulación próximamente, y un 33,33% considera muy favorable su intención de uso.

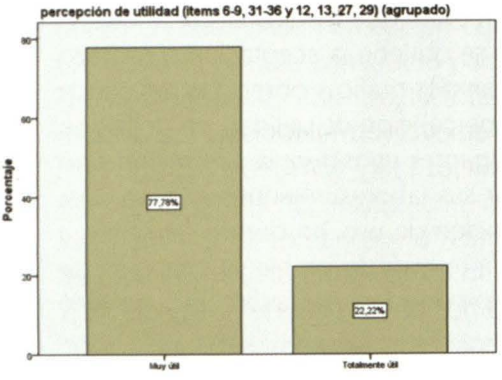


Figura 5: Utilidad percibida.

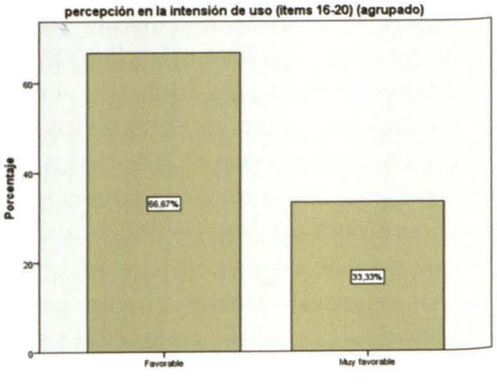


Figura 6: Intención de uso.

5. Conclusiones y recomendaciones

Responderemos a la primera pregunta de investigación: ¿por qué no se está utilizando simulación de vida en la gestión de crisis (continuidad de negocio) en las organizaciones de nuestro país, a pesar de que es una herramienta muy importante para este tipo de gestión en otras parte del mundo? Las entrevistas y la red semántica reflejan que tienen un conocimiento claro de la importancia del entrenamiento en la gestión de crisis y que de hecho se entrenan con modelos similares. También perciben que la simulación está vinculada al entrenamiento. Sin embargo, no contaban con experiencia en este tipo de tecnología, ni tenían conocimiento de que otros países alrededor del mundo la usan no solo en el ámbito financiero. La segunda y última pregunta de investigación es: ¿qué tan aceptable es esa tecnología en nuestro país? En el caso del banco 1, los resultados del cuestionario aplicado a los cinco miembros del comité de crisis arrojaron que seis de los siete constructos fueron aceptados. El único constructor que fue rechazado es aquel relacionado con la intención de usar simulación en los próximos meses, debido a que la mayoría de los entrevistados considera que no lo haría así. Siguiendo la relación de constructos que proporciona el modelo TAM III, y sobre la base de los resultados antes expuestos para el banco 1, se puede concluir que la simulación tipo seminario es aceptada como método de entrenamiento en la gestión de crisis en esa entidad bancaria.

Para el caso del banco 2, los resultados del cuestionario aplicado a los nueve miembros del comité de crisis que conformaron el grupo de jugadores arrojó la aceptación de los siete constructos. A diferencia del caso del banco 1, los resultados arrojados por el banco 2 en cuanto al constructo de rendimiento reflejan que es aceptado, debido a que la totalidad de sus participantes consideran favorable la posibilidad de usar simulación para el entrenamiento en gestión de crisis en los próximos meses. Por lo tanto, siguiendo la relación de constructos del modelo TAM III, y sobre la base de los resultados antes expuestos para el banco 2, se puede concluir que la simulación tipo seminario es aceptada como método de entrenamiento en la gestión de crisis en esa entidad bancaria. Adicionalmente, se puede concluir que debido a que ambas entidades bancarias consideran a la simulación tipo seminario como una herramienta útil y fácil de usa para entrenarse en la gestión de crisis, entonces esta tecnología es aceptada para cumplir con la mencionada labor.

Remontando al inicio de la investigación en donde se proponía corroborar o demostrar la relación existente entre simulación, gestión de crisis y gestión del conocimiento, y en base tanto en los resultado de las entrevistas como en los

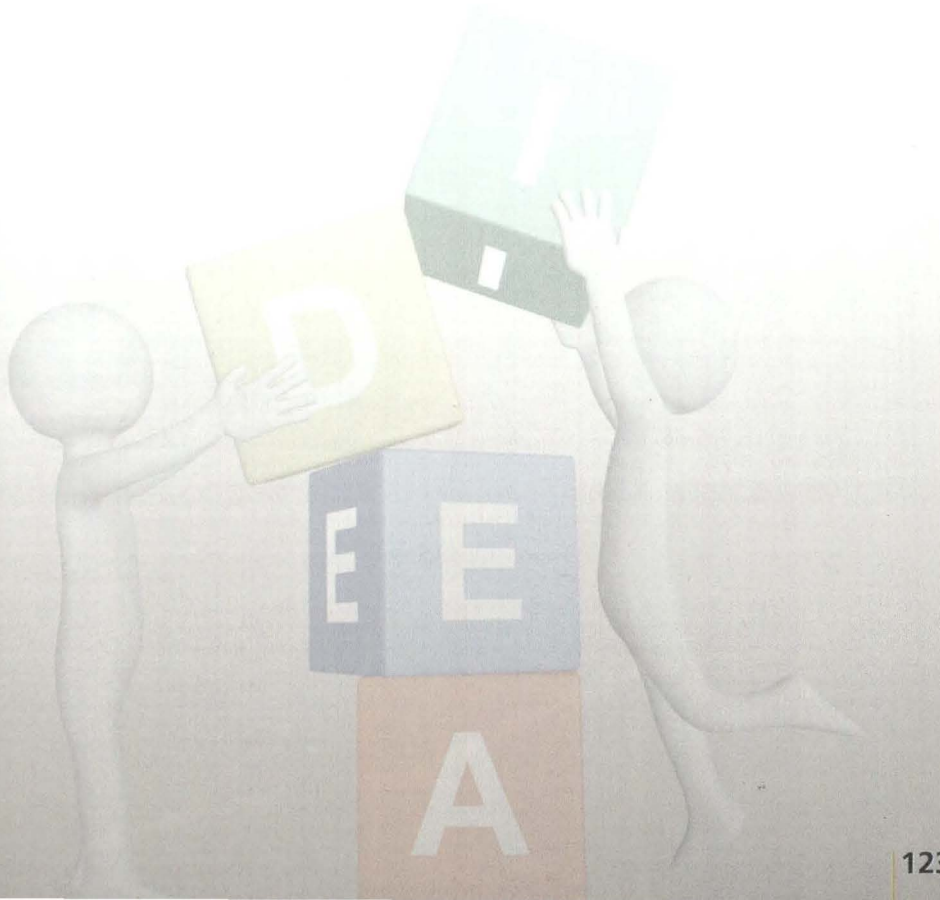
cuestionarios, se puede concluir también que las dos entidades tienen claro que la simulación tipo seminario es una herramienta directamente relacionada con la gestión de crisis, e influye en la acción de crear y compartir conocimiento a través de un juego o escenario de simulación.

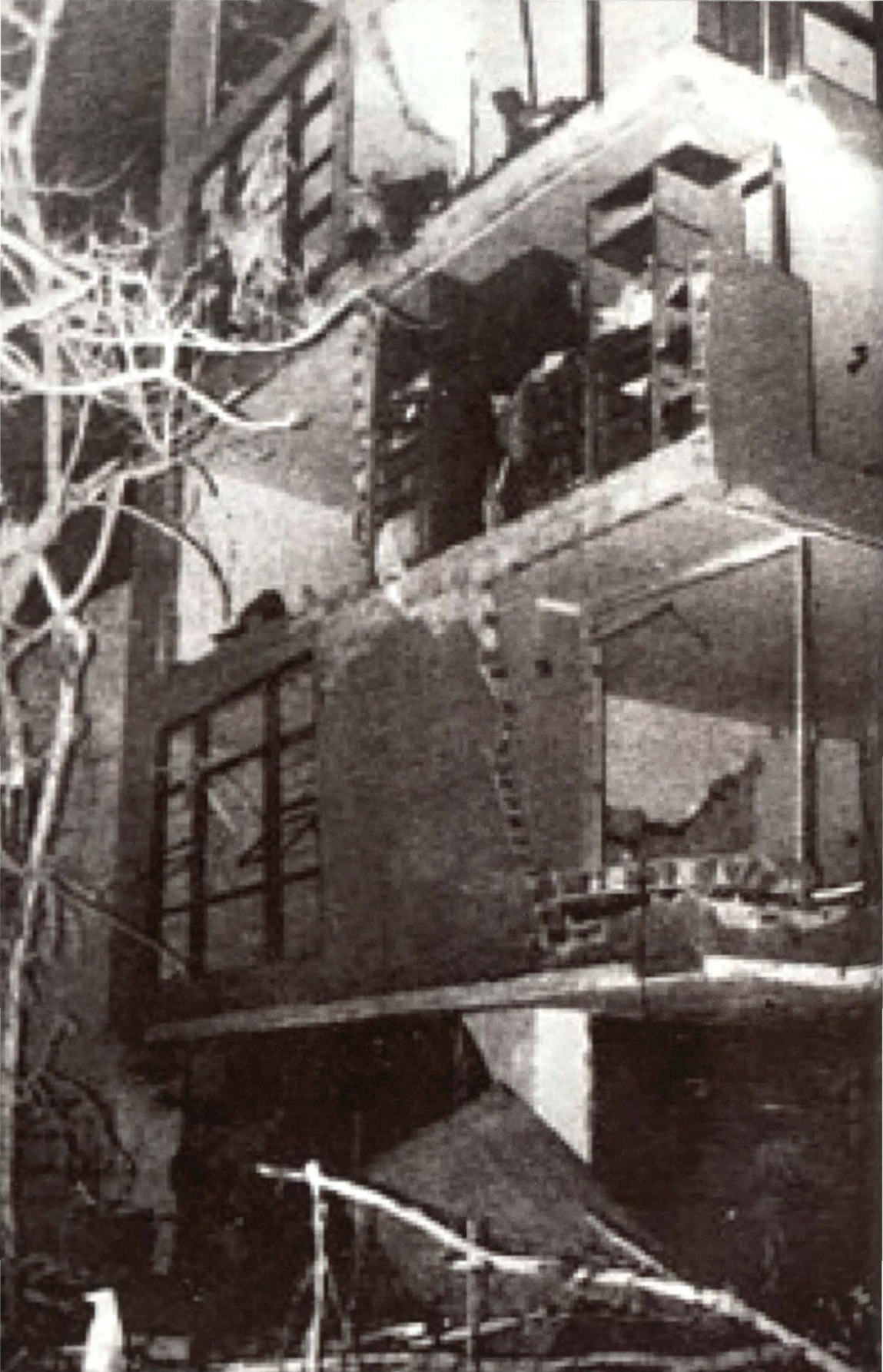
Asimismo, se reafirma entonces —sobre la base de la experiencia vivida en esta investigación— que las afirmaciones expuestas, por ejemplo, por Carl Rogers sobre la forma de mayor provecho para el aprendizaje es la basada en la experiencia, y aquella que hace Claudia van den Heuvel acerca de la alta fidelidad y los ejercicios inmersos en simulación sin duda son la forma más apropiada de formación para ejecutivos de nivel estratégico en la gestión de crisis. Con la experiencia obtenida se puede decir que para realizar un trabajo de investigación en entidades bancarias, y que además esté relacionado directamente con el alto mando, se recomienda realizar cartas de solicitud visadas por la institución que apoye el caso y que se tomen tiempo para buscar contactos que puedan apoyarlos para que esas cartas sean atendidas a la brevedad y les presten la atención necesaria. En cuanto a las entrevistas, insistan y persuadan al entrevistado para que invierta el mayor tiempo posible en ellas, de preferencia más de una hora, pues eso favorece mucho a la investigación.

Bibliografía

- ADAWI, Luis. Simulación para el entrenamiento en gestión de crisis. En: *Revista de Marina*, nros. 35-45, diciembre de 2010.
- ALCAT, Enrique. ¿Crisis? Sí, gracias. La comunicación minimiza el impacto de una crisis. 21 de noviembre de 2008. [Consulta: 26 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://pdfs.wke.es/2/9/1/3/pd0000022913.pdf
- ÁLVAREZ LEIVA, Carlos; MACÍAS SEDA, Juana. *Manual de procedimientos en manual de crisis*. Madrid: Aran Ediciones. 2007.
- ATKIN, Julia. Thinking: critical for learning'. En: EDWARDS, John (Ed.). *Thinking: International Interdisciplinary Perspectives*. Melbourne: Hawker Brownlow Education. 1994.
- DAVIS, Fred. A technology acceptance model for empirically testing new end-user information systems: theory and results. Tesis de doctorado. MIT Sloan School of Management, Cambridge. 1985.
- DAVIS, Fred. Perceived usefulness, perceived ease to use, and user acceptance of information technology. En: *MIS Quaterly*, setiembre de 1989. Vol. 13, nro. 3, pp. 319-340.
- DAWLEY, Lisa; DEDE, Chris. Situated learning in virtual worlds and immersive simulations. 2013. [Consulta: 24 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://isites.harvard.edu/fs/docs/icb.topic1116077.files/Virtual%20Worlds_Dawley_Dede.pdf

- GIBSON, D. Living virtually: Researching new worlds. En: *International Journal of Gaming and Computer-Mediated Simulation*. nros. 59-61. 2010.
- HEUVEL, Claudia van den. High fidelity simulation exercises for training strategic crisis management. Mayo de 2012. [Consulta: 26 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.continuitycentral.com/firstplacepaper.pdf
- MAHAR, Sandra; HARFORD, Maddy. Research on Human Learning. Victoria: Department of Education and Training. 2005.
- ROGERS, Carl. *Freedom to Learn. A View of What Education Might Become*. Columbs: Merrill Publishing Company. 1969.
- SCHANK, Roger. *Virtual Learning. A Revolutionary Approach to Building a Highly Skilled Workforce*. Nueva York: McGraw-Hill. 1997.
- SHANNAK, Rifat O.; MASA'DEH, Ra'ed M.; AKOUR, Mohammad Ali. Knowledge management strategy building: literature review. Julio de 2012. [Consulta: 24 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/257922672_Knowledge_Management_Strategy_Building_Literature_Review
- WIGODSKI, Teodoro. Gestión de crisis: nuevas capacidades para un mundo complejo. [Consulta: 26 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.dii.uchile.cl/~ceges/publicaciones/93%20ceges%20TW.pdf
- YOUNGHWA, Lee; KOZAR, Kenneth A.; LARSEN, Kai R. T. The technology acceptance model: past, present, and future. En: *Communications of the Association for Information Systems*. Vol. 12, artículo 50. 2003.





1986

Capitán de Navío Juan Carlos Llosa Pazos
Egresado de la Escuela Naval del Perú en 1992. Ha sido Segundo Comandante del BAP Callao, Jefe de la Oficina de Información del Comando Conjunto de las FFAA, Segundo Comandante del BAP Mollendo, Comandante del BAP Eten, jefe de la Escuela de Guerra de Superficie, comandante de la Base Naval de Chimbote y director de la Escuela Conjunta de las FFAA. Actualmente, es subdirector de Información de la Marina. Es calificado en Guerra de Superficie y en Ingeniería de Sistemas. Magíster en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval y egresado del Programa de Maestría en Ciencia Política de la Pontificia Universidad Católica del Perú y del Programa de Maestría en Gestión Cultural, Patrimonio y Turismo en la Universidad San Martín de Porres. Catedrático de la Escuela Superior de Guerra Naval, y Escuela Conjunta de las FFAA. Ha publicado artículos en diversos diarios y publicaciones del país.



RESUMEN
1986 es un artículo que rememora las difíciles circunstancias que tuvo que afrontar ese año la sociedad peruana y de manera particular, la Marina de Guerra del Perú, en su lucha contra la agresión desmedida y sin el menor aprecio por la vida humana, que protagonizaron los grupos terroristas. En esta lucha se perdieron las vidas de distinguidos miembros de la Institución, y pese al atentado la Marina de Guerra se comportó a la altura de las circunstancias, convirtiéndose en pieza clave de la derrota de grupos terroristas. En estas líneas se les rinden un modesto homenaje a la memoria de los marinos caídos por la pacificación nacional.

PALABRAS CLAVE:
Memoria, Terrorismo, Sociedad peruana.

ABSTRACT
1986 is an article that recalls the difficult circumstances faced by Peruvian society and, in particular, the Peruvian Navy, in its struggle against excessive aggression and without the slightest appreciation for human life, which were the protagonists of the Terrorist groups. In this struggle the lives of distinguished members of the Institution were lost, and despite the attack, the Navy behaved to the height of the circumstances, becoming a key part of the defeat of terrorist groups. In these lines they are paid a modest tribute to the memory of the sailors fallen by the national pacification.

KEYWORDS
Memory, Terrorism, Peruvian Society.

Como todos los que pasamos de 40, recuerdo bien la crítica situación de seguridad nacional que vivimos en el Perú durante la década de 1980, cuando dos bandas criminales nos atacaban sin tregua y con insania. La sociedad peruana no estuvo preparada para enfrentar una agresión sin precedentes como la que le tocó sufrir esos años, como no lo hubiese estado cualquier otra en circunstancias similares. El ataque se produjo mediante estrategias maoístas y guevaristas de guerra de guerrillas, las cuales ya habían logrado hacerse del poder político en algunos países del gran continente americano.

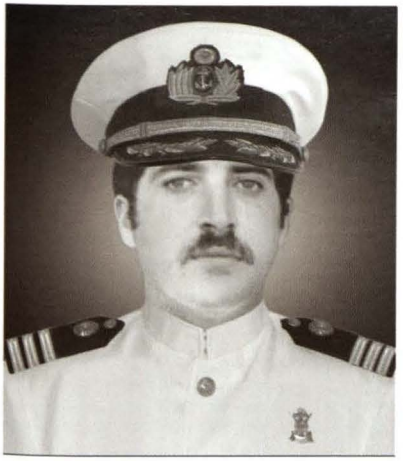
• Artículo recibido el 10 de diciembre de 2016, aprobado para su publicación el 16 de diciembre de 2016

Enfrentar al terrorismo significa una de las mayores pruebas a la que una sociedad democrática puede ser sometida. No es una tarea fácil; sino, observemos lo que ha venido sucediendo en el corazón de la Eurozona, donde varios ataques terroristas han tenido considerable éxito y han generado desasosiego allí donde, apenas horas antes, miles de ciudadanos de todas partes acudían despreocupadamente a visitar algunos de los monumentos históricos más importantes del planeta.

La Marina de Guerra, desde que recibió la orden presidencial de intervenir en la lucha que se dio en el departamento de Ayacucho, se comprometió en ella sin escatimar esfuerzos humanos o logísticos. De ahí que el más peligroso movimiento terrorista Sendero Luminoso afinó la puntería contra ella.

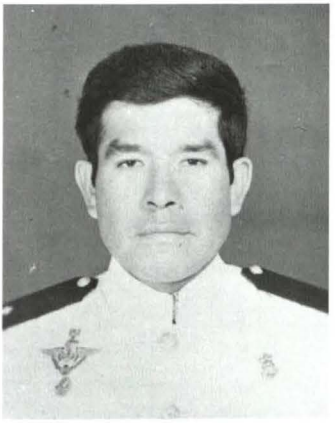
Mediante el asesinato selectivo basado en el ataque a traición, Sendero intentó minar la moral institucional y, con ello, su voluntad de lucha. Los hechos le demostrarían la magnitud de su error.

En medio de este contexto, 1986 fue un año particularmente duro para la institución naval, porque hubo de sufrir la muerte de muchos de sus integrantes por acción del enemigo terrorista, al ser blanco de una vorágine de ataques que en algunos casos cumplieron su cometido, mientras que otros llegaron a ser neutralizados a tiempo. De los primeros, el 14 de marzo de ese año el capitán de corbeta Jorge Alzamora Bustamante, joven oficial que había combatido al terrorismo en Ayacucho el año anterior, fue asesinado frente a su familia. El 5 de mayo es atacado, a unas cuadras de su domicilio, el contralmirante Carlos Ponce Canessa, distinguido oficial de 47 años, de reconocida trayectoria profesional, que cumplía funciones en el Estado Mayor General de la Marina. Carlos Ponce no solo fue baleado por una falsa pareja que se le acercó con engaños, sino que ambos asesinos volaron el auto que conducía. Pese a que el almirante alcanzó a disparar su arma, no pudo sobrevivir al ataque a traición. Semanas después, el 18 de junio, un grupo de terroristas encarcelados se amotinaron en varias prisiones de Lima, entre ellas la que funcionaba en la isla del Frontón. El gobierno dispuso la intervención de la Marina en esta última. Allí se daría un combate entre los terroristas y marinos, en el que perdieron la vida el técnico segundo Marino Palacios David, el oficial de mar primero Edilberto Jiménez Guardia, el oficial de mar segundo Juan Lomas Poetiza y el alumno Marco Antonio Ramírez Gómez. También hubo varios heridos; entre ellos, un capitán de corbeta infante de marina, que fue rescatado del fuego enemigo con una bala en el abdomen. En efecto, un joven y valeroso teniente, esquivando balas, lo

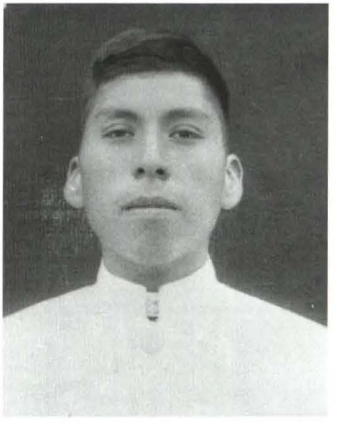


Capitán de fragata
Jorge Alzamora Bustamante

sacó de la zona de muerte, y permitió así que los galenos le salvasen la vida en el quirófano del Hospital Naval. Las represalias del enemigo no se hicieron esperar. El 14 de octubre Gerónimo Cafferata Marazzi, vicealmirante en retiro, fue acribillado mientras se dirigía a su oficina en el Banco Industrial, donde se desempeñaba como presidente del Directorio. Su selección como blanco no fue al azar. Este prestigioso almirante había sido comandante general de la Marina el año anterior y, como tal, tomó decisiones importantes en el nivel militar a favor de la lucha contra la delincuencia demencial de senderistas y emerretistas. Gerónimo Cafferata sobrevivió al atentado solo para fallecer días después ante el dolor y la impotencia de su esposa y de sus hijos, quienes, como todas las familias cuyos seres queridos murieron a manos de aquellos criminales, siguen sintiendo el vacío que su muerte dejó en sus vidas. Días terribles y confusos. A muchos jóvenes lo dicho les sonará a película de acción en cartelera, pero fue real y pasó aquí. No debemos olvidarlo nunca, para que no vuelva a ocurrir algo parecido jamás.



Técnico segundo Ima
Marino Palacios David



Alumno Ima.
Marco Antonio Ramírez Gómez

En el servicio naval hubieron de tomarse medidas extremas para garantizar la vida del personal. Todos estaban en posibilidad de ser atacados, tuviesen la posición que tuviesen en la organización, ya que la estrategia consistía en intentar desmoralizar en los diferentes niveles jerárquicos. Las amenazas anónimas se convirtieron en parte de la rutina.

Han transcurrido 30 años de aquel aciago 1986, que puso a prueba a la Marina de Guerra y a los marinos en su lucha por la conservación de la patria, de nuestros valores y sentimientos heredados, a los que los terroristas pretendían eliminar y reemplazar por un nuevo orden totalitario y criminal como tantos otros que han existido en la historia. Se cumplió con el deber y no hubo lugar a amedrentamiento por los ataques aleves de aquellos criminales a quienes se enfrentó con valor, junto con las otras instituciones armadas, la Policía Nacional y la sociedad toda, que supo reponerse y encarar al terror hasta vencerlo.



Cortejo fúnebre del Vicealmirante Carlos Ponce Canessa.



Almirante Gerónimo Cafferata Marazzi.



Vicealmirante Carlos Ponce Canessa.





Geopolítica portuaria nacional: retos y posibilidades

Contralmirante Jean Jesu Doig Camino
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Licenciado en Derecho por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Magíster en Estrategia Marítima por la Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú. Candidato al doctorado en Políticas Públicas, Seguridad Nacional y Desarrollo Sostenible por la Universidad Alas Peruanas. Docente en la Escuela Superior de Guerra Naval. Miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.



RESUMEN
Este ensayo desarrolla en tres etapas un ejercicio académico de razonamiento intuitivo, dialéctico y sistémico aplicado a la realidad nacional con visión geopolítica integrada de país sustentable, que culmina con una propuesta geopolítica de aplicación a la realidad nacional, en contraste con experiencias y expectativas, que permiten plantear al Estado nuevos lineamientos de acción contemporáneos para diseñar una estructura espacial eficiente empeñada en cristalizar una política marítima integrada y global.

PALABRAS CLAVE: Razonamiento intuitivo, dialéctico y sistémico, realidad nacional, país sustentable, estructura espacial eficiente, política marítima integrada y global.

ABSTRACT
This essay develops in three stages an academic exercise of intuitive, dialectic and systemic reasoning applied to the national reality with integrated geopolitical vision of a sustainable country, the same that ends up with a geopolitical proposal of application to the national reality contrasting experiences and expectations, that enable to propose to the State new contemporary guidelines of action in order to design an efficient spatial structure intended to crystalize an integrated maritime and global policy.

KEYWORDS: Intuitive reasoning, dialectical and systemic, national reality, sustainable country, efficient spatial structure, integrated and global maritime policy.

"Geopolítica [es] [...] el estudio de las manifestaciones espaciales real o potencial de dominio que emanan de la cultura de un pueblo"[1].

Introducción

El objeto de este artículo es abordar la capacidad portuaria del país con un enfoque integrado de visión geopolítica y estratégica proyectada al desarrollo sustentable y la seguridad nacional, que trasciende al ámbito subregional.

Asimismo, su principal propósito es contribuir a formar el criterio geopolítico y estratégico mediante el pensamiento dialéctico aplicado a la realidad nacional,

1. CASTAÑÓN, Emilio. *Geopolítica*. Callao: Marina de Guerra del Perú, Escuela Superior de Guerra Naval. 1973.

• Artículo recibido el 23 de noviembre de 2016, aprobado para su publicación el 28 de noviembre de 2016

remarcando la importancia del espacio en los intereses nacionales, para el diseño y la construcción de una política marítima de Estado integrada.

Los principales productos esperados del proceso estratégico y geopolítico aplicado a la realidad nacional en este ensayo son: una visión de futuro sustentable, una estructura espacial eficiente y un proceso efectivo de integración nacional por cohesión intercultural.

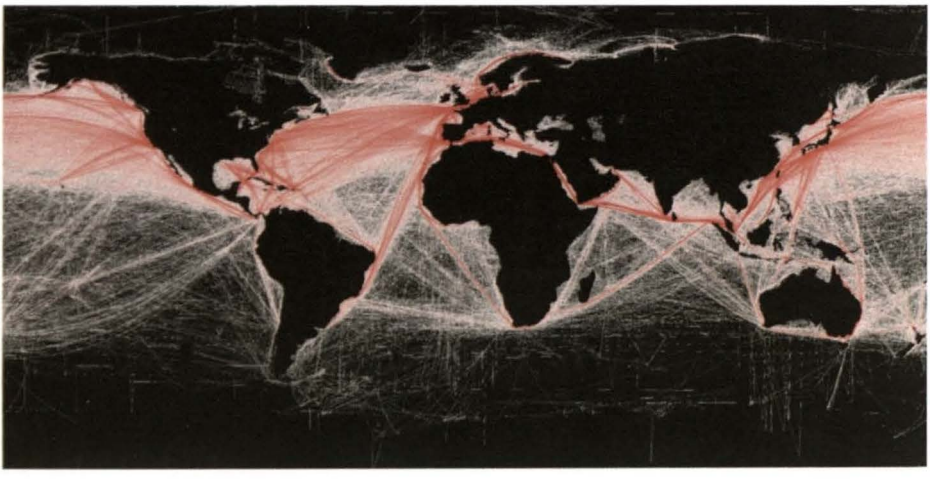
La visión de país sustentable con un enfoque integrado y global corresponde a una seguridad estable y un desarrollo sostenible. La misión que asumimos en este ensayo es proteger los intereses nacionales, a fin de contribuir al bien común. Esta misión es deducida de las normas constitucionales, contenidas en los artículos 38, 44 y 70 de la Constitución Política del Perú.

Para afirmar las bases teóricas del presente ensayo, resumiremos al inicio los conceptos relevantes y sus relaciones, a fin de facilitar su comprensión en contenidos y alcances.

El registro de fuentes documentales empleadas en el presente artículo son un aporte al proceso de investigación comparado para el estudio geopolítico de la realidad marítima nacional e internacional.

El epígrafe citado al comienzo del artículo sugiere por su contenido el pensamiento que lo ha inspirado, privilegiando la importancia de la cultura en las relaciones espaciales de poder.

Figura 1.- Tráfico marítimo mundial: rutas marítimas y terminales multimodales



Fuente: Bill Gates 2013.

1. Relaciones conceptuales: realidad marítima y política marítima

La realidad expresada por hechos se vincula con la política expresada en intereses y con la estrategia expresada en acciones. La realidad es todo cuanto existe en el espacio en el que nos situamos, medio físico que se caracteriza como homogéneo, continuo y multidimensional limitado por su propia naturaleza, marítima, terrestre y aérea, e ilimitado por la naturaleza humana del conflicto, conocimiento y cultura.

El ámbito nacional comprende el ámbito marítimo, delimitado por la vida de relación con el mar y sus afluentes, oceánicos, fluviales, lacustres y canales internacionales de interés nacional, e ilimitado en el pensamiento, el conocimiento y la cultura marítima. La realidad marítima comprende la realidad portuaria, porque ambas corresponden a la misma naturaleza de servicios del ámbito marítimo, a través del transporte y los puertos.

La política en general responde a intereses. El interés es la relación de tensión creada para satisfacer una necesidad mediante un beneficio por alcanzar. El interés es un proceso constante y continuo motivado por el requerimiento de desarrollar carencias y defender abundancias apreciadas en la realidad, frente a la adversidad y oportunidades de la vida de relación[2].

a. Historia y geopolítica

El estudio de la realidad nacional obliga revisar los principios de geopolítica, que corresponden a diez postulados inferidos del comportamiento de las sociedades humanas, a través de diez constantes históricas que vinculan el desarrollo y la seguridad de tales sociedades, en relación con la geografía que las sostienen y sustentan[3].

Aplicando el criterio geopolítico a la realidad portuaria, identificamos para cada postulado los elementos primordiales de la situación problemática, que para el caso aplicativo analiza la crisis de integración que vivimos, por su trascendencia para el país respecto del desarrollo y la seguridad con un enfoque integrado de sustentabilidad, nacional y subregional.

La formación del criterio estratégico compromete la práctica constante de una doble lectura de la realidad y su entorno. El pensamiento dialéctico se forma en

2. DOIG CAMINO, Jean Jesu. Pensamiento estratégico y geopolítico nacional: retos y posibilidades. Separata IEHMP. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.iehmp.org.pe/wp-content/uploads/2016/11/Separata-IEHMP-2016.pdf
3. CASTAÑÓN, op. cit., p. 22.

la relación de elementos básicos entre máximos y mínimos de fuerzas propias, contrastados con fuerzas en oposición, para en síntesis diseñar y construir criterios estratégicos de posibilidades y retos.

Aplicar el criterio estratégico a la realidad y su entorno posibilita contrastar tensiones en oposición. El caso práctico que se expone compara fortalezas y debilidades portuarias del país con oportunidades y amenazas del entorno subregional, definiendo prioridades trabajadas en equipo y expresadas en tensiones máximas y mínimas, respectivamente.

En suma, el pensamiento dialéctico se forma por la contrastación de elementos básicos en oposición, analizados para facilitar el diseño y la construcción de criterios estratégicos expresados en posibilidades y retos, consistentes en estructuras de eficiencia y en procesos eficaces de realización.

b. Realidad marítima y portuaria: rutas y terminales

Centramos nuestra percepción intuitiva e intelectual en dos aspectos relevantes de la realidad marítima: rutas y terminales, remarcando la tendencia de los operadores navieros y portuarios a buscar la fusión en operadores marítimos, y convertirse en grandes empresas transnacionales que también operan terminales con capacidades logísticas, en soporte tanto para el mercado como para el sistema país[4].

Percibimos que en la realidad nacional se configuran dos estructuras espaciales respecto de las actividades marítimas y portuarias, conducidas por la AMN y la APN, respectivamente, ubicadas en sectores y niveles de relación que tienden al compartimentaje de sus órganos y a la fragmentación de sus disposiciones, lo que hace imperioso potenciar las líneas de coordinación entre tales organismos para alcanzar estructuras espaciales más eficientes, que mejoren la efectividad gubernamental en el ámbito marítimo nacional[5,6,7].

Gracias a las tecnologías de la información y comunicaciones (TIC), podemos apreciar de la realidad global la expresión gráfica del tráfico marítimo mundial, que facilita visualizar las principales y secundarias rutas marítimas en el planeta, así como su estrecha relación con los terminales portuarios, como parte de un todo multimodal del transporte mundial[8].

4. DOIG CAMINO, Jean Jesu. Visión estratégica del cabotaje marítimo en el Perú: retos y posibilidades. En: *Revista de Marina*, 2015. Año 108, nro. 2, pp. 149-165.
5. AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL. Sitio web. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.dicapi.mil.pe
6. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL. Estadísticas. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.apn.gob.pe/pdf_global/2015-I/be0771c7e56b36a17b40cded3418c57c.pdf
7. CEPLAN. *El Perú en los indicadores mundiales*. Lima: Ceplan. 2016.
8. UNCTAD. *Review of Maritime Transport*. 2015. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://unctad.org/en/publicationslibrary/rmt2015_en.pdf

Figura 2.- Postulados de estrategia aplicados la realidad marítima y portuaria



Fuente: Propia 2016

El tráfico marítimo internacional se clasifica en rutas marítimas troncales y alimentadoras. Las primeras se desplazan de este-oeste-este y conectan puntos estratégicos de acceso a los principales mercados marítimos. En las rutas troncales se configuran tres mercados principales: el de la cuenca del Pacífico (14 millones de TEU), el de la cuenca del Atlántico (4 millones de TEU) y el de la cuenca del Índico (8 millones de TEU). Cabe remarcar la ruta troncal alterna de interés subregional entre las rutas Asia-Pacífico con pivote en México, con ida de Chile (Valparaíso) y regreso de México (Manzanillo)[9,10].

Las rutas alimentadoras corren de norte-sur-norte y se caracterizan por configurar puertos concentradores de carga que contribuyen al movimiento del transporte marítimo internacional en rutas troncales. El desarrollo del transporte marítimo interno o cabotaje tiene directa relación con las rutas alimentadoras.

En un segundo orden de importancia, tenemos patrones de rutas alimentadoras en la dorsal del Pacífico, conocidas como «Milk-Run» por el número de puntos de recalada. Las rutas están cubiertas por empresas como MSC (Unión

9. PÉREZ FIAÑO, José Enrique. Infraestructura portuaria y logística del transporte interoceánico regional. Foro Iniciativa Cuenca del Pacífico. Cali, Colombia. 29 de enero de 2007.
10. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO. Estadísticas sobre el comercio mundial. 2015. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/world_trade_report15_s.pdf

Europea), Evergreen (Taiwán) y APL (Singapur)[11].

En la subregión del Pacífico sur, y en razón de la tendencia del tráfico internacional por rutas troncales para configurar puertos concentradores, se plantea la existencia de dos sistemas portuarios subregionales. Se trata de dos subsistemas con ejes en los puertos del Callao y de Valparaíso, entre dos rutas troncales alternas desde Manzanillo y hacia el oriente desde Valparaíso.

La importancia de los servicios del transporte marítimo en la economía del país se aprecia en más del 90% del transporte de carga del comercio exterior por vía marítima. Este hecho económico constituye un reto para el desarrollo sustentable y la seguridad nacional, que se refleja en la balanza comercial del país[12].

La distribución de la carga portuaria por terminales en el país, concentrada en el Callao, predetermina un eje portuario central predominante y dos ejes norte y sur secundarios. Por estudios de la realidad marítima se determina la necesidad de sistematizar el desarrollo gradual portuario del país en tres ejes de integración nacional y subregional, norte, centro y sur. Se configuran así cinco macrorregiones en el territorio nacional, que contribuyen a la tendencia de

Figura 3.- Tendencias a la concentración de puertos por rutas troncales alternas a Asia



Sistemas portuarios (2)
1. Callao: Buenaventura, Guayaquil e Iquique
2. Valparaiso: Iquique, San Antonio y San Vicente

11. PÉREZ FIAÑO, op. cit.
12. BANCO CENTRAL DE RESERVA DEL PERÚ. Reporte de inflación del BCR. Enero de 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Reporte-Inflacion/2015/enero

crecimiento en la subregión en armonía con los ejes IIRSA, sustentada en el transporte multimodal[13].

"El puerto del Callao mueve el 90% del movimiento de carga vía marítima. En segundo lugar se encuentra Paita, en tercer lugar se ubica el terminal portuario de Matarani, en Arequipa, y le sigue el terminal portuario General San Martín, en Ica"[14].

El tráfico interior de naves en el ámbito marítimo nacional refleja en mayor intensidad relativa el movimiento fluvial respecto del marítimo propiamente como tal, situación que persiste en señalar la importancia de potenciar los servicios de transporte acuático en hidrovías y ríos navegables de la cuenca Amazónica[15,16].

Figura 4.- Capacidad Portuaria Sub Regional: Competitividad Portuaria 2014

Puerto	Amarraderos	TON (M)	TEU (MILES)
Callao (6/7/9/6/6)	18	31,831	↑ 1.992,473 (7%)
Guayaquil (7/8/11/8/9)	4	16,298	↑ 1.621,381 (7%)
San Antonio (10/12/14/9/12)	8	16,176	↑ 1.196,844 (11.9%)
Valparaíso (12/11/15/14/16)	8	11,080	↓ 1.093,625 (9%)
Buenaventura (17/24/16/17/18)	11	15,246	↑ 855,404 (1%)
San Vicente (25/26/24/25/30)	4	5,776	↑475,164 (5%)
Iquique (37/35/35/38/42)	4	---	↓ 240,823 (2%)
Arica (42)	5 (1 PE)	---	↑ 216,392 (6%)

Fuente: CEPAL 2016.

13. CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO. Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, IIRSA. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.iirsa.org
14. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL. Estadísticas. 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.apn.gob.pe/pdf_global/2015/262bd24e95b01d1ae87203652967bdc8.pdf
15. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, op. cit., 2016.
16. EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS. Estadísticas portuarias. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.enapu.com.pe/web/contenido.php?id=1461007958

Mediante Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, publicada en el diario oficial El Peruano, el 1 de marzo de 2003, la Empresa Nacional de Puertos S.A. es el administrador que desarrolla actividades y servicios portuarios en los puertos de titularidad pública, de conformidad con el Decreto Legislativo 098 (Ley de ENAPU del 29 de mayo de 1981)[17].

El contexto industrial de empresas que producen servicios portuarios en la subregión presenta la siguiente situación por competitividad de terminales marítimos en movimiento de contenedores: (1) Callao, (2) Guayaquil, (3) San Antonio, (4) Valparaíso, (5) Buenaventura, (6) San Vicente y (7) Iquique. Caben remarcar los factores ubicación (posición) y laboral (rendimiento) del puerto del Callao en el contexto sudamericano, que explican el grado de competitividad alcanzado y sostenido[18,19].

La realidad portuaria del país, concentrada en las capacidades del puerto del Callao, presenta un incremento en sus rendimientos operativos proyectados, hasta casi alcanzar en el movimiento de contenedores los dos millones de TEU (7%), y en carga, los 39 millones de TM (9%)[20,21].

El compartimentaje entre sectores y órganos de gobierno, así como la fragmentación de disposiciones en normas y planes diversos, plantea la necesidad de fortalecer las relaciones de coordinación en los procesos de seguridad y desarrollo de los intereses marítimos nacionales, mediante una estructura espacial eficiente y una planificación estratégica eficaz.

Una estructura eficiente que articule la gestión política y administrativa del Estado requiere fortalecer dos ejes de coordinación. En lo político, mediante una Comisión Ordinaria del Congreso sobre Asuntos Marítimos, Andinos, Amazónicos, Aeroespaciales y Antárticos, vinculada a una política marítima integrada de Estado, en resguardo del transporte marítimo interno y la actividad logístico-portuaria en armonía con los intereses nacionales. Asimismo, se debe contar en lo administrativo con una Comisión Multisectorial de Asuntos Marítimos adscrita a la Presidencia del Consejo de Ministros.

Para una planificación estratégica eficaz se requiere contar con normas legales que respalden la labor del Ceplan con visión de país marítimo, toda vez que

17. Ibid.
18. CEPAL. *Anuario estadístico de América Latina y el Caribe*. 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39867/S1500739_mu.pdf?sequence=1
19. DOING BUSINESS. Comercio transfronterizo. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://espanol.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders
20. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, op. cit., 2016.
21. EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS, op. cit.

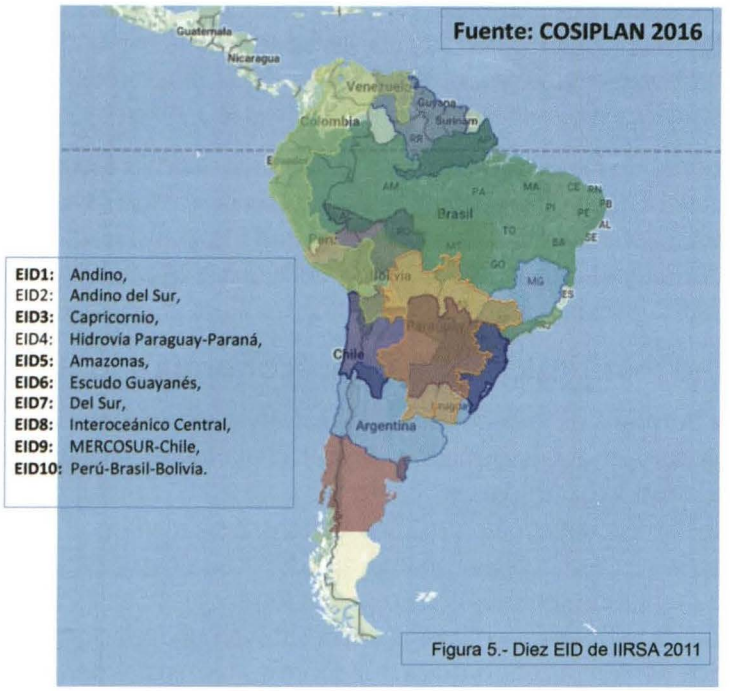


Figura 5.- Diez EID de IIRSA 2011

desde su creación hasta la fecha el proceso de planeamiento estratégico aplicado carece del enfoque del ámbito marítimo nacional, en función del desarrollo sustentable y la seguridad nacional[22,23,24].

En el ámbito portuario del país tenemos: 81 instalaciones portuarias a nivel nacional, que implican una eficiente coordinación y comunicación interinstitucional; 26 instalaciones portuarias de uso público, que implican articular una estructura espacial eficiente, para garantizar la conectividad intermodal del transporte en el país y la subregión; 55 terminales portuarios de uso privado, que implican un compromiso de identificación e integración de la actividad pública y privada por los intereses nacionales. Asimismo, siete concesiones portuarias, seis en el litoral y una en la Amazonía, que reflejan el compromiso público-privado de la identidad e integración por una estructura espacial eficiente en el ámbito nacional, con proyección subregional[25].

22. CEPLAN, op. cit.
23. MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO. PENX 2003-2013 y acuerdos comerciales del Perú. 2016. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.mincetur.gob.pe/comercio/otros/penx/index.htm
24. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, op. cit.
25. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, op. cit., 2016.

Por análisis comparativo, la distribución geográfica de instalaciones portuarias chilenas reflejan un esfuerzo por articular el espacio marítimo nacional en armonía con el espacio subregional, con proyección al proceso de integración de la infraestructura suramericana y privilegiando el EID 9 Mercosur-Chile[26,27].

El Plan Nacional de Desarrollo Portuario determina cinco líneas estratégicas de actividad del Estado en el Sistema Portuario Nacional: 1) su fortalecimiento institucional, 2) potenciamiento de infraestructura y conectividad, 3) fomento de competitividad, 4) integración logístico-portuaria, y 5) relación sostenible puerto ciudad[28].

c. Realidad marítima y portuaria: economía y logística

La industria portuaria de la economía mundial, oferente de terminales marítimos que constituyen eslabones claves de la cadena logística global, sigue la tendencia a la fusión de empresas operadoras portuarias con empresas navieras que dominan el mercado de servicios de transporte marítimo[29]. La influencia de la ampliación del canal de Panamá, que duplica su capacidad de tránsito marítimo, la de grandes empresas de servicios logísticos globales, así como la relocalización de economías en la región, constituyen una relación de tensión importante de periferia a centro, que actúa sobre los terminales portuarios, presionando para obtener de los puertos del Pacífico mayor productividad por estructuras espaciales de eficiencia[30].

A las cuatro principales empresas navieras mundiales que dominan el 50% del mercado mundial del transporte: Maersk (1), MSC (2), CMA MCG (3) y Cosco (4), les siguen Evergreen y Hanjin, en un proceso de fusión con empresas portuarias que en conjunto dominan más del 40% del mercado global portuario[31, 32].

Ubicados en un proceso de globalización, cabe analizar el comportamiento del comercio mundial expresado en un valor económico en alza (2,5%), y con un intercambio de bienes (80%) y servicios (20%). Esta distribución refleja la ten-

26. COMISIÓN ESTRATEGIA 2030 DE PUERTOS Y SU LOGÍSTICA. *Logística y puertos: una plataforma estratégica de desarrollo para Chile*. 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://portalportuario.cl/wp-content/uploads/2016/01/ESTRATEGIA-2030-DE-PUERTOS-Y-SU-LOG%C3%8DSTICA-1.pdf
27. CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, op. cit.
28. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, op. cit., 2016.
29. LATINPORTS. ¿Se apoderarán las navieras de la industria portuaria? 1 de diciembre de 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://latinports.org/se-apoderaran-las-navieras-industria-portuaria
30. CEPAL. Perfil marítimo. Ranking de puertos de América Latina y el Caribe. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.cepal.cl/perfil
31. CEPAL, op. cit.
32. WIKIPEDIA. Shipping companies. 2016. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://en.wikipedia.org/wiki/Category:Shipping_companies

dencia al crecimiento del comercio mundial de servicios, entre los que se encuentra el comercio de servicios navieros y portuarios. El servicio de transporte es un medio del comercio y un medio logístico de soporte del sistema global[33].

En el nuevo orden económico mundial se mantiene la distribución del comercio de servicios de transporte en alza (4%) con un valor económico del 20,5% del total del comercio mundial. Dentro de tales servicios, el transporte marítimo cubre el 43%; el aéreo, el 33%; y otros, el 24%. El volumen del transporte mundial de carga es equivalente al total de 9,84 billones de TM, que corresponden al 80% por transporte marítimo y al 20% a otras modalidades. El rol logístico del transporte marítimo mundial se refleja en la carga que traslada, equivalente al 70% del valor económico global, que sostiene el normal funcionamiento del sistema mundial[34].

El comportamiento del mercado marítimo en el comercio transfronterizo de contenedores responde a la oferta y demanda de costos de exportación e importación por unidades TEU/día. El cuadro comparativo que se presenta ofrece la ventaja competitiva del Callao por costos promedios relativos más bajos, factor económico comercial que contribuye a su ubicación en el ranking de puertos en la subregión[35].

El indicador global de desempeño logístico (Logistics Performance Index, LPI) se mantiene estancado desde 2007: ningún país latinoamericano supera el puesto 40 en el ranking mundial, y el valor mediano de las posiciones de toda la región ha ido descendiendo levemente[36,37].

Los costos promedios de logística en la región (expresados como proporción del PIB) son altos, "aproximadamente un 50% por arriba de los de los países desarrollados"[38].

Por investigación comparada, tenemos que el Centro Europeo de Análisis Estratégico (ECSA) realiza estudios e investigaciones sobre la realidad marítima global, y en un esfuerzo de apreciación continua correlaciona rutas y terminales marítimos mundiales. En tal percepción de la realidad, aprecia la relación entre terminales portuarios sudamericanos (6) y norteamericanos (2), en una posición relativa intermedia frente al tráfico, y puertos de Asia y Europa, un enfoque

33. CEPAL, op. cit.
34. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO, op. cit.
35. DOING BUSINESS, op. cit.
36. BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA. La infraestructura en el desarrollo integral de América Latina. 2013. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.caf.com/_custom/static/ideal_2013/assets/book_1.pdf
37. CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, op. cit.
38. BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA, op. cit.

que plantea la oportunidad de potenciar los servicios de transporte marítimo en el subcontinente americano en la forma de opción de cabotaje ampliado.

Asimismo, por análisis comparativo, tenemos que el aporte de puertos al PBI de Panamá es del 5% por peaje del canal, y más del 80% por servicios logísticos que se proyectan al comercio exterior en más de 100 empresas multinacionales. En la estructura del Estado, se cuenta con el Gabinete Logístico adscrito a la Presidencia de la República, así como con la Autoridad Autónoma del Canal de Panamá (ACP), enfoque que sugiere una opción alternativa a seguir en nuestro país[39].

2. Concepción geopolítica portuaria nacional: zonas subregionales de influencia

En la subregión suramericana se aprecian los Ejes de Integración y Desarrollo (EID) de la IIRSA y los procesos de integración CAN y Unasur , que en forma persistente y sostenible pretenden cohesionar la subregión integrando rutas marítimas, terminales portuarios e infraestructura de interconexión multimodal[41,42,43].

El sistema logístico subregional se sustenta en la conectividad del transporte multimodal respecto de la infraestructura para la integración suramericana de diez zonas geoeconómicas, predeterminadas por el valor económico de sus recursos naturales, capital humano y producción total. Las bases técnicas que configuran las zonas geoeconómicas de la subregión son el cimiento macizo de la iniciativa de integración suramericana que la hace sostenible en el tiempo, y el proceso de planificación en marcha es la garantía de su consecución organizada con visión de futuro[44].

El sistema logístico nacional se interrelaciona con el subregional, a través de tres ejes de interconexión intermodal, configurando tres concentraciones portuarias en nuestro litoral en estrecha vinculación con el transporte marítimo de rutas alimentadoras. De este modo se potencia el sistema de cabotaje subregional y se interconecta cinco EID (1, 4, 5, 8, 10) IIRSA.

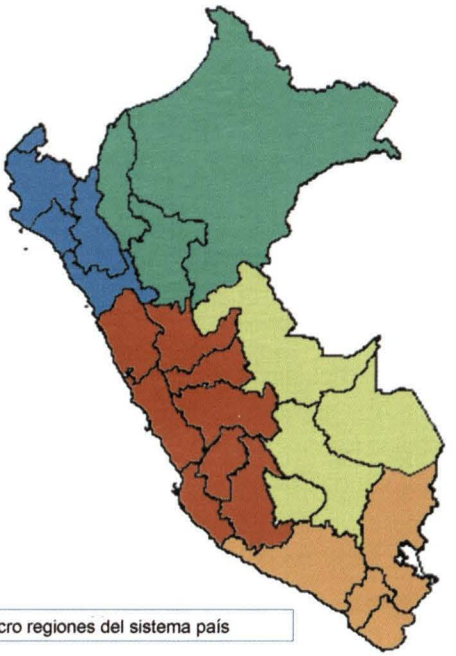
---

39. MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS DE PANAMÁ. Sitio web. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.mef.gob.pa/es/Paginas/home
40. CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, op. cit.
41. PAREDES MORATO, Yolima. La logística portuaria. Bogotá, julio de 2010. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.supertransporte.gov.co/documentos/2014/delegada%20puertos/caracterizacion%20puertos/LOGISTICA%20PORTUARIA.pdf
42. CEPAL. Perfiles de infraestructura y transporte en América Latina. Caso Brasil. 2012. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.cepal.org/perfil/noticias/noticias/7/29957/Caso_Brasil.pdf
43. COMISIÓN ESTRATEGIA 2030 DE PUERTOS Y SU LOGÍSTICA, op. cit.
44. CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, op. cit.

MR NORTE. Agrupa cinco regiones, Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, y Cajamarca, reúne el 15.4% del PBI, el 22.3 % de la población nacional, y el 8.8% del territorio.

MR CENTRO. Agrupa ocho regiones, Ancash, Lima, Ica, Huánuco, Pasco, Junín, Huancavelica, y Ayacucho, reúne el 63.4% del PBI, el 51.3 % de la población nacional, y el 20.5% del territorio.

MR SUR. Agrupa cuatro regiones, Arequipa, Moquegua, Tacna, y Puno, reúne el 10.6% del PBI, el 10.7 % de la población nacional, y el 13% del territorio.



MR NORDESTE. Agrupa tres regiones, Amazonas, San Martín, y Loreto, reúne el 4% del PBI, el 7.6 % de la población nacional, y el 35.7% del territorio.

MR CENTRO-ESTE. Agrupa cuatro regiones, Ucayali, Cuzco, Apurímac, y Madre de Dios, reúne el 6.7% del PBI, el 7.9 % de la población nacional, y el 21.8% del territorio.

Figura 6.- Cinco macro regiones del sistema país

Fuente: Propia 2016

a. Concentración portuaria Norte: proyección subregional

• **Terminal Portuario de Paita**. APP por iniciativa estatal, es un proyecto portuario autosostenible. Fue concesionado a la empresa Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) en 2009. Registra a 2015 un movimiento de 200.000 TEU, con un rendimiento en productividad de 25 TEU/hora. Este puerto se proyecta en nodo intermodal por conectividad con los EID 1 Andino y EID 5 Amazonas, así como en proyección de rutas marítimas hacia el Asia[45].

Por otro lado, Bayóvar es el terminal del oleoducto troncal de Loreto al Pacífico. Se sitúa a unos 100 kilómetros al sur de la ciudad de Piura y embarca toda la producción petrolífera de la selva norte del Perú, así como de los fosfatos extraídos del desierto de Sechura. Este puerto es complemento del puerto de Paita, que configuran la concentración portuaria norte del país, en estrecha relación con los EID 1 Andino y EID 5 Amazonas.

45. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, op. cit., 2016.

• **Terminal Portuario de Yurimaguas**. APP por promoción del Estado. Proyecto portuario cofinanciado. Esta obra consolidará el enlace comercial con Brasil y será el centro logístico de la Macrorregión Noreste del país. De este modo, favorecerá el EID 5 Amazonas, que comprende desde el puerto de Paita hasta Yurimaguas[46].

• **Terminal Portuario de Salaverry**. APP por promoción del Estado. Proyecto portuario autosostenible, consistente en la ampliación, adecuación y modernización de los muelles 1 y 2 del puerto de Salaverry para todo tipo de carga. Concesión por 30 años. La proyección geoestratégica de este puerto se orienta hacia los EID 1 Andino y EID 5 Amazonas[47].

• **EID 1 Andino**. Nodos de articulación de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, incorpora a los dos grandes corredores viales norte-sur que vinculan las principales ciudades de los cinco países. Este EID representa un mercado de cerca de 103,5 millones de habitantes en un área de influencia extendida de 2,6 millones de kilómetros cuadrados, con un PBI de US$ 361.824,2 millones, concentrados en un 91,7% entre Colombia, Perú y Venezuela[48].

• **EID 5 Amazonas**. Sistema multimodal de transportes, que vincula los puertos de Buenaventura en Colombia, Esmeraldas en Ecuador y Paita en el Perú, con los puertos brasileños de Manaos, Belém y Macapá. Este eje representa un mercado de más de 61,5 millones de habitantes, en un área de influencia de aproximadamente 5,7 millones de kilómetros cuadrados, con un PIB de aproximadamente US$ 150.534,9 millones, concentrados en un 67,9%, considerando el aporte sumado de las áreas de influencia del Perú y Brasil[49].

b. Concentración portuaria Centro: proyección subregional

• **Terminal Portuario de Chimbote**. APP por iniciativa estatal. Proyecto portuario autosostenible por 30 años. La proyección geoestratégica de este puerto se orienta a contribuir con los EID 1 Andino y EID 5 Amazonas[50].

• **Terminal Portuario Multipropósito de Chancay**. Derecho de uso de área acuática y uso público. Se ubica a 80 kilómetros al norte de Lima. Proyecto: "Terminal de graneles sólidos, líquidos y carga rodante". En abril de 2016 se dio

46. Ibidem.
47. Ibidem.
48. CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, op. cit.
49. Ibidem.
50. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, op. cit., 2016.

inicio a las obras. La proyección geoestratégica de este terminal se complementa con la posición del puerto del Callao, orientada a contribuir en mayor medida la integración central del país y de los EID 8 Interoceánico Central y EID 10 Perú-Brasil-Bolivia (APN 2016).

• **Terminal Norte Multipropósito del Callao**. Capacidad de TEU 800.000, 12,0 millones de TM de carga general. Eslora máxima de 390 m. Profundidad canal de acceso de 16 m. Este terminal se complementa con los terminales del puerto del Callao. Se proyecta en puerto *hub* de la subregión por su ubicación central y occidental de la costa del Pacífico sur[51].

• **Terminal Sur de Contenedores del Callao**. APP por iniciativa estatal. Proyecto portuario autosostenible. La principal actividad de este terminal es el embarque y la descarga de contenedores, incluyendo la movilización de carga de transbordo. Muelle de 650 metros. Calado de 16 metros en amarradero. Capacidad para almacenar 850.000 TEU anuales. Este terminal es complementario del puerto del Callao como puerto subregional *hub*, para el transporte contenedorizado, que potencia el transbordo en la subregión y el cabotaje en el país. Su área de influencia se proyecta al EID 10 Perú-Brasil-Bolivia[52].

• **Terminal de Embarque de Concentrados Minerales del Callao**. APP por iniciativa estatal. Proyecto portuario autosostenible. Se inauguró en 2014. Contrato por 20 años. Este terminal de minerales complementa la capacidad del puerto del Callao como puerto subregional *hub* multipropósito[53].

La posición geoestratégica del puerto del Callao posibilita por su influencia en el EID 1 Andino y EID 5 Amazonas, contribuyente a la configuración de las Macrorregiones Norte y Noreste y Centro del país. Sin embargo, su proyección es potencial hacia las Macrorregiones Centro-Este y Sur del país, en relación con los EID 8 Interoceánico Central y EID 10 Perú-Brasil-Bolivia, con influencia indirecta al EID 4 Hidrovía Paraguay-Paraná hacia la cuenca del Plata. La Macrorregión Centro-Este tiene estrecha vinculación con la Macrorregión Noreste del país, por el factor geovial de ríos e hidrovías.

• **Terminal Portuario General San Martín-Pisco**. APP por promoción del Estado. Proyecto portuario autosostenible. Se ubica en Paracas, localidad de Punta Pejerrey, a 280 kilómetros al sur del puerto del Callao. Muelle tipo marginal con 700 metros de longitud de cuatro puestos de atraque. Edificación de 1969,

51. Ibidem.
52. Ibidem.
53. Ibidem.

cuenta con abrigo natural y buen clima. Contrato por 30 años. Terminal complementario a la capacidad portuaria central del país, cuya proyección geoestratégica se orienta a potenciar las Macrorregiones Sur y Centro-Este, con influencia hacia el EID 8 Interoceánico Central en forma directa, y al EID 4 Hidrovía Paraguay-Paraná indirectamente[54].

• **Terminal Portuario de Pucallpa**. APP por promoción del Estado. Proyecto declarado viable en 2015. Por su ubicación geoestratégica se proyecta en nodo intermodal de transporte de la Macrorregión Centro-Este con influencia en el EID 10 Perú-Brasil-Bolivia y con el EID 5 Amazonas, sobre la Macrorregión Noreste del país[55].

c. Concentración portuaria Sur: proyección subregional

• **Terminal Portuario de Matarani (Tisur)**. APP por iniciativa estatal. Proyecto portuario autosostenible. Terminal multipropósito con un muelle longitudinal de 583 metros de largo, calado de 32 pies, para recibir naves de 235 metros de eslora, en tres amarraderos para contenedores y carga general. Un muelle adicional para el embarque de mineral con 280 metros de largo y 59 pies de calado. Capacidad para recibir naves tipo Handysize y Handymax. Este terminal se proyecta a atender la demanda de minerales nacionales de Cerro Verde y Tintaya-Antapacay en conexión directa al EID 10 Perú-Brasil-Bolivia y al EID 8 Interoceánico Central para transporte de minerales de Bolivia[56].

• **Proyecto del Megapuerto Corío**. Ubicado en Punta de Bombón, a 32 kilómetros de Mollendo, en Arequipa, responde a las iniciativas de inversión privada en la región sur del país, en la búsqueda de la mejor ubicación geoestratégica de un terminal multipropósito que dinamice la infraestructura de integración subregional en conexión con el EID 8 Interoceánico Central[57].

• **Terminal Portuario de Ilo**. Es uno de los principales puertos del sur del Perú y se ubica en la región Moquegua. Atiende naves nacionales y extranjeras. Tiene un muelle multipropósito de 302 metros de largo y 27 metros de ancho, profundidades entre 16 y 36 pies en cuatro amarraderos, y una rampa de desembarco, que permite el adecuado embarque y desembarque de mercaderías y productos. Es un terminal estatal (Enapu) de uso público, complementario al terminal de Matarani, privado de uso público, que en conjunto configuran la base de la principal concentración portuaria de la Macrorregión Sur del país,

54. Ibídem.
55. Ibídem.
56. Ibídem.
57. Ibídem.

en proyección geoestratégica de interconexión intermodal con el EID 8 Interoceánico Central en forma directa, y con el EID 4 Hidrovía Paraguay-Paraná indirectamente[58].

• **Proyecto del Megapuerto Gentilar**. Se encuentra a tres kilómetros al sur de Ilo, en Moquegua, responde a las iniciativas de inversión privada en la Macrorregión Sur del país, en la búsqueda de la mejor ubicación geoestratégica para un terminal multipropósito que dinamice la infraestructura de integración subregional en conexión con el EID 8 Interoceánico Central[59].

• **Proyecto del Megapuerto Grau**. En el proceso de búsqueda de la mejor opción del mercado portuario para la Macrorregión Sur del país, se presenta la alternativa del proyecto del puerto Grau. La primera parte del estudio de prefactibilidad del megapuerto fue entregada a la Autoridad Portuaria Nacional

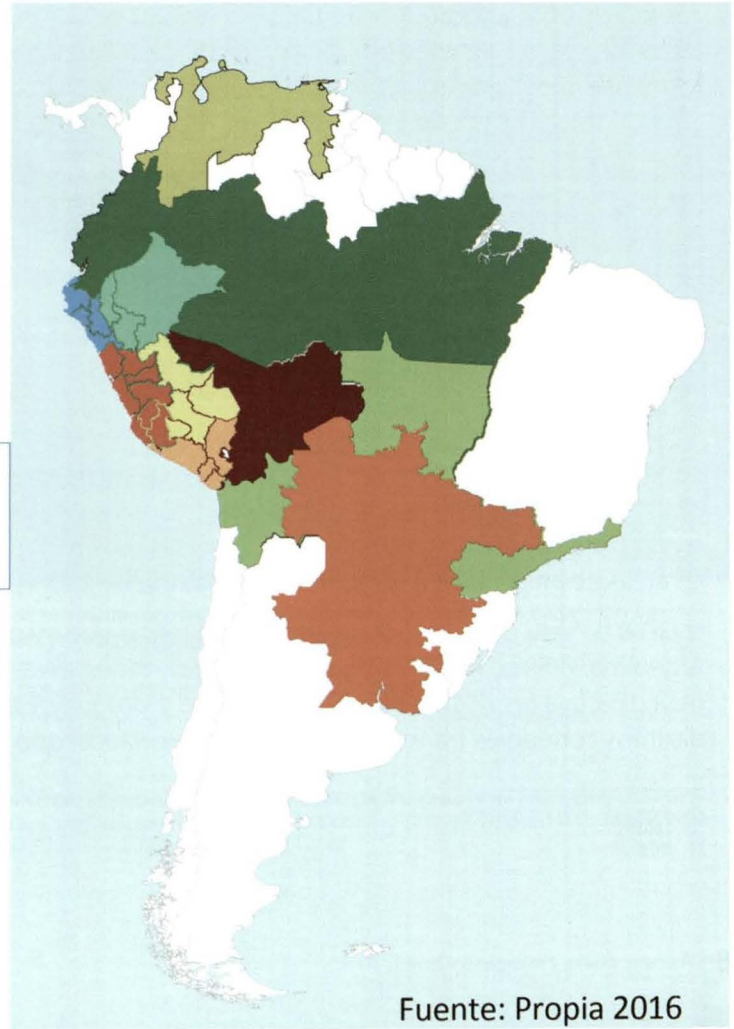


Figura 7.-Cinco macro regiones del sistema país y cinco EID IIRSA del sistema subregión

Fuente: Propia 2016

58. Ibídem.
59. Ibídem.

en 2016. El estudio completo comprende cuatro etapas y está a cargo de las empresas China Railway Tunnel Group Ltd. y China Railway Eryuan Engineering Group. Estudios preliminares aseguran la factibilidad de construir el puerto. Se estima su construcción en US$ 2.000 millones y estaría ubicado en 1.200 hectáreas del Morro Sama en Tacna. El expediente de prefactibilidad, con un costo de S/ 3,4 millones, es financiado por Southern Perú[60].

Por Ley 28865 del 5 de agosto de 2006, se declaró de necesidad pública y de preferente interés nacional la construcción del puerto Grau, que posibilita la construcción del megapuerto Almirante Miguel Grau y el ferrocarril de Tacna[61].

La naturaleza portuaria del país se precisa en cuatro variables, profundidades apropiadas para terminales portuarios de calados ideales al tráfico marítimo internacional, extensión del litoral nacional con más de 3.000 kilómetros de longitud para el cabotaje ampliado en la subregión, recursos naturales que posibilitan la carga de insumos para la industria y la agricultura (fosfatos) de países desarrollados, y la ubicación central y occidental del país en conexión con las principales zonas geoeconómicas de la subregión, primordialmente con el EID 8 Interoceánico Central y su proyección con el EID 4 Hidrovía Paraguay-Paraná y el EID 9 Mercosur-Chile.

El mayor beneficio de las concentraciones portuarias centro y sur del país se proyectan a favorecer a las zonas geoeconómicas más importantes en la subregión, que corresponden al EID 8 Interoceánico Central en forma directa e indirectamente al EID 4 Hidrovía Paraguay-Paraná.

• **EID 8 Interoceánico Central**. Nodos en Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y el Perú. Este eje representa un mercado de más de 92,6 millones de habitantes, en un área de influencia extendida de 3,5 millones de kilómetros cuadrados, con un valor agregado de aproximadamente US$ 485.842,1 millones, concentrados en un 94,6% en el aporte de Brasil. 10,2 millones de habitantes en un área de influencia extendida de 1,1 millones de kilómetros cuadrados, con un valor agregado de aproximadamente US$ 20.448,3 millones, donde el aporte desde las áreas de influencia de los países es el más equilibrado entre EID IIRSA.

El EID 8 ha sido definido por un área de influencia que incorpora territorios de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, todos ellos vinculados de manera directa a los ríos Paraguay, Paraná, Tieté y Uruguay. Está intersectado por distintos corredores transversales (viales y ferroviarios) que lo vinculan con los

60. Ibídem.
61. Ibídem.

EID 3 Capricornio y EID 9 Mercosur-Chile, que representan el nodo de intermodalidad más importante por el factor geovial en la proyección geoestratégica de la subregión.

d. Configuración de Macrorregiones del país: zonas regionales de influencia

Por proyección del ámbito marítimo nacional sobre el territorio continental del país, se configuran cinco macrorregiones, en directa relación con cinco EID (1, 4, 5, 8, 10) IIRSA, privilegiando el transporte multimodal, considerando las delimitaciones territoriales de cada región por razones históricas y geográficas, y potenciando el sistema logístico del país por la seguridad y el desarrollo[62].



Figura 8. La influencia de la ampliación del canal de Panamá, que duplica su capacidad de tránsito marítimo, constituye relación de tensión importante de periferia a centro, que actúa sobre los terminales portuarios del Pacífico Sur, presionando para obtener de los puertos mayores productividad por estructuras espaciales de eficiencia.

62. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA. Producto bruto interno, según departamento: 2014. Valores a precios corrientes. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/pbi-dep-2014.pdf

• **Macrorregión Norte.** Agrupa cinco regiones, Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad y Cajamarca. Reúne el 15,4% del PBI, el 22,3% de la población nacional y el 8,8% del territorio.

• **Macrorregión Noreste**. Agrupa tres regiones, Amazonas, San Martín y Loreto. Reúne el 4% del PBI, el 7,6% de la población nacional y el 35,7% del territorio.

• **Macrorregión Centro**. Agrupa ocho regiones, Áncash, Lima, Ica, Huánuco, Pasco, Junín, Huancavelica y Ayacucho. Reúne el 63,4% del PBI, el 51,3% de la población nacional y el 20,5% del territorio.

• **Macrorregión Centro-Este**. Agrupa cuatro regiones, Ucayali, Cusco, Apurímac y Madre de Dios. Reúne el 6,7% del PBI, el 7,9% de la población nacional y el 21,8% del territorio.

• **Macrorregión Sur**. Agrupa cuatro regiones, Arequipa, Moquegua, Tacna y Puno. Reúne el 10,6% del PBI, el 10,7% de la población nacional y el 13% del territorio.

3. Conclusiones: retos y posibilidades

El tráfico marítimo nacional (cabotaje) e internacional posibilita configurar el litoral nacional con visión estratégica y geopolítica, en tres grandes concentraciones portuarias: Norte, Paita y Bayóvar; Centro, Callao y San Martín; y Sur, Ilo y Matarani, mediante terminales intermodales que proyectan cinco macrorregiones del país, a fin de dinamizar el mercado interno y contribuir al mercado intracomunitario subregional, por conectividad, a cinco EID IIRSA, promoviendo el soporte logístico al sistema país y subregión.

Es un reto institucional, público y privado, contribuir al incremento de los niveles de inversión en infraestructura de transporte y portuaria del país, a fin de consolidar la capacidad logística alcanzada a nivel nacional con el perfil actual de producción, proyectada hacia producciones con mayor valor agregado y a la competividad global de los servicios logísticos del país.

Existe la posibilidad de consolidar una logística portuaria eficaz a nivel nacional impulsando una política marítima integrada de articulación público-privada, que potencie la coordinación interinstitucional mediante regulación y planificación, a fin de mitigar la inefectividad gubernamental en el ámbito marítimo y portuario nacional, por el compartimentaje entre sectores y órganos de gobierno, así como por la fragmentación de normas y planes vigentes.

Existe la posibilidad institucional de contribuir a la creación y el funcionamiento de una Comisión Multisectorial de Asuntos Marítimos adscrita a la Presidencia del Consejo de Ministros, que apoye la coordinación de funciones de los ministerios relacionados con los intereses marítimos nacionales, para evitar el compartimentaje y la fragmentación en el ámbito marítimo.

El uso sustentable del ámbito marítimo plantea el reto nacional de contar con una Comisión Ordinaria del Congreso de la República de Asuntos Marítimos, Andinos, Amazónicos, Aeroespaciales y Antárticos, vinculada a una política marítima integrada de Estado, en resguardo del transporte marítimo interno y la actividad logístico-portuaria, en armonía con los intereses nacionales.

Es una posibilidad para el Estado promover a futuro un convenio subregional vinculado a una política marítima integrada, que privilegie el cabotaje y el acceso a servicios logístico-portuarios nacionales, a fin de contribuir a promover y proteger el mercado intracomunitario y la integración suramericana.



Bibliografía

- AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL. Sitio web. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.dicapi.mil.pe
- AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL. Estadísticas. 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.apn.gob.pe/pdf_global/2015/262bd24e95b01d1ae87203652967bdc8.pdf
- AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL. Estadísticas. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.apn.gob.pe/pdf_global/2015-I/be0771c7e56b36a17b40cded3418c57c.pdf
- BANCO CENTRAL DE RESERVA DEL PERÚ. Reporte de inflación del BCR. Enero de 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Reporte-Inflacion/2015/enero
- BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA. La infraestructura en el desarrollo integral de América Latina. 2013. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.caf.com/_custom/static/ideal_2013/assets/book_1.pdf
- CASTAÑÓN, Emilio. *Geopolítica*. Callao: Marina de Guerra del Perú, Escuela Superior de Guerra Naval. 1973.
- CEPAL. *Perfiles de infraestructura y transporte en América Latina. Caso Brasil*. 2012. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.cepal.org/perfil/noticias/noticias/7/29957/Caso_Brasil.pdf
- CEPAL. *Anuario estadístico de América Latina y el Caribe*. 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39867/S1500739_mu.pdf?sequence=1
- CEPAL. *Perfil marítimo. Ranking de puertos de América Latina y el Caribe*. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.cepal.cl/perfil
- CEPLAN. *El Perú en los indicadores mundiales*. Lima: Ceplan. 2016.
- COMISIÓN ESTRATEGIA 2030 DE PUERTOS Y SU LOGÍSTICA. *Logística y puertos: una plataforma estratégica de desarrollo para Chile*. 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://portalportuario.cl/wp-content/uploads/2016/01/ESTRATEGIA-2030-DE-PUERTOS-Y-SU-LOG%C3%8DSTICA-1.pdf
- CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO. Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, IIRSA. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.iirsa.org
- DOIG CAMINO, Jean Jesu. Visión estratégica del cabotaje marítimo en el Perú: retos y posibilidades. En: *Revista de Marina*, 2015. Año 108, nro. 2, pp. 149-165.
- DOIG CAMINO, Jean Jesu. Pensamiento estratégico y geopolítico nacional: retos y posibilidades. Separata IEHMP. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.iehmp.org.pe/wp-content/uploads/2016/11/Separata-IEHMP-2016.pdf
- DOING BUSINESS. Comercio transfronterizo. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://espanol.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders

- EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS. Estadísticas portuarias. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.enapu.com.pe/web/contenido.php?id=1461007958
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA. Producto bruto interno, según departamento: 2014. Valores a precios corrientes. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/pbi-dep-2014.pdf
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA. Síntesis estadística 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1292/libro.pdf
- LATINPORTS. ¿Se apoderarán las navieras de la industria portuaria? 1 de diciembre de 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://latinports.org/se-apoderaran-las-navieras-industria-portuaria
- MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO. PENX 2003-2013 y acuerdos comerciales del Perú. 2016a. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.mincetur.gob.pe/comercio/otros/penx/index.htm
- MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO. Acuerdos comerciales del Perú. 2016b. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.acuerdoscomerciales.gob.pe
- MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS DE PANAMÁ. Sitio web. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.mef.gob.pa/es/Paginas/home
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO. Estadísticas sobre el comercio mundial. 2015. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/world_trade_report15_s.pdf
- PAREDES MORATO, Yolima. *La logística portuaria*. Bogotá, julio de 2010. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.supertransporte.gov.co/documentos/2014/delegada%20puertos/caracterizacion%20puertos/LOGISTICA%20PORTUARIA.pdf
- PÉREZ FIAÑO, José Enrique. Infraestructura portuaria y logística del transporte interoceánico regional. Foro Iniciativa Cuenca del Pacífico. Cali, Colombia. 29 de enero de 2007.
- UNCTAD. *Review of Maritime Transport*. 2015. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://unctad.org/en/publicationslibrary/rmt2015_en.pdf
- WIKIPEDIA. Shipping companies. 2016. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://en.wikipedia.org/wiki/Category:Shipping_companies





Teniente de fragata,don Pedro Vásquez de Velasco y Ontañón. (Óleo familiar perteneciente a Fernando de Trazegnies Granda)

Desde Cervantes Saavedra hasta los Vásquez de Velasco. Conexiones y relaciones de parentesco en la Armada Peruana, siglos XVI-XXI

"En puridad de verdad, la memoria significa para el individuo lo que la herencia para la especie y la tradición para el Estado [...] el absurdo desdén de lo pasado, en personas e instituciones, constituye la negación suicida [...] El que no recuerda, se degrada de la condición humana, porque no aprecia, ni comprende, ni siente, ni prevé".
José de la Riva-Agüero y Osma, 1943.

Teniente Primero Michel Laguerre Kleimann
Licenciado en Ciencias Marítimas y Navales, Escuela Naval del Perú (2006). Calificado en Ingeniería Electrónica (2008). Magíster en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú (2014). Miembro Asociado del Corbett Centre for Maritime Policy Studies del King's College-London (2016). Miembro colaborador del Centro de Estudios Estratégicos Marítimos (CEEM) del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (2016). Coautor con el doctor Héctor López Martínez del libro *Tres héroes navales lambayecanos* (2014). Autor del libro *El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana (1919-1930)* (2015). Ha escrito como colaborador en los diarios *El Comercio, Correo* y *La República*, así como en los diarios digitales *Lucidez* y *Político.Pe*. Del mismo modo en el informativo *Punto.Edu* de la PUCP. Ha escrito artículos en la *Revista de Marina*, en la *Revista* del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en la revista *Derroteros de la Mar del Sur* y en el *Boletín* del Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú (BIRA).



RESUMEN
El estudio de las conexiones de grupo y relaciones de parentesco de los miembros de la Armada peruana evidencian amplias y longevas conexiones que dieron forma a la Institución naval, así como los cambios que estas pueden estar experimentando en la actualidad. De hecho, los enlaces entre descendientes de los incas con la élite social virreinal originaron aquella "síntesis viviente" también dentro de institución naval. En esta oportunidad, la conexión empieza con Andrea de Cervantes Saavedra.

PALABRAS CLAVE
Fernando de Castro Bolaños, Vásquez de Velasco, de Lavalle Zugasti, Tudela, genealogía.

ABSTRACT
The study of the group connections and family ties of the members of the peruvian Navy show wide and long-standing bonds that gave shape to the Naval Institution, as well as the changes that these can be experiencing nowadays. In fact, the ties among descendants of the Incas with the social elite of the viceroyalty also originated that "living synthesis" inside the naval institution. In this opportunity, the connection starts with Andrea de Cervantes Saavedra.

KEYWORDS
Fernando de Castro Bolaños, Vásquez de Velasco, de Lavalle Zugasti, Tudela, genealogy.

• Artículo recibido el 26 de noviembre de 2016, aprobado para su publicación el 29 de noviembre de 2016

Introducción

Paul Rizo-Patrón Boylan sostuvo que la genealogía se encarga de "establecer el parentesco entre familias y el origen, descendencia y alianzas de las mismas"[1]. En el caso peruano y, específicamente, el de la Marina de Guerra del Perú, se presentó una realidad humana que transitó desde un entorno jurídico y administrativo virreinal hacia una visión republicana de la vida en comunidad que mantuvo muchos aspectos del antiguo régimen y ocasionó, sin lugar a dudas, fricciones y hasta contradicciones sociales propias de empresas humanas. El caso de Juana del Valle y de la Riestra, hija del malagueño Antonio María del Valle y Seijas, realista digno de la orden de San Hermenegildo, pero esposa del vicealmirante Martín Jorge Guise, debió ser uno de ellos[2].

Muchos de los miembros de la élite virreinal (españoles y criollos) que se quedaron en el Perú republicano mantuvieron sus privilegios y aspiraciones de grupo que se remontaban a generaciones atrás. El capitán de fragata e historiador Fernando Romero Pintado sostuvo que estos se encontraron dentro de la organización naval durante el siglo XIX:

> Mas puede afirmarse que en la Marina no había oficiales cuyos hogares hubieran pertenecido a la clase trabajadora y que, en cambio, a partir de Vivanco y siguiendo con Castilla, Echenique, San Román, Prado, Balta y Pardo y Lavalle, presidentes todos del Perú, cuando no hubo un oficial que fuera su hijo, no faltó un hermano, o un sobrino; y que se dieron los casos de dos y hasta tres miembros de las familias de hombres que pertenecían al pequeño grupo dirigente nacional por su ancestro, su riqueza, su destacada posición intelectual o su importante peso político: Alayza, Aljovín, Alzamora, Aramburú, Astete, Balta, Benavides, Castañeda, Coronel Zegarra, Castilla, Canevaro, Corpancho, del Portal, de la Fuente, de la Guerra, de la Quintana, Elcorrobarrutia, Ferreyros, Freyre, García y García, Iturregui, Lavalle, Mariátegui, Ortiz de Zevallos, Oyague, Paz Soldán, Palacios, Pardo Lavalle, Pardo de Zela, Porras, Pedemonte, Riva Agüero, Raygada, Salaverry, San Román, Sanz, Távara, Terry, Tizón, Torre Ugarte, Tristán, Tudela, Torrico, Ulloa, Valle Riestra, Vásquez de Velasco, Vidal, Zavala[3].

1. RIZO-PATRÓN BOYLAN, Paul. De la genealogía a la prosopografía: de los estudios de Riva-Agüero a nuestros días. En: *Boletín del Instituto Riva-Agüero*, 1996, p. 354.
2. LAGUERRE KLEIMANN, Michel. El Testamento del Vicealmirante Martin Jorge Guise. En: *Boletín del Instituto Riva-Agüero*, 2014, p. 281.
3. ROMERO PINTADO, Fernando. *La República. 1850 a 1870*. En: *Historia Marítima del Perú* (tomo VIII, vol. 1). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1984, p. 125.



Álvaro de Mendaña.



Miguel de Cervantes Saavedra.

En el presente artículo se tiene la intención de presentar una relación de parentesco, no exclusivamente sanguínea, que se inicia con Miguel de Cervantes Saavedra y que se conecta en la actualidad con la Armada peruana a través de la familia Vásquez de Velasco.

Si bien para algunos podría parecer forzada esta conexión, lo cierto es que existe, y que, más que la sangre, lo que une y separa son las ideas que generan la cosmovisión propia de cada individuo o institución. Por ello, cada persona, si bien es considerada como única, tiene un poco de todos los que lo antecedieron (familia, grupo social) y de sus contemporáneos.

Siendo la Marina de Guerra una institución de orígenes virreinales (1580, aproximadamente, cuando se establece la Armada de la Mar del Sur, antecesora de la Real Armada, base orgánica de la republicana y actual), qué mejor objeto de estudio sobre el efecto de estas consideraciones que confirmarían en parte lo mencionado por Romero Pintado.

Andrea de Cervantes Saavedra

Más allá del hecho de que Miguel de Cervantes Saavedra haya pertenecido al Tercio de la Armada al mando de Lope de Figueroa[4], de su relación con Juan de Avendaño[5], Juan Dávalos de Ribera, Sancho de Ribera y Bravo de Lagunas[6], de las similitudes entre las cartas de Vaca de Castro con las de Sancho Panza, fue su hermana Andrea la que creó este vínculo de parentesco.

> Viuda en primeras nupcias de Nicolás de Ovando y en segundas del italiano Santos Ambrosi, contrajo tercer matrimonio hacia 1590 con el general D. Álvaro de Mendaña, de estirpe gallega, homónimo y pariente próximo del célebre navegante, sobrino del gobernador del Perú D. Lope García de Castro. Nuestro adelantado Mendaña, el descubridor de las islas de Salomón y de las Marquesas, el cercano deudo del marido de doña Andrea, fue casado con la heroica doña Isabel Barreto, la cual, a su vez, viuda del adelantado, fue la primera mujer del general del Callao y de la Mar del Sur D. Fernando de Castro Bolaños y Rivadeneyra, que era de la casa y sangre del último y más eficaz protector de Miguel de Cervantes, del magnate cuyo nombre patrocinó la segunda parte del *Quijote*, las *Novelas ejemplares*, las *Comedias* y el *Persiles*[7].

En la genealogía de los Ovando que escribe Luis Astrana Marín en su libro *Vida ejemplar y heroica de Miguel de Cervantes Saavedra* (1948-1958), Nicolás de Ovando, "amante de doña Andrea de Cervantes", fue sobrino bisnieto de Nicolás de Ovando, gobernador de la isla Española, muerto sin sucesión, uno de cuyos hermanos fue Francisco de Ovando, el Viejo, quien tuvo un sobrino de su hermano Diego, llamado Francisco, quien a su vez tuvo entre sus hijos a su homónimo, oriundo de Cáceres, "antiguo y noble solar de los Ovando". En este lugar nació Francisco José de Ovando y Solís, marqués de Ovando, comandante de la flota española del Pacífico y habitante de Lima durante el terremoto y tsunami de 1746[8].

---

4. FEAL VÁSQUEZ, Juan. Miguel de Cervantes, Infante de Marina. En el 400 aniversario de su muerte. En: *Boletín Informativo para Personal de la Armada-BIP*. Madrid. Servicio de Publicaciones de la Armada, 2016. Pp. 38-41. Agradezco al capitán de navío Kurt Bottger Garfias por esta información.
5. PORRAS BARRENECHEA, Raúl. Cervantes y el Perú. 1945. [Consulta: 19 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://cvc.cervantes.es/literatura/quijote_america/peru/porras.htm
6. RIVA-AGÜERO, José de la. Cervantes. 1963. [Consulta: 19 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://cvc.cervantes.es/literatura/quijote_america/peru/riva.htm
7. RIVA-AGÜERO, op. cit.
8. WALKER, Charles. *Colonialismo en ruinas. Lima frente al terremoto y tsunami de 1746*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2012, p. 22.

Sobre "nuestro" Mendaña, lideró dos expediciones al oeste del Pacífico en 1567-1569 y 1595-1596, en las cuales descubrió las islas mencionadas por José de la Riva-Agüero. Estas fueron de las primeras expediciones que zarparon desde el Callao buscando continuar con la obra de los conquistadores y exploradores como el mismo Francisco Pizarro y Vasco Núñez de Balboa.

José de la Riva-Agüero sostuvo que Fernando de Castro Bolaños y Rivadeneyra, hijo de "Alvar González de Rivadeneyra, Señor del Castillo de Torres, y de doña Beatriz de Castro Bolaños Pimentel y Pardo de Haro [...], tras el asesinato del gobernador D. Gomes Paes por los chinos insurrectos, su hijo y sucesor Luis das Mariñas lo envió como embajador a Cantón y a Chincheo para obtener la entrega de los culpables y la restitución del estandarte real y el botín. Como cabo de la nave San Felipe llegó a Méjico. El virrey de Nueva España, D. Luis de Velasco, lo nombró general de la carrera entre Acapulco y Manila, alto empleo que ejerció entre 1590 y 1600"[9].

Antonio de Morga, gobernador de Filipinas, nombró a Castro Bolaños para que atendiese a los sobrevivientes de la expedición de Álvaro de Mendaña, lo que originó el matrimonio con la viuda de este, Isabel Barreto.

Al enviudar en España, retornó al Perú en los tiempos del marqués de Guadalcázar (Diego Fernández de Córdova y Melgarejo, 1622-1629) "ejerciendo la gobernación militar del Callao y la anexa generalía [sic] de la Mar del Sur, que era el segundo puesto del Virreinato", donde casó con Sancha de Ribera y Verdugo, hija del "poeta muy elogiado por Cervantes", Sancho de Ribera y Bravo de Lagunas, hijo, a su vez, de Nicolás de Ribera, el Mozo.

Peter Bradley lo ubica como el segundo del conde de Chinchón, como su teniente de capitán general de mar y tierra con autoridad sobre la caballería y tropas de la guarnición del Callao[10].

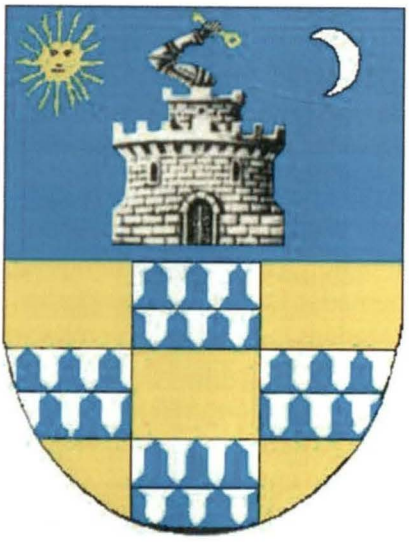
Tuvo como bisnieto a Sancho de Castro Isásaga[11], casado con María Ambrosia Jiménez de Lobatón Sánchez de Azaña Palacios y Llano Valdez, quien en segundas nupcias lo hizo con Nicolás Felipe de Ontañón y Lastra, caballero de la orden de Santiago y primer conde de Las Lagunas, natural de San Francisco de Quito. De esta rama vienen los oficiales de marina Pablo Pedro, Pedro Vicente (¿?) y Antonio Vásquez de Velasco y Ontañón, quienes a su vez son ascendientes de Nicolás Vásquez de Velasco y Morales, oficial de marina y cónsul en Quito en 1871.

9. "El segundogénito se llamó en recuerdo de la preclara estirpe materna, y siguiendo los usos del tiempo, don Fernando de Castro Bolaños y Rivadeneyra". RIVA-AGÜERO Y OSMA, José de. Don Fernando de Castro Bolaños y Rivadeneyra, gobernador del Callao y general de la Mar del Sur a principios del siglo XVII, y su descendencia en el Perú. *Primer Congreso de Genealogía y Heráldica* (tomo II). Madrid: Compañía Ibero-Americana de Publicaciones. 1930, p. 274.
10. BRADLEY, Peter T. *Spain and the Defence of Peru, 1579-1700. Royal Reluctance and Colonial Self-Reliance*. Lulu.com. 2009, p. 77.
11. Cuarto abuelo materno de José de la Riva Agüero y Osma.

Los Vásquez de Velasco y Ontañón y su descendencia

El general José Joaquín Francisco Ventura Vásquez de Velasco y Tello nació en Lima el 3 de julio de 1698 y fue bautizado el 23 del mismo mes. Fue caballero de Calatrava y corregidor de Tarma. Se casó con Gabriela Bernaldo de Quirós y Azaña Valdés.

Tuvo nueve hijos, entre quienes se encontraron Pablo Felipe Joseph Vásquez de Velasco y Bernaldo de Quirós, Andrés quien nació en Lima el 22 de agosto de 1732, y Pedro Pascual, nacido en Lima el 22 de octubre de 1729. Este último fue el primer conde de San Antonio de Vista Alegre, en 1771[12].



Armas de la Casa de Vásquez de Velasco (gentilmente proporcionado por el Dr. Fernando de Trazegnies Granda).

12. Pedro Pascual Vásquez de Velasco y Bernaldo de Quirós "casó con Josefa Zugasti y Ortiz de Foronda. El título de conde de San Antonio de Vista Alegre pasó al sobrino de doña Josefa: el general don Juan Bautista de Lavalle y Zugasti" (TRAZEGNIES, Ferdinand de. Los Vásquez de Velasco. Historia genealógica de una noble e ilustre familia española del Perú. En: *Revista Histórica*, Lima, 1943. Tomo XVI, p. 13). Juan Bautista fue el quinto hijo de José Antonio de Lavalle y Cortés, conde de Premio Real (hijo de Simón de Lavalle y de la Bodega) y de doña Mariana Zugasti, hermana de Josefa. Fueron parientes del contralmirante Eugenio Cortés y Azúa, quien fuera admitido a la Real Compañía de Guardiamarinas el 7 de setiembre, "siendo registrada su incorporación a la Real Armada el 20 de marzo de 1794" (ORTIZ SOTELO, Jorge. *Lazos de sangre. La familia Cortés en Perú y Chile (siglos XVII al XX)*. Lima: Instituto Peruano de Economía y Política, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso y Universidad Bernardo O'Higgins. 2013, p. 103). Juan Bautista nació en Lima el 30 de junio de 1779. Fue caballero de las órdenes de Alcántara y de San Hermenegildo. Casó con María Narcisa Arias de Saavedra y Bravo de Lagunas, teniendo como hijo a José Antonio de Lavalle y Arias de Saavedra, casado con Mariana Pardo y Lavalle, hermana de Manuel (presidente de la República) y de Felipe del Carmen (oficial de Marina, segundo comandante de la corbeta *Unión* bajo el mando de Miguel Grau Seminario), hijos de Felipe Pardo y Aliaga, casado con Petronila de Lavalle Cabero, hija de Simón de Lavalle y de Isabel Cabero Salazar. José Antonio tuvo entre sus hijos a Hernando de Lavalle y Pardo (MENDIBURU, Manuel de. *Diccionario histórico-biográfico del Perú* (tomo VI). Lima: Imprenta Gil. 1933-1934, pp. 415 y 421.) (MILLA BATRES, Carlos (Ed.). *Enciclopedia biográfica e histórica del Perú. Siglos XIX-XX* (tomo VI). Lima: Editorial Carlos Milla Batres. 1994, p. 74) y a Mercedes de Lavalle y Pardo, esta última casada con Darío Tudela de la Flor Roa, quienes tuvieron entre sus hijos al capitán de navío Hernando Tudela de Lavalle (nacido el 18 de abril de 1891). Este, a su vez, tuvo entre sus hijos al capitán de corbeta Carlos H. Tudela de la Torre (nacido el 13 de setiembre de 1924). Hernando Tudela de Lavalle fue primo hermano de Francisco Tudela y Varela (casado con Josefina Barreda y Bolívar, hermana del genealogista Felipe Barreda y Bolívar, ambos sobrinos nietos maternos de Felipe Pardo y Aliaga, hermano de María del Rosario Pardo y Aliaga, su abuela), quien fuera padrino de bautizo del vicealmirante Francisco Tudela Salmón (nacido el 20 de noviembre de 1906) (debo esta cordial información al doctor Francisco Tudela van Breugel-Douglas).
La cuñada de Miguel Grau, Mercedes Cabero Núñez, se casó con Manuel Soyer de Lavalle, hijo de Salvador Soyer Boyer y de Mercedes de Lavalle Cabero; por ende, nieto materno de Simón de Lavalle y Zugasti, primogénito del conde de Premio Real y casado con Isabel Cavero y Salazar (Mendiburu , op. cit., p. 416). Esta conexión relaciona a los Grau con los Lavalle, los Cortés, los Pardo e incluso con los Vásquez de Velasco.
Esto en adición al parentesco sanguíneo con los Tagle Isásaga a raíz del matrimonio de Ignacio Cabero Vásquez de

El maestre de campo **Pablo Felipe Joseph Vásquez de Velasco y Bernaldo de Quirós** fue poseedor del mayorazgo de Tello, actualmente Cerro de Pasco.

Casó en Lima el 26 de mayo de 1757 con **Nicolasa de Ontañón y Valverde**, tercera condesa de Las Lagunas. Nicolasa fue hija única de Simón de Ontañón y Jiménez de Lobatón, segundo conde de Las Lagunas, y de **Josefa Valverde Ampuero y Costilla**. Fue nieta de **Nicolás Felipe de Ontañón y Lastra**, "caballero de la Orden de Santiago, primer Conde de Las Lagunas [...] y de **María Ambrosia Jiménez de Lobatón y Azaña Palacios** [...] viuda de don **Sancho de Castro Isásaga y Tello de Sotomayor**, señor de Valero"[13].



Nicolasa de Ontañon y Velarde. (gentilmente proporcionado por el Dr. Fernando de Trazegnies Granda)

Lo peculiar de esta rama es que entronca con la realeza incaica, confirmando la "síntesis viviente" postulada por Víctor Andrés Belaunde, la cual abarcó todas las ramificaciones sociales y profesionales tanto de la sociedad virreinal como de la posterior republicana. De hecho, **Josefa Valverde Ampuero y Costilla** fue hija de Francisco Tomás de Valverde y Ampuero, casado con Constanza Costilla y Mioño. Francisco Tomás fue bisnieto materno de Vicente de Ampuero y Ampuero, casado con Jerónima de Dávalos de Ribera. Vicente fue tataranieto paterno de Quispe Sisa Inés Huaylas Yupanqui, hija del inca Huayna Cápac, y casada con Francisco de Ampuero y Cocas, quienes tuvieron como hijo a Martín de Ampuero y Yupanqui Inga.

Del matrimonio de **Pablo Felipe Joseph Vásquez de Velasco y Bernaldo de Quirós** con **Nicolasa de Ontañón y Valverde** tuvieron 12 hijos, entre los que

---

Acuña (nacido el 6 de agosto de 1742), hijo de Gregorio Laureano Cabero y Céspedes y de María Rosa Vásquez de Acuña, hija de Matías Vásquez de Acuña y Zorrilla, conde de la Vega del Ren con Micaela de Tagle e Isásaga, (hija del II marqués de Torre Tagle, Tadeo Tagle y Bracho, y de María Josefa de Isásaga y Vásquez de Acuña), quienes tuvieron entre sus hijos a Ignacio Cabero Tagle (nacido el 16 de diciembre de 1778), doctor en jurisprudencia civil y canónica por la Universidad de San Marcos (LOHMANN VILLENA, Guillermo. *Los americanos en las órdenes nobiliarias* (tomo II). Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. 1993, p. 172), casado con Nicolasa de Valdivieso Orueta, padres de Pedro Cabero Valdivieso, casado con Luisa Núñez Navarro, padres de Dolores Cabero Núñez, esposa de Miguel Grau Seminario (Grau Umlauff s/f: 25).

13. Trazegnies, op. cit., p. 15.

se encuentran: José Juan, Domingo, **Simón Jacobo (nacido en Lima el 28 de noviembre de 1773)**, Thomas Juan de Dios (nacido en Lima el 6 de febrero de 1775), **Pablo Pedro (nacido en Lima el 28 de junio de 1779), Antonio Severino (nacido en Lima el 21 de febrero de 1781)** y Joseph María (nacido el 11 de mayo de 1784)[14].

Pablo Pedro Vásquez de Velasco y Ontañón entró a la Real Armada el 18 de febrero de 1789 como "guardiamarina. Pasó después a teniente de fragata y oficial de órdenes del Apostadero del Callao y Lima. Casó con doña [...] [María] Bermúdez"[15].

Gracias al catálogo de pruebas de caballeros aspirantes a la Real Compañía de Guardias Marinas[16] y Colegio Naval que se conserva en la Biblioteca Central de Marina, puede observarse que Pablo Pedro no fue el único de la familia que ingresó a la Armada.

Al realizar el contraste entre los datos consignados, aparece lo siguiente: con el número 2.479 "Pedro Vásquez de Velasco y Ontañón, Lima, 1773 [...] se le formó asiento el 19 de febrero de 1789"[17], tal cual se consigna en su retrato.

Con el número 2.674 "Pedro Pablo Vásquez de Velasco y Ontañón, Los Reyes, 1779 [...] Declaraciones testificales en Los Reyes acreditan ser hermano del aspirante don Pedro Vicente Vásquez de Velasco, caballero guardiamarina. Incoa esta información la condesa de Las Lagunas, al manifestar que a sus citados hijos "ha conseguido entregarlos al servicio del rey en cualidad de Aventurero[18] en las fragatas de Su Magestad [sic] nombradas *Santa Gertrudis*, que hoy se halla en el puerto del Callao". Se le formó asiento el 11 de diciembre de 1794, previa dispensa de edad. Don Pedro Vicente es el número 2.479 de este catálogo"[19].

Se puede estar seguro de que Pedro Pablo se embarcó en el Callao entre agosto de 1793 y marzo de 1794, y que estuvo bajo las órdenes del ilustre marino Alejandro Malaspina, caballero de San Juan. En agosto de 1793, la *Santa Gertrudis* arribó de su viaje a San Blas, donde estuvo por un tiempo bajo las órdenes

14. Trazegnies, op. cit., pp. 18-19
15. Ibíd., p. 35.
16. Creado en 1717 a iniciativa del jefe de Escuadra Andrés del Pes, caballero de Santiago y Gobernador del Consejo de Indias, en el entonces castillo de la Villa, luego denominado de Guardiamarinas (CERVERA PERY, José. La formación de un educador: el marqués de la Victoria y la Real Compañías de Guardiamarinas. En: *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*. Madrid, 1996. Nro. 28, p. 52).
17. VÁLGOMA, Dalmiro de la; EL BARÓN DE FINESTRAT. *Real Compañías de Guardia Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de caballeros aspirantes* (tomo III). Madrid: Instituto Histórico de Marina. 1945, p. 249.
18. "[...] en la Compañía se podía ingresar como aventurero, jóvenes a los que el rey les concedía la gracia del aspirantado como premio a sus aptitudes brillantes para la carrera" (CERVERA PERY, José. La formación de un educador: el marqués de la Victoria y la Real Compañías de Guardiamarinas. En: *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*. Madrid, 1996. Nro. 28, p. 55).
19. VÁLGOMA, EL BARÓN DE FINESTRAT, op. cit., p. 343.

del capitán de navío Francisco de la Bodega y Quadra, encargado de solucionar con Gran Bretaña el impasse producido en Nutka. "A principios de marzo de 1794 la *Santa Gertrudis* zarpó llevando a bordo tres millones de pesos en plata y un millón en oro, y escoltando a los mercantes [...] llegaron al Río de la Plata en mayo, reuniéndose en dicho puerto con las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*. Al mando del capitán de navío [Alejandro] Malaspina, a fines de junio las referidas naves [...] zarparon en demanda de Cádiz, a donde arribaron sin mayores contratiempos el 21 de setiembre de 1794[20].

Con el número 2.712 "Antonio Vásquez de Velasco y Ontañón, Los Reyes, 1781 [...] Declaraciones testificales en Los Reyes acreditan ser hermano del aspirante don Pedro Vicente Vásquez de Velasco, caballero guardiamarina. En la partida bautismal de don Antonio aparece como padrino suyo su tío el señor don Pedro Básquez [sic] de Velasco, conde de San Antonio de Vista Alegre, caballero de Alcántara [...] Se le formó asiento el 5 de noviembre de 1795"[21].

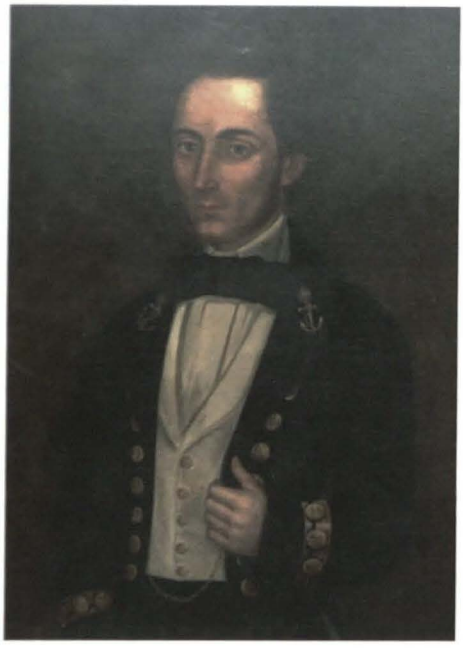
En otras palabras, serían tres los hijos de la familia Vásquez de Velasco y Ontañón quienes optaron por la carrera naval. Sin embargo, se aprecia una confusión entre los datos consignados al nacido el 28 de noviembre de 1773. Para Ferdinand de Trazegnies y Maeck, fue Simón Jacobo, mientras que para el catálogo de pruebas fue Pedro Vicente. No existe este nombre (Pedro Vicente) entre los hijos conformados por la familia Vásquez de Velasco y Ontañón mencionados en la revista Histórica, tomo XVI, de 1943.

Pedro Vicente (nacido en 1773) aparece en el catálogo como que asentó plaza de guardiamarina el 19 de febrero de 1789, el mismo año y un día de diferencia que Trazegnies consigna a Pablo Pedro (nacido en 1779). El Pedro Vicente del catálogo tendría 16 años de edad a su ingreso, mientras que Pablo Pedro, 10 años de edad.

El catálogo menciona como padre de los tres a Pablo Vásquez de Velasco y Bernaldo de Quirós, conde consorte de Las Lagunas, nacido en Los Reyes en 1723. Sin embargo, llama la atención en lo que respecta a los datos de la madre:

Pedro [Vicente] Vásquez de Velasco y Ontañón figura ser hijo de María Ontañón, condesa de Las Lagunas, nacida en Cusco en 1740, hija de "Simón de Ontañón y Lastra, conde de Las Lagunas [...] y Josefa Francisca de Valverde [...], [como segundos abuelos] M. de Ontañón y María Ximénez de Lobatón y Azaña [...][22]. Lo cierto en este caso es que María Ontañón fue hija de Simón de Ontañón y Jimé-

20. ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao, 1746-1824*. México D.F.: Bonilla Artigas Editores y Universidad Nacional Autónoma de México. 2015, pp. 176-177.
21. Ibíd., p. 363.
22. VALGOMA, EL BARÓN DE FINESTRAT, op. cit., p. 250.



Retrato atribuido al capitán de fragata Pedro Vicente Vásquez de Velasco y Bermúdez (Óleo familiar perteneciente a Fernando de Trazegnies Granda).

nez de Lobatón, hijo a su vez de Nicolás Felipe de Ontañón y Lastra, I conde de Las Lagunas, casado con María Jiménez de Lobatón y Azaña Palacios, viuda de Sancho de Castro Izázaga[23]. El error aparece en el segundo apellido de Simón, en el catálogo.

Pedro Pablo tiene como madre a "María Ontañón y Valverde, condesa de Las Lagunas"[24], y Antonio a: "María de Ontañón Jiménez Lobatón, condesa de la Laguna" [sic][25], lo que podría indicar para el caso de la madre de Antonio que se refiere al nombre de alguna tía abuela, que no se ha comprobado que exista. Pueda ser que, como usanza de la época, se escribiera el apellido completo del padre de Nicolasa y figurar el de Ontañón Jiménez de Lobatón, lo cual coincide con el título de III condesa de Las Lagunas, que heredó de su padre, el II conde de las Lagunas, al ser su única hija.

Sobre el nombre Nicolasa, algunas fuentes lo consignan como María Nicolasa, posiblemente en memoria de sus abuelos paternos, Nicolás de Ontañón y Lastra y María Jiménez de Lobatón y Azaña Palacios, los segundos abuelos maternos de los Vásquez de Velasco de Ontañón[26].

En 1815 se menciona al teniente de navío en situación de retiro Pedro Vásquez de Velasco como uno de los colaboradores en el apostadero del Callao, quien a su vez tuvo un incidente informado por José Pascual de Vivero[27].

Pablo Pedro Vásquez de Velasco y Ontañón, casado con María Bermúdez, tuvo como hijo a "Pedro Vicente Vásquez de Velasco y Bermúdez, capitán de fraga-

23. MENDIBURU, op. cit. (tomo VIII), p. 242.
24. VÁLGOMA, EL BARÓN DE FINESTRAT, op. cit., p. 343.
25. Ibíd., p. 363.
26. GENEATET. Simón de Ontañón Jimenez Lobatón. S. f. [Consulta: 20 de octubre de 2016]. Disponible en: http://gw.geneanet.org/antonioalvistur?lang=it&p=simon+de&n=ontanon+jimenez+lobaton
27. PUENTE CANDAMO, José Agustín de la. La independencia. 1790 a 1826. En: Historia Marítima del Perú (tomo V, vol. 1.) Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1981, pp. 217 y 219.

ta de la Armada Nacional, quien casó con doña Francisca Tomasa de Morales Rivas[28], hija de don Tomás José de Morales y Ugalde"[29]. Francisca Tomasa tuvo entre sus tíos a José Morales Ugalde, "empleado de la secretaría del virrey Abascal [...] y en la República fue, en 1827, ministro de Hacienda y antes enviado extraordinario en Méjico"[30,31]. En tiempos del bailío Frey Francisco Gil de Taboada Lemos y Villamarín, fue oficial mayor 5.° de la Contaduría General de Tributos[32].

Entre sus siete hijos estuvieron: **Nicolás Tiburcio Vásquez de Velasco y Morales** (nacido en Lima el 14 de abril de 1832), Pedro Gerónimo (nacido el 20 de setiembre de 1840) y Arístides (nacido en Lima el 27 de enero de 1848). Este último se casó con María Vásquez de Velasco y Fernández de Paredes, hija de Gaspar Vásquez de Velasco y de la Puente, quinto conde de Las Lagunas, y de Jacinta Fernández de Paredes[33].

Del matrimonio de Arístides con su prima María Vásquez de Velasco y Fernández de Paredes nació, entre otros, María Rosa Vásquez de Velasco y Vásquez de Velasco, casada con el doctor Carlos Granda y San Bartolomé, quienes tuvieron entre sus hijos a María Rosa Granda Vásquez de Velasco quien casó el 18 de febrero de 1934 con Ferdinand de Trazegnies, natural de Bruselas. Entre los hijos de este matrimonio se encuentra Ferdinand Carlos Leopold de Trazegnies Granda, nacido en Lima el 3 de setiembre de 1935, actual IV marqués de Torrebermeja y V conde de Las Lagunas. Fue ministro de Relaciones Exteriores del Perú y logró firmar la paz definitiva con Ecuador.

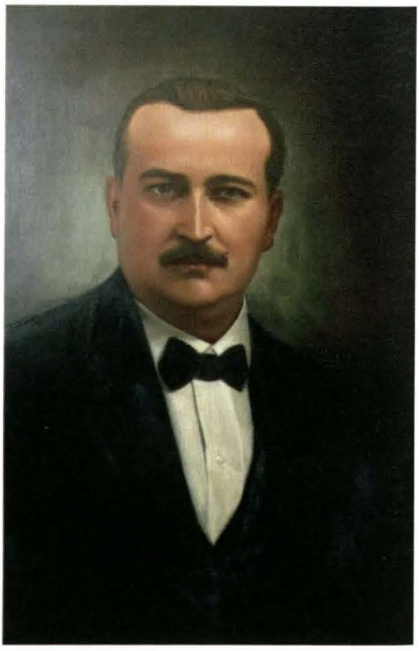
El 24 de abril de 1862 Ramón Castilla firmó la cédula de licencia indefinida del alférez de fragata Nicolás Tiburcio Vásquez de Velasco. Había ingresado como guardiamarina el 18 de marzo de 1852 y obtuvo la clase efectiva de alférez de fragata el 27 de abril de 1854[34,35].

Se lo encuentra como cónsul del Perú en Quito y secretario de la Legación (1872), luego como encargado de la Legación (1877-1878) y cónsul del Perú en Quito[36].

28. En conversación con el doctor Fernando de Trazegnies Granda, IV marqués de Torrebermeja y V conde de Las Lagunas, menciona que el apellido materno de Francisca Tomasa es García de la Plata. Por otro lado, no se ha podido ubicar en los escalafones del Archivo Histórico de Marina el nombre ni el legajo de Pedro Vicente Vásquez de Velasco y Bermúdez.
29. TRAZEGNIES, op. cit., p. 35.
30. Ibid., p. 36.
31. PIÉROLA, Nicolás de. *Calendario y guía de forasteros de Lima para el año bisiesto de 1828*. Lima: Imprenta de la Instrucción Primaria. 1827, p. 57.
32. UNANUE, Hipólito. *Guía política, eclesiástica y militar del Virreinato del Perú para el año de 1795*. Lima: Imprenta Real de los Niños Huérfanos. 1795, p. 17.
33. TRAZEGNIES, op. cit., p. 37.
34. ROMERO PINTADO, Fernando. La República. 1850 a 1870. En: *Historia Marítima del Perú* (tomo VIII, vol. 1). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1984, p. 170.
35. Escalafón General de la Armada, 1891.
36. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DEL PERÚ. Relación de Representantes del Perú en Ecuador.



María Vásquez de Velasco y Fernández de Paredes casada con su primo Arístides Vásquez de Velasco y Morales (hermano de Nicolás Tiburcio). (óleo familiar perteneciente a la señora Rosalía Vásquez de Velasco y Ganoza de Grau).



Jorge Teodoro Vásquez de Velasco y Vásquez de Velasco (hijo de María Vásquez de Velasco y Fernández de Paredes). (óleo familiar perteneciente a la señora Rosalía Vásquez de Velasco y Ganoza de Grau).

Entre los pocos papeles que se encuentran en su legajo como oficial de la Armada peruana, se encuentra un testimonio de supervivencia firmado en Quito el 19 de marzo de 1898 por el ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador, Rafael Gómez de la Torre, en el cual sostenía que vivía en Quito "desde hace varios años"[37].

El mismo día, Nicolás envió una solicitud al ministro de Guerra y Marina del Perú para permanecer dos años más en Quito, con el fin de "reparar mi salud quebrantada como para gestionar sobre derechos de familia". Dejó a su hermano menor Arístides los poderes para cobrar "las pensiones devengadas como para las que en adelante devengare"[38].

[Consulta: 25 de octubre de 2016]. Disponible en: http://www.rree.gob.pe/servicioalciudadano/Documents/Archivos_Representantes_Ecuador.pdf

37. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA. Expediente alférez de fragata Nicolás Vásquez de Velasco. Fol. 4.
38. Op. cit., fol. 5.

Al 28 de abril del mismo año, Nicolás Vásquez de Velasco no figuraba en el Escalafón de la Marina. Esto fue dado a conocer por su hermano al director de Marina, al solicitarle "se mande inscribir en los respectivos cuadernos de pago y en el Escalafón de la Armada con la clase que legítimamente le corresponde"[39].

El capitán de fragata Honorato Tizón de la Mayoría de Órdenes creyó que tal hecho se debió a "haber estado ausente, desde hace algunos años, en el extranjero [sic], sin la autorización debida"[40].

Ante este hecho, el 7 de julio, Arístides elevó la solicitud de reinscripción en el Escalafón de la Armada y reconoció que su hermano "no ha tenido permiso del Supremo Gobierno ó, á, lo menos no lo ha presentado, ha perdido su derecho a la pensión que gozaba"[41]. La respuesta fue negativa.

Siglo XX

Revisando la lista de ingresos a la Armada durante el siglo pasado, puede apreciarse que hubo algunos Vásquez de Velasco, especialmente por la línea materna[42]. Es así que sumariamente tenemos a:

- Juan F. Navarro Vásquez de Velasco ingresó en 1935 a la Escuela Naval del Perú.
- Carlos Seminario Vásquez de Velasco ingresó en 1944 al servicio militar como marinero.
- Luis Adolfo Bardales Vásquez de Velasco ingresó en 1954 a la Escuela Naval del Perú.
- Óscar Bardales Vásquez de Velasco ingresó en 1955 a la Escuela Naval del Perú.
- Ricardo Menéndez Vásquez de Velasco ingresó en 1955 a la Escuela Naval del Perú.
- Ricardo Escobar Vásquez de Velasco ingresó en 1990 a la Escuela Naval del Perú.

Como dato complementario de la relación de parentesco de esta familia con la institución naval, el contralmirante de la Armada peruana en situación de

39. Op. cit., fol. 6.
40. Idem.
41. Op. cit., fol. 7.
42. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex cadetes navales del Perú*. Lima: Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú. 1982.

retiro Fernando Guillermo Grau Umlauff (nacido en 1941), bisnieto del Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario, es casado con Rosalía Vásquez de Velasco Ganoza, hija del ingeniero Germán Vásquez de Velasco y Plücker y de Fortunata Ganoza y de la Puente, nieta paterna de Jorge Teodoro Vásquez de Velasco y Vásquez de Velasco (hermano de María Rosa), casado con Rosalía Plücker y de la Puente, bisnieta paterna de María Vásquez de Velasco y Fernández de Paredes, casada con su primo Arístides Vásquez de Velasco y Morales (hermano de Nicolás Tiburcio)[43,44].

De este matrimonio nacieron Rosalía Marina Elvira Grau Vásquez de Velasco (31 de octubre de 1966), Patricia (27 de febrero de 1968), Giselle (19 de enero 1970) y Fernando (23 de junio de 1972).

Conclusiones

La Marina de Guerra del Perú es una institución que guarda en su historia humana una intrincada y amplia red genealógica que se extiende principalmente desde finales del siglo XVI hasta la actualidad, y cuyo estudio permite conocer conexiones familiares y su vigencia a través del tiempo, que incluye transversalmente al autor del *Quijote*.

De este modo, se confirma la antigua e íntima relación social-cultural entre España y el Perú a través de su Armada, producto natural de la "síntesis viviente" generada durante el Virreinato y que abarcó a las diversas organizaciones y profesiones donde los criollos se desenvolvieron.

El caso de la familia Vásquez de Velasco y su relación con la Armada sirve de "bisagra" y de evidencia de que esta última estuvo conformada por oficiales que pertenecieron a la élite social y económica virreinal, tal cual lo mencionó Fernando Romero Pintado, y que tuvieron actuación en diversos acontecimientos resaltantes de la historia diplomática, naval y marítima conectada al Perú. De hecho, los apellidos Cervantes Saavedra, Mendaña, Castro Bolaños, Cabero, Grau, Tudela, Lavalle, Vásquez de Velasco, Cortés, Pardo, entre otros, se entrelazan a través de familias y diversos grados de parentesco que tuvieron como denominador esporádico, pero común, el uniforme naval de la Armada de la Mar del Sur, la Real Armada y la Armada Peruana, tres organizaciones que representan la continuidad humana que provee de perspectiva y riqueza histórica a sus herederos.

43. Agradezco al señor contralmirante Fernando Grau Umlauff por facilitarme esta información genealógica de su señora esposa.
44. TRAZEGNIES, op. cit., p. 39.

Todavía falta ampliar los estudios sociales de los hombres que lideraron a la institución naval durante los años del Virreinato y la República. El conocer "quién fue quién" ayudará a comprender posturas y acciones ideológicas-prácticas relacionadas con la evolución y el perfil institucional.

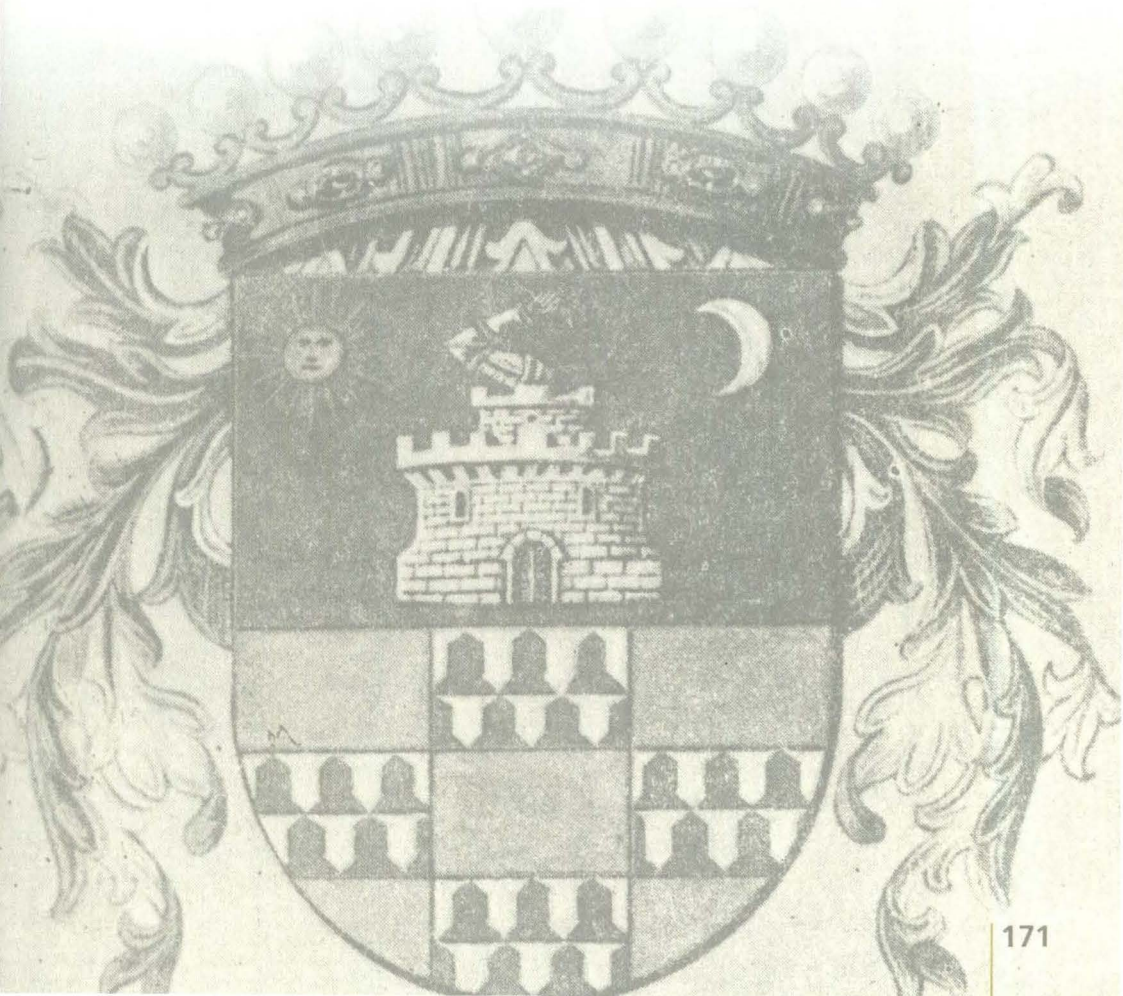


Teniente primero Hernando Tudela y Lavalle (Archivo Histórico de Marina).

Bibliografía

- ASTRANA MARÍN, Luis. *Vida ejemplar y heroica de Miguel de Cervantes Saavedra*. Madrid: Instituto Editorial Reus.1948-1958.
- BRADLEY, Peter T. *Spain and the Defence of Peru, 1579-1700. Royal Reluctance and Colonial Self-Reliance*. Lulu. com. 2009.
- CERVERA PERY, José. La formación de un educador: El marqués de la Victoria y la Real Compañías de Guardiamarinas. En: *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*. Madrid, 1996. Nro. 28, pp. 51-58.
- FEAL VÁSQUEZ, Juan. Miguel de Cervantes, Infante de Marina. En el 400 aniversario de su muerte. En: *Boletín Informativo para personal de la Armada-BIP*. Madrid: Servicio de Publicaciones de la Armada, 2016. pp. 38-41.
- GRAU UMLAUFF, Fernando. *Entorno familiar de Miguel Grau Seminario*. (Discurso de incorporación como Miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú). Lima, 20 de febrero de 2014.
- LAGUERRE KLEIMANN, Michel. El testamento del vicealmirante Martin Jorge Guise. En: *Boletín del Instituto Riva-Aguero,* 2014, pp. 277-296.
- LOHMANN VILLENA, Guillermo. *Los americanos en las órdenes nobiliarias* (tomo II). Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. 1993.
- MENDIBURU, Manuel de. *Diccionario histórico-biográfico del Perú*.(Tomo VI y VIII). Lima: Imprenta Gil. 1933-1934.
- MILLA BATRES, Carlos (Ed.) *Enciclopedia biográfica e histórica del Perú.- Siglos XIX-XX*. (Tomo VI). Lima: Editorial Carlos Milla Batres. 1994.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex cadetes navales del Perú*. Lima: Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú. 1982.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Lazos de sangre. La familia Cortés en Perú y Chile (siglos XVII al XX)*. Lima: Instituto Peruano de Economía y Política, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso y Universidad Bernardo O'Higgins. 2013.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao, 1746-1824*. México: D.F.: Bonilla Artigas Editores y Universidad Nacional Autónoma de México. 2015.
- PIÉROLA, Nicolás de. *Calendario y guía de forasteros de Lima para el año bisiesto de 1828*. Lima: Imprenta de la Instrucción Primaria. 1827.
- PORRAS BARRENECHEA, Raúl. *Cervantes y el Perú*. 1945. [Consulta: 19 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://cvc.cervantes.es/literatura/quijote_america/peru/porras.htm.
- PUENTE CANDAMO, José Agustín de la. *La Independencia.- 1790 a 1826*. En: *Historia Marítima del Perú* (tomo V, vol. 1). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1981.
- RIVA-AGÜERO Y OSMA, José de. "Don Fernando de Castro Bolaños y Rivadeneyra, Gobernador del Callao y General de la Mar del Sur a principios del siglo XVII, y su descendencia en el Perú". *Primer Congreso de Genealogía y Heráldica (tomo II)*. Madrid: Compañía Ibero-Americana de Publicaciones. 1930.
- RIVA-AGÜERO Y OSMA, José de la. 1963. [Consulta: 19 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://cvc.cervantes.es/literatura/quijote_america/peru/riva.htm.
- RIZO-PATRÓN BOYLAN, Paul. De la genealogía a la prosopografía: de los estudios de Riva-Agüero a nuestros días. En: *Boletín del Instituto Riva-Agüero*, 1996. pp. 353-363.
- ROMERO PINTADO, Fernando. *La República-1850 a 1870*. En: *Historia Marítima del Perú* (tomo VIII, vol. 1). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1984.

- TRAZEGNIES, Ferdinand de. Los Vásquez de Velasco. Historia genealógica de una noble e ilustre familia española del Perú. En: *Revista Histórica*. Lima, 1943. Tomo XVI, pp. 7-41.
- UNANUE, Hipólito. *Guía política, eclesiástica y militar del Virreynato del Perú para el año de 1795*. Lima: Imprenta Real de los Niños Huérfanos. 1795.
- VÁLGOMA, Dalmiro de la; EL BARÓN DE FINESTRAT. *Real Compañías de Guardia Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de caballeros aspirantes* (tomo III). Madrid: Instituto Histórico de Marina, 1945, p. 249, 250, 343, 363.
- WALKER, Charles. *Colonialismo en ruinas. Lima frente al terremoto y tsunami de 1746*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2012.





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.

oticias nacionales noticias nacionales noticias nacional
noticias nacionalesnoticias nacionales noti
acionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noticias naci
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
noticias nacionales noticias nacionales no
acionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacion
noticias nacionales noticias nacionales notic
cionales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales notic
cionales noticias nacionales noticias nacionales noti
ionales noticias nacionales noticias nacionales noti

Ejercicio Multinacional Unitas LVII-2016 a bordo del BAP *Quiñones*



La Escuela Naval del Perú fue escenario de la despedida de 62 cadetes de cuarto año, que realizarán su viaje de instrucción al extranjero durante la realización del Ejercicio Multinacional Unitas LVII-2016, a bordo de la fragata misilera BAP *Quiñones*.

Cabe destacar que los viajes de instrucción son parte de las actividades formativas del programa de Ciencias Marítimas Navales de la Escuela Naval. En ellos, los cadetes realizan sus prácticas preprofesionales, donde convergen todos los ámbitos y las áreas de formación que recibe un cadete naval para convertirse en un oficial de Marina.

Durante la travesía, los cadetes recibieron charlas y academias de los diversos sistemas y equipos con los que cuenta una fragata misilera en el área de Formación Académica. En el área de Formación Física, los cadetes desarrollaron habilidades que les permiten mantenerse psicofísicamente aptos en los espacios compilados existentes en una unidad de combate. En el área de Formación Náutica, tuvieron una rutina de una unidad de combate por más de 30 días. En el área de Formación Naval, los cadetes participaron en el Ejercicio Multinacional Naval más antiguo en el mundo, Unitas LVII-2016: a bordo del BAP *Quiñones*, cruzaron la línea ecuatorial y transitaron por el canal de Panamá, dos sitios importantes para todo marino.

En esta oportunidad, la fragata misilera peruana, conocida como *El Cazador del Mar*, una vez más demostró el profesionalismo de los marinos. El óptimo estado de alistamiento de las unidades navales de la Marina de Guerra del Perú se puso de manifiesto tras la excelente intervención del BAP *Quiñones* en la versión LVII del Ejercicio Multinacional Unitas, que culminó con éxito el 26 de setiembre.

El importante operativo se desarrolló en dos fases. La primera fue "Work Up", con ejercicios de maniobras tácticas, operaciones aéreas, operaciones de búsqueda y rescate, y operaciones de interdicción marítima. En la segunda fase,

"Escenario", se simuló una situación de conflicto asimétrico, en la cual participó una fuerza multinacional liderada por Panamá y conformada por los países invitados que debieron interoperar unidades de superficie aéreas de diferentes nacionalidades.



El Ejercicio Multinacional Unitas LVII-2016 reunió a unidades navales y aéreas de Colombia, Chile, Estados Unidos, El Salvador, Honduras, Panamá, México y el Perú, además de otros cinco países observadores: Guatemala, Costa Rica, Reino Unido, Belice y República Dominicana.

Durante el desarrollo del ejercicio, el comandante de la Cuarta Flota de la Marina Americana, almirante Radm Sean Buck, acompañado del comandante de la Fuerza de Superficie, contralmirante Alberto Alcalá Luna, visitaron el BAP *Quiñones*, donde compartieron con toda la tripulación.

Cabe referir que el próximo año el Perú será anfitrión del ejercicio Unitas 2017, cuya posta la tomó el comandante de la Fuerza de Superficie, en la ceremonia de clausura.

Condecoración Orden Cruz Peruana al Mérito Naval al jefe de Operaciones Navales de la Armada de la República de Corea

En el Club Naval de Seúl, se condecoró al jefe de Operaciones Navales de la Armada de la República de Corea (Chief of Naval Operations, Republic of Korea Navy), almirante Jung Ho-sub, con la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval, en el grado de Gran Cruz, Distintivo Blanco, por su contribución al engrandecimiento de la Marina de Guerra del Perú.



La ceremonia fue presidida por el

embajador Jaime Pomareda Montenegro, quien estuvo acompañado por el agregado naval del Perú, capitán de navío César Morales Huerta-Mercado. Asimismo, estuvieron presentes oficiales de dicho país, el agregado militar y de la Fuerza Aérea y cuerpo diplomático de la Embajada del Perú acreditado en la República de Corea.



Cabe destacar que el almirante Jung Ho-sub, a través de su gestión, cumplió a cabalidad el Memorándum de Entendimiento (MOU) suscrito entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada de la República de Corea, que establece el esquema de los proyectos "Buque de Guerra" e "Industria de Defensa Nacional", así como el intercambio de información tecnológica y científica, la cooperación en educación y la capacitación del personal de las Armadas de ambos países.

Asimismo, viabilizó la transferencia del ROKS *Gyeongju* (PCC-758) a la Marina de Guerra del Perú, buque que se encontraba en buenas condiciones de operatividad y hasta hace poco tiempo maniobrado óptimamente en aguas coreanas. Dado al compromiso de amistad y cooperación militar que la Armada coreana tiene con la MGP, designó a la corbeta misilera de mejor *performance* para ser confiada a la institución. En paralelo, dispuso que se iniciara el mantenimiento de la unidad, a cargo del Arsenal Naval de la Base Naval de Jinhane, donde se efectuaron trabajos de recorrido y reparación de equipos y sistemas de ingeniería, armas, electrónica y cubierta, para que el buque tuviera una navegación segura durante su travesía hacia el Perú y que pudiera operar en el Mar de Grau con el máximo grado de alistamiento.

III Simposio Internacional de Seguridad y Defensa

Con gran expectativa se realizó el III Simposio Internacional de Seguridad y Defensa, denominado "Reexaminando el concepto de seguridad multidimensional y el compromiso del poder naval en la seguridad y desarrollo de las naciones", que, del 12 al 15 de setiembre, congregó la participación de expo-

sitores y panelistas de prestigio internacional, en las instalaciones del Hotel Los Delfines en Lima.



En la inauguración del encuentro internacional, asistió la presidenta del Congreso, Luz Salgado Rubianes; el ministro de Defensa, Mariano González Fernández, oficiales de diversas nacionalidades, funcionarios y representantes de otras Escuelas Superiores de Guerra y universidades del país, entre otros, quienes durante cuatro días pudieron conocer e intercambiar puntos de vista sobre los diferentes temas tratados.

El comandante general de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo, en su discurso inaugural indicó que: "Es de importancia para todas las naciones la realización de este tipo de eventos que contribuyen a la seguridad y defensa de las regiones".

La primera sesión, "Cultura y gestión de defensa", se inició con el tema "La cultura de defensa entre las nuevas dimensiones de seguridad", a cargo del Ph.D. Isidro Sepúlveda Muñoz, profesor de Historia Contemporánea de la Universidad Nacional de Educación a Distancia de Madrid (España). Continuó el tema "Tendencias recientes en la violencia política a nivel mundial", a cargo del doctor Farid Kahhat Kahatt, del Departamento de Ciencias Sociales de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Importante y enriquecedora fue también la disertación del director general del Instituto Español de Estudios Estratégicos, general de brigada ET Miguel Ballesteros Marín, con el tema "Diseño de estrategias para la gestión de defensa". El director de la Maestría en Economía de la Universidad del Pacífico del Perú, Ph.D. Juan Mendoza Pérez, abordó el tema "Economía para la defensa nacional".

Durante la segunda sesión, "Fuerza de submarinos: poder vigente proyectado al futuro" se amplió el tema "Operaciones submarinas: submarinos convencionales" a cargo del comandante del Primer Escuadrón de Submarinos de la Marina de la República Federal de Alemania, capitán de fragata Lars Johst; seguido por el comandante de la Fuerza de Submarinos de la Marina de

Brasil, contralmirante Oscar Moreira da Silva Filho, quien disertó acerca de "Estrategia nacional de defensa de Brasil y las operaciones submarinas".



Los asistentes enriquecieron sus conocimientos acerca de seguridad y defensa, con los valiosos aportes del segundo comandante de la Fuerza de Submarinos del Atlántico de Estados Unidos, contralmirante USN Andrew Lennon, quien disertó el tema "La importancia de los submarinos: nuevas amenazas, nuevos roles", y del doctor William F. Bundy, Ph.D. de la Naval Warfare Research Group U.S. Naval War College, que culminó la segunda sesión con el tema "El futuro de la guerra submarina: del *Nautilus* hacia submarinos híbridos".

En la tercera sesión, "Seguridad y defensa: una visión empresarial", se trataron los temas "La contribución del emprendimiento social y las alianzas público-privadas a la seguridad humana y a la creación de valor compartido", por el eministro de la Producción y exministro de Transportes y Comunicaciones del Perú, contralmirante (r) José Nicanor Gonzales Quijano.

Se continuó con "El SEMAN y su relación con la defensa y el desarrollo", a cargo del director del Proyecto KT-1P del Servicio de Mantenimiento de la Fuerza Aérea del Perú, coronel FAP Lizardo Orchard Forno. Luego se abordaron los temas "El SIMA y su relación con la defensa y el desarrollo", por el director ejecutivo del Servicio Industrial de la Marina SIMA Perú, contralmirante Silvio Alva Villamón, y "El *offset* y la Marina de Guerra del Perú", por el jefe de la Oficina de Compensaciones Industriales y Sociales Offset de la Dirección General del Material de la Marina de Guerra del Perú, capitán de navío Jorge Zegarra Rivas.

Culminaron las sesiones el presidente del Dolin International Trade and Capital (Estados Unidos), doctor Dov Hyman, con el tema "*Offset*: cómo las naciones pueden maximizar sus propuestas de participación industrial para que sean sostenibles y eficientes", y el especialista Enrique Navarro Gil, de MQglobalnet (España), quien desarrolló el tema "Del *offset* a la estrategia empresarial de la defensa".

El III Simposio Internacional de Seguridad y Defensa es desarrollado por la Marina de Guerra del Perú a través de la Escuela Superior de Guerra Naval (ESUP).

Niños integrantes del Programa Tinkuy 2016 realizaron jornada cultural en recintos de la Marina de Guerra del Perú



La Marina de Guerra del Perú recibió la visita de niños y niñas que participaron del V Encuentro Nacional de Pueblos Originarios, Afroperuanos y otras Tradiciones Culturales, denominado Tinkuy 2016, encuentro promovido por el Ministerio de Educación del Perú, para convivir, intercambiar experiencias y costumbres propias de sus culturas.

Los entusiastas estudiantes de sexto grado de primaria, provenientes de 15 pueblos indígenas y tres comunidades afroperuanas, tuvieron la oportunidad de ampliar sus conocimientos en torno a la fascinante historia naval y de los héroes que dieron su vida en defensa de los intereses nacionales.

La jornada cultural incluyó la visita al Museo Naval del Perú en el Callao, el Museo de Sitio Submarino Abtao y la unidad emblemática de la Marina de Guerra, el crucero misilero BAP *Almirante Grau*, donde fueron recibidos por guías de turismo y profesionales capacitados para orientar y responder de manera didáctica sus preguntas. El capitán de corbeta Luis del Álamo Carazas les dio la más cordial bienvenida a nombre de la institución y fue el anfitrión de la jornada.

Cabe indicar que *tinkuy* es un término quechua que significa "encuentro". Por ello, se realiza anualmente desde hace cinco años y en su quinta edición se denomina "Recuperemos y valoremos los juegos y juguetes de nuestros pueblos originarios, afroperuanos y otros pueblos del Perú". Esta temática central dio oportunidad para que los estudiantes investiguen sobre sus juegos ancestrales y actuales.

Construcción del buque multipropósito para la Marina de Guerra del Perú

El 14 de setiembre de 2013, con la puesta de quilla se inició uno de los proyectos más importantes de los Servicio Industrial de la Marina (SIMA-Callao): la construcción del primer buque multipropósito tipo LPD (Landing Platform Dock) de la Clase Makassar, que llevará el nombre de BAP *Pisco*.



Los buques multipropósitos son de diseño coreano y fabricados originariamente para la Armada de Indonesia, donde actualmente se operan cuatro buques de similares características. Esta unidad de asalto anfibio del tipo LPD (Landing Platform Dock), cuya parte posterior se sumerge en el mar para facilitar la salida de lanchas y vehículos anfibios, significará el remplazo de los buques actuales del tipo LST (Landing Ship Tank). Estas unidades tendrán la capacidad de ejercer el poder naval en custodia de los intereses del Estado, así como brindar ayuda humanitaria ante posibles emergencias ante la ocurrencia de desastres naturales, al ejecutar las tareas de evacuación de damnificados, atenciones médicas y sostener los servicios públicos esenciales. Asimismo, salvaguardará la vida humana en el mar realizando tareas de búsqueda y rescate a embarcaciones colapsadas, y manteniendo el control y la protección del tráfico marino. Además, efectuará labores de Interdicción Marítima con la finalidad de suprimir los ilícitos en el mar, como el tráfico ilícito de drogas y de armas, la pesca ilegal, la trata de personas, el contrabando y la piratería. Para ello, empleará los medios aéreos y marítimos con que cuenta a bordo.

Este buque tendrá 122 metros de eslora por 22 metros de manga y 4,5 metros de calado, y un desplazamiento de 7.300 toneladas. Superará las 11.000 toneladas a plena carga. Podrá transportar hasta 450 infantes de Marina, adicionales a los 205 tripulantes de la dotación de la misma nave. Dispondrá de un sistema RO-RO (Roll On-Roll Off) y contará con dos compuertas laterales para embarcar material (de acuerdo con la configuración de la misión), vehí-

culos militares o civiles, en una cubierta de vehículos y una cubierta de tanques que están conectadas interiormente por un ascensor de carga. Asimismo, contará con un dique inundable, el cual permite el ingreso o salida de dos lanchas de desembarco LCU (Landing Craft Utility) de 23 metros cada una, mediante las cuales se puede desembarcar carga, vehículos o personal a playa.



Además, tendrá cubierta de vuelo y hangar, que permitirá la operación con helicópteros, un área médica que comprende una sala de operaciones, una sala de rayos X, una sala de triaje, una sala de odontología, una farmacia, un laboratorio y tres salas de recuperación con capacidad hasta para 17 personas.

Cabe resaltar que los buques multipropósito mejorarán las capacidades de la Armada en misiones de apoyo y sustento a la población civil, nacional e internacional, por su gran capacidad de transporte de carga y medios necesarios en comparación con los medios terrestres y aéreos. Adicionalmente, incrementará las áreas de control y custodia en beneficio de los intereses nacionales. Podrá brindar apoyo humanitario a los países que lo requieran, debido a la capacidad expedicionaria con que cuenta la unidad.

Afirmado del Pabellón Nacional del remolcador auxiliar de salvamento BAP *Morales*

Para controlar, vigilar y defender el dominio marítimo en el ámbito fluvial y lacustre, los Servicios Industriales de la Marina (SIMA-Perú) concluyeron la construcción, implementación e incorporación del remolcador auxiliar de salvamento BAP *Morales*, que



fue presentado el 3 de noviembre en el muelle antedique de la Base Naval del Callao.



Esta significativa ceremonia fue presidida por el ministro de Defensa, Mariano Gonzáles Fernández, quien estuvo acompañado por el comandante general de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo.

Durante el acto, la máxima autoridad naval resaltó que: "Para nuestra institución ha sido de relevante importancia contar con un remolcador auxiliar de salvamento, como unidad de respuesta rápida y eficaz ante cualquier requerimiento de las unidades y dependencias navales, y como apoyo a la ciudadanía mediante operaciones de buceo, salvamento, búsqueda y rescate en nuestro litoral. Por ello, se han optimizado los esfuerzos institucionales en el proceso de construcción, supervisión e implementación de esta unidad, y se ha reforzado la capacitación y entrenamiento de su dotación, tarea que fue asignada en 2014 a los Servicios Industriales de la Marina, que han efectuado el diseño y construcción con tecnología y mano de obra netamente nacional, lo que demuestra el gran profesionalismo y alto nivel tecnológico de nuestro personal que integra los Servicios Industriales de la Marina".

Es importante referir que la unidad está diseñada para las operaciones de buceo y salvamento y será un elemento de respuesta inmediata ante cualquier requerimiento de las unidades navales, así como para la defensa y seguridad nacional.

Tiene 32 metros de eslora, 12 metros de manga y puntal de 4,5 metros. Puede desplazar 500 toneladas métricas. Cuenta con un sistema de propulsión convencional de dos ejes, dos máquinas con motorización principal, tres grupos electrógenos, capacidad para almacenar hasta 50.000 galones de combustible y 17.000 galones de agua. Posee sistema de lucha contra incendios, de fondeo de precisión con cuatro anclas, planta de aire de alta y baja presión, LARS para lanzamiento y recuperación de buzos, cámara hiperbárica para dos personas, estación de control de buceo, cordones umbilicales de 300 pies, entre otros implementos.

Condecoración Orden Cruz Peruana al Mérito Naval a personal de la Armada de España



El comandante general de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo, condecoró con la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Caballero, Distintivo Blanco, al teniente de navío Esp. Cándido Couselo Sánchez y al sargento 1.º Esp. Alfonso López Canesa. de la Armada de España, por haber contribuido al engrandecimiento de la institución.

El 10 de noviembre, en el salón Grau de la Comandancia General de la Marina, la máxima autoridad naval en representación del Canciller de la Orden dio lectura a la fórmula de imposición de la condecoración, distinción que fue otorgada por haber contribuido eficientemente en la capacitación y asesoramiento a la dotación del buque escuela a vela BAP *Unión*.

Cabe destacar que el personal distinguido cumplió con sus labores con profesionalismo y dedicación, trasmitiendo conocimientos a la dotación de la unidad peruana, con lo cual se permitió garantizar la correcta operación en el uso del velamen y aparejos en este tipo de naves.

Tras la lectura de la resolución y la fórmula de imposición, el comandante general de la Marina impuso las condecoraciones a cada uno de los oficiales. La reunión finalizó con el saludo de las autoridades y familiares asistentes a los condecorados.

Primera dotación que cumplirá servicio a bordo del BAP *Carrasco* viajó a España

El director de Hidrografía y Navegación, contralmirante Rodolfo Sablich Luna Victoria, deseó "buen viento y buena mar" al personal superior y subalterno que

viajó a España para formar parte de la primera dotación del buque oceanográfico polar BAP *Carrasco*.



La dotación que viajó, a cargo del capitán de corbeta Paulo Sisniegas Ángeles, será entrenada en las diferentes capacidades que ofrece esta unidad, la cual cuenta con sistemas y equipos de tecnología de vanguardia destinados a realizar investigaciones en las áreas de oceanografía, física, química, geología y geofísica marina, levantamientos hidrográficos y meteorología.

El personal de la Dirección de Hidrografía y Navegación tendrá la alta responsabilidad de traer a nuestro país el nuevo buque oceanográfico con capacidad polar, que permitirá contribuir a mejorar los servicios de investigación oceanográfica de la Marina de Guerra del Perú en el dominio marítimo y la Antártida.

Esta unidad tiene 95,3 metros de eslora, 18,0 metros de manga y un puntal de 9,2 metros. Poseedor de una desplazamiento de 5.000 toneladas y un calado máximo de 5,95 metros. Tienen autonomía de 51 días, velocidad máxima de 16 nudos y velocidad crucero de 12 nudos. Contará con una dotación de 50 tripulantes y 60 científicos.

Marina de Guerra del Perú cumplió deseo de niños de la Asociación Make A Wish Perú

Make A Wish Perú es una asociación civil sin fines de lucro creada en 2003, con el fin de hacer realidad los deseos de niños y adolescentes entre los 3 y 18 años de edad que padecen alguna enfermedad amenazante. La Marina de Guerra del Perú y esta organización hicieron posible el anhelo de dos adolescentes, que vivieron experiencias diferentes y enriquecedoras llenos de esperanza, fuerza y alegría.

Enzo Vera Palomino padece de insuficiencia renal crónica terminal y recibe

diálisis interdiaria desde hace seis años. Jassuri Malqui recibe tratamiento contra su leucemia linfática aguda, esperando aún el trasplante de médula compatible a su organismo. Ambos con 17 años, desearon vivir la experiencia de navegar en aguas peruanas.



Aún con el deseo a flote, fue en una mañana calurosa que visitaron la Base Naval del Callao y conocieron al comandante del BAP *Montero*, capitán de navío César Zelada Levy, y su segundo comandante, el capitán de fragata Hugo Harold Valles Iglesias, quienes les dieron la bienvenida a bordo del buque y pusieron a la dotación a su servicio.

A su llegada, se les brindó un overol de faena para cada uno, con el fin de integrarlos a la dotación como miembros de la nave. Asimismo, desayunaron y recibieron una charla, donde les explicaron sobre las unidades con las que cuenta la Marina de Guerra.

Durante su estadía en el BAP *Montero*, fueron parte del ejercicio de puesto de maniobra al zarpar de la Base Naval del Callao. De igual modo, visitaron el puente de comando, donde recibieron una explicación sobre la función del Centro de Operaciones de Combate y la Central de Propulsión. Posteriormente, llegaron hasta la cubierta de vuelo y apreciaron las operaciones con helicóptero. Además, conocieron a sus pilotos y a los operaciones especiales que se encontraban a bordo.

Al finalizar el recorrido, los comandantes del BAP *Montero* agradecieron a los visitantes por la confianza puesta en la Marina de Guerra y les entregaron unos recuerdos a los adolescentes y a las voluntarias de la Asociación Make A Wish Perú, quienes se sintieron muy agradecidas por cumplir el deseo de los jóvenes, un día de navegación por la costa limeña a bordo del BAP *Montero*.

SIMA-Perú participó en Feria Internacional EXPONAVAL 2016



En el marco de la estrategia de la empresa SIMA-Perú para alcanzar objetivos comerciales claramente definidos entre sus posibles clientes de Sudamérica y Centroamérica, participó en la X Exhibición y Congreso Internacional Naval y Marítimo para Latinoamérica "Exponaval 2016", del 29 de noviembre hasta el 2 de diciembre en la Base Aeronaval Concón, en la Región de Valparaíso, en Chile.

Junto a más de 140 empresas expositores y 31 delegaciones diplomáticas, SIMA está dando a conocer los resultados de sus últimos proyectos, como el buque escuela a vela BAP *Unión*, el primer buque multipropósito tipo LPD, Clase Makassar, y el Remolcador Auxiliar de Salvamento (RAS) BAP *Morales*, así como la construcción de dos patrulleras marítimas, las cuales ya operan al norte del Perú.

Es preciso señalar que una de las primeras visitas al *stand* del SIMA fue la del presidente del Senado de Chile, Ignacio Walker Prieto, quien apreció el gran nivel y desarrollo de la industria naval para llevar adelante proyectos de construcción de embarcaciones de alto bordo. Asimismo, contó con la visita de distintas delegaciones, como la de Angola, interesada en conocer los procesos econstructivos tecnológicos que utiliza la empresa.

Oficial de la Marina de Guerra ocupó primer puesto en el Curso Internacional de Oficiales de Guerra de Superficie en Newport (Estados Unidos)

En las instalaciones de la Escuela de Oficiales de Superficie (SWOS) en la Estación Naval de Newport (Rhode Island, Estados Unidos), se celebró la graduación del Curso Internacional de Oficiales de Guerra de Superficie. La Marina

de Guerra del Perú fue representada por el alférez de fragata José Ricardo Navach Cortes, quien se graduó con honores por ocupar el primer puesto entre 17 oficiales de diversas armadas del mundo.



La ceremonia fue presidida por el Segundo Comandante de la Escuela de Oficiales de Superficie, capitán de fragata Kevin P. Meyers, y contó con la presencia del director del Grupo de Estudio Estratégico de Operaciones Navales, vicealmirante (r) James P. Wisecup.

El mencionado curso se inició el 8 de agosto y duró cuatro meses, en los cuales los oficiales alumnos siguieron un programa de estudios intensivo en las distintas áreas de la Guerra Naval, Guerra Antisubmarina, Guerra Antiaérea, Guerra de Superficie, Guerra Electrónica, Guerra de Minas, así como también en la profundización en lo relacionado con Operaciones de Seguridad Marítima, Operaciones Antipiratería, entre otras. Esto permitió a los alumnos adquirir conocimientos que fueron posteriormente puestos a prueba en los modernos simuladores de realidad virtual con los que cuenta dicha escuela.

En curso de Estado Mayor en la Marina de Brasil oficial peruano tuvo resaltante participación

En Río de Janeiro se realizó la ceremonia de graduación del Programa de Maestría y Curso de Estado Mayor para Oficiales Superiores, realizada en la Escuela de Guerra Naval de la Marina de Brasil, que fue presidida por el comandante general de dicha institución, almirante de escuadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira.

El curso contó con la presencia de 121 oficiales superiores de las Marinas de Brasil, Estados Unidos, Francia, Argentina, Venezuela, Bolivia, Namibia y el Perú, entre los cuales se graduó el capitán de corbeta Ernesto Quijandría Casanova,

quien tuvo una destacada participación entre sus similares, al obtener el reconocimiento por el más alto rendimiento académico entre los oficiales alumnos extranjeros participantes.



Asimismo, el grado académico obtenido por el oficial superior en mención al culminar el año académico fue de máster en Ciencias Navales por la Marina de Brasil, además de diplomado en Gestión Empresarial y Gestión de Proyectos, otorgado por la Universidad Federal de Río de Janeiro.

En la ceremonia estuvieron presentes el cónsul general del Perú en Río de Janeiro, Rolando Ruiz Rosas Cateriano, así como el agregado de defensa adjunto y naval a la Embajada del Perú en la República Federativa del Brasil, capitán de navío Mario Cacho Pella.

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.



ias internacionales noticias internacionales noticias internacional
as internacionales noticias internacionales
nternacionales noticias internacionales noticias internacional
noticias internacionales noticias internacionales noticias
nternacionales noticias internacionales noticias internacional
cias internacionales noticias internacional
rnacionales noticias internacionales noticias internacionales noticias
nales noticias internacionales noticias internacionales noticias
ales noticias internacionales noticias internacionales
ticias internacionales noticias internacionales noticias
nacionales noticias internacionales noticias internacional
nternacionales noticias internacionales noticias
onales noticias internacionales noticias internacional
as internacionales noticias internacionales noticias
onales noticias internacionales noticias internacional
nternacionales noticias internacionales noticias
onales noticias internacionales noticias internacional

AUSTRIA

Adquisición de nuevos submarinos



El submarino *HMAS Sheean* (SSG 77), de la clase Collins, ingresando a la base naval de Pearl Harbor durante los ejercicios Rimpac 2014. Fuente: US Navy

El 26 de abril el Gobierno australiano anunció que la empresa estatal francesa DCNS había sido seleccionada para el programa de reemplazo de los seis submarinos de la clase Collins en servicio con la Armada Real Australiana. El programa está valorizado en US$ 38.500 millones y contempla la construcción de 12 unidades en los astilleros de ASC en la ciudad de Adelaida, capital del estado de Australia Meridional[1]. Esta elección abrió un periodo de negociaciones que culminó con la firma el 20 de diciembre de un acuerdo Intergubernamental por parte del primer ministro australiano, Malcolm Turnbull, y del ministro de Defensa francés, Jean-Yves Le Drian. Junto con la firma de un acuerdo para compartir información clasificada firmado el 13 de diciembre, se completa el marco legal necesario para la ejecución de un programa de esta envergadura[2].

La firma del acuerdo intergubernamental parece sellar finalmente el destino de un proceso que ha experimentado varias idas y venidas a lo largo de los años. El programa de reemplazo de los Collins, conocido como Future Submarine Programme o SEA 1000, se inició en 2007, con el fin de encontrar un diseño que se adecúe a los particulares requerimientos australianos. La Armada Real opera a grandes distancias de sus costas y, por ello, necesita submarinos de gran alcance y autonomía. Suele operar en concierto con la Armada de Estados Unidos, por lo que cualquier diseño elegido debe incorporar un sistema de combate y armas de fabricación norteamericana[3]. Tales requerimientos

1. PITTAWAY, Nigel. Australia Chooses French Design for Future Submarine. 26 de abril de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.defensenews.com/story/defense-news/2016/04/26/australia-chooses-french-design-future-submarine/83532778
2. GADY, Franz-Stefan. Australia, France Sign Deal to Build 12 Submarines. 21 de diciembre de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible e n: http://thediplomat.com/2016/12/australia-france-sign-deal-to-build-12-submarines.
3. VAVASSEUR, Xavier. Strengths & Weaknesses of the Contenders for Australia's Submarine Replacement Programme. 2 de junio de 2015. [Consulta: 21 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.navyrecognition.com/index.php/focus-analysis/naval-technology/2777-strengths-a-weaknesses-of-the-contenders-for-australias-submarine-replacement-programme.html

podrían ser satisfechos adquiriendo submarinos nucleares que alcanzan velocidades muy superiores a los de sus contrapartes convencionales y tienen un alcance prácticamente ilimitado. Sin embargo, tal opción fue descartada, pues Australia no cuenta con plantas de energía nuclear y, por tanto, carece de la infraestructura y la experiencia necesarias para mantener tales submarinos. Ello implicaría que los submarinos y su mantenimiento deberían ser realizados en el extranjero, con el consiguiente perjuicio para la industria naval nacional[4].



El submarino *JS Hakuryu* (SS 503), de la clase Sōryū, ingresando a la base naval de Pearl Harbor en 2015. Fuente: US Navy.

Los diseños de submarinos para exportación existentes en el mercado no cumplen con los requisitos del programa SEA 1000 arriba descritos, pues la mayoría han sido diseñados para patrullar aguas costeras y sus inmediaciones. Para febrero de 2015 las opciones en competencia se habían reducido a tres: la clase Sōryū, fabricada en Japón por Mitsubishi Heavy Industries (MHI) y Kawasaki Shipbuilding Corporation (KSC); el Tipo 216, una versión agrandada del Tipo 214, propuesta por ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS); y el Shortfin Barracuda, una versión de propulsión convencional de los submarinos nucleares de ataque Barracuda, presentada por la empresa francesa DCNS.

El primero de los submarinos de la clase Sōryū fue incorporado por las Fuerzas de Autodefensa Marítima de Japón en 2009. Desde entonces ha entrado en servicio una unidad nueva cada año, lo que hace un total de siete para 2016 y diez para 2019, cuando se estima que entrará en servicio el último de la serie[5]. Tienen una eslora de 84 metros, una manga de 9,1 y un calado de 8,5 para un desplazamiento de 2.900 toneladas en superficie y 4.200 en inmersión. Son impulsados por un sistema diésel-eléctrico con dos motores Kawasaki 12V 25/25 para una velocidad en superficie de 13 nudos y 20 en inmersión. Adicionalmente, cuentan con un sistema de propulsión independiente del aire (AIP,

4. STEWART, Camero. Questions asked of Australia's rejection of nuclear submarines. 22 de enero de 2016. [Consulta: 22 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.theaustralian.com.au/news/inquirer/questions-asked-of-australias-rejection-of-nuclear-submarines/news-story/60d1d6c7030ecbf91c053cbda47d4dfa
5. NAVY RECOGNITION. Soryu Class 16SS SSK Submarine - Japan Maritime Self-Defense Force. 10 de abril de 2015. [Consulta: 21 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.navyrecognition.com/index.php?option=com_content&view=article&id=2592

por sus siglas en inglés) basado en motores Stirling desarrollado por la empresa sueca Kockums, gracias a los cuales puede recorrer 6.100 millas náuticas a una velocidad de 6,5 nudos. Cuenta con sonares de proa, de flanco y de arrastre, que proveen información para un sistema de armas de seis tubos lanzatorpedos de 533 mm, que además de torpedos pueden lanzar minas y misiles antibuque Sub-Harpoon. La tripulación total consta de nueve oficiales y 56 marineros[6]. Para el concurso australiano el Sōryū contaba con la ventaja de ser el único de los contendores en servicio activo. Sin embargo, a pesar de su gran tamaño, quedaba corto en uno de los principales requerimientos: el alcance. Por ello, la propuesta japonesa incluía una extensión del casco y el rediseño de los tanques de combustible[7].



El submarino surcoreano *Son Won-il* (SS 072), de la clase 214, durante los ejercicios Key Resolve en las costas de Corea en 2008. Fuente: US Navy.

El segundo de los contendientes, el Tipo 216, contaba con la ventaja de la vasta experiencia y éxito de TKMS en el diseño de submarinos convencionales para el mercado nacional y la exportación, pero, a la vez, tenía la desventaja de nunca haber construido submarinos de grandes dimensiones como las requeridas por los australianos[8]. El diseño propuesto tiene 89 metros de eslora y un desplazamiento en inmersión de 4.345 toneladas. Tal como los Sōryū,

6. GLOBALSECURITY.ORG. SS-501 Soryu / 16SS / SS 2,900 ton Class. S. f. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.globalsecurity.org/military/world/japan/2900ton-specs.htm
7. KERR, Julian. Japan provides details of Soryu-class submarine offered to Australia. 13 de abril de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/59487/japan-provides-details-of-soryu-class-submarine-offered-to-australia
8. VAVASSEUR, Xavier. Strengths & Weaknesses of the Contenders for Australia's Submarine Replacement Programme. 2 de junio de 2015. [Consulta: 21 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.navyrecognition.com/index.php/focus-analysis/naval-technology/2777-strengths-a-weaknesses-of-the-contenders-for-australias-submarine-replacement-programme.html

combina un sistema de propulsión diésel-eléctrico con uno AIP, solo que, en vez de motores Stirling, emplea metanol y baterías de ion de litio para un alcance de 2.600 millas náuticas a cuatro nudos sin necesidad de emerger, que aumentan en 10.400 gracias al uso del *snorkel*. La tripulación es de 33 personas, que manejan seis tubos lanzatorpedos con 18 armas, entre misiles, minas y torpedos[9].



Impresión de artista de un submarino Shortfin Barracuda Block 1A. Fuente: DCNS.

Para la propuesta francesa, la empresa DCNS optó por seguir un camino diferente al de sus competidores. En vez de tomar su modelo de exportación, el Scorpene, y aumentar su tamaño hasta alcanzar las dimensiones requeridas, escogió como base el diseño del Barracuda, que ya tenía las dimensiones adecuadas, y cambiar su sistema de propulsión. El diseño resultante fue bautizado como Shortfin Barracuda Block 1A, tiene 97 metros de eslora y desplaza 4.500 toneladas en superficie y unas 5.000 en inmersión. Estará equipado con un sistema de propulsión diésel-eléctrico, pero sin AIP, como los propuestos para los diseños alemán y japonés. En lugar de una hélice convencional, tendrá un *hidrojet*, al igual que los Barracuda, lo que reduce el ruido generado. Se estima que tendrán cuatro tubos lanzatorpedos para un total de alrededor de 30 armas entre torpedos y misiles. Tal como se señaló anteriormente, la Armada australiana requería que cualquiera fuese el diseño que se elegido, porte torpedos de fabricación estadounidense Mk.48 y un sistema de combate del mismo origen, una versión actualizada del AN/BGY-1 que equipa a la clase Collins[10].

Tras la elección del Shortfin Barracuda en abril, el contrato estuvo en peligro cuando el diario *The Australian* publicó el 24 de agosto extractos de 22.400 páginas de documentos conteniendo información confidencial sobre los submarinos de la clase Scorpene diseñados por DCNS y en construcción bajo li-

9. KERR, Julian. Australia's New Submarines: Run Silent, Run German? 7 de setiembre de 2015. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/australias-new-submarines-run-silent-run-german-13791.
10. COATES, Peter. Specifications Table - Shortfin Barracuda Block 1A. Submarine Matters. 28 de abril de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://gentleseas.blogspot.pe/2016/04/specifications-for-shortfin-barracuda.html

cencia en la India. Los documentos fueron filtrados a este diario por uno de los asesores del senador Nick Xenophon, quien arguyó que actuaba en defensa de los intereses nacionales tras habérselos mostrado al contraalmirante Greg Sammut, director del proyecto SEA 1000, y a la Defence Intelligence Organisation, el servicio de inteligencia del sector defensa, en 2013, sin obtener respuesta. El escándalo puso en duda la capacidad de DCNS para mantener información secreta que, en este caso, parece haber sido robada por un exoficial naval francés que era subcontratista para DCNS y luego la llevó a Malasia, donde fue contratado como instructor, pues este país también opera submarinos Scorpene. Posteriormente, fue despedido sin poder acceder a su computadora de trabajo en la que se encontraban los documentos que la empresa para la que trabajaba envió luego al asesor de Xenophon, pensando que era información de rutina sobre el programa de entrenamiento. La firma del acuerdo intergubernamental ha confirmado que el proceso de adquisición sigue en marcha luego de revisiones intensas de los procedimientos de seguridad para el manejo de la información tanto en Australia como en Francia[11].

BANGLADESH

Recepción de los primeros submarinos de la Armada

El pasado 14 de noviembre el comandante en jefe de la Armada de Bangladesh recibió en los astilleros de la ciudad de Dalian, China, dos submarinos del Tipo 035G (clase Ming según la nomenclatura OTAN), los primeros submarinos en entrar en servicio en su país. Fueron adquiridos de segunda mano a la Armada del Ejército Popular de Liberación Chino en diciembre de 2013, a un costo estimado de US$ 203 millones y se espera que tras un periodo de entre-



La fragata *Bangabandhu* (F25), la unidad más importante en servicio con la Armada de Bangladesh. Fuente: US Navy.

11. STEWART, Cameron. Navigating the submarine leaks scandal: the story behind a scoop. 12 de diciembre de 2016. [Consulta: 21 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.theaustralian.com.au/national-affairs/defence/navigating-the-submarine-leaks-scandal-the-story-behind-a-scoop/news-story/e3e4a27912649b4200831fcb349d4188

namiento con tripulaciones bangladesíes partan a inicios de 2017 a su nuevo hogar en el golfo de Bengala, bajo los nombres *Nabajatra y Joyjatra*[12].

Las características principales de estos navíos son una eslora de 76 metros, una manga de 7,6 y un calado de 5,1 para un desplazamiento de 1.584 toneladas en superficie y 2.113 en inmersión. Cuentan con un sistema de propulsión diésel-eléctrico con dos motores diésel de 5.200 caballos de fuerza y dos hélices que les permiten alcanzar una velocidad de 15 nudos en superficie y 18 en inmersión. La tripulación de 57 hombres tiene a su disposición 6 tubos de 533 mm a proa y 2 a popa, para una carga total de 16 torpedos o 32 minas[13].

Con esta adquisición, Bangladesh sigue los pasos a otros países asiáticos que también han creado un servicio submarino recientemente, como Singapur, Malasia y Vietnam, tal como se reportó en esta misma sección en el primer número de la *Revista de Marina* de 2014. Sin embargo, a diferencia de los ejemplos mencionados, en este caso se contaba con un presupuesto limitado, lo que ha obligado no solo a recurrir a buques de segunda mano, sino también de un diseño bastante antiguo. En efecto, los submarinos de la clase Ming entraron en servicio en la década de 1970 como una versión mejorada del proyecto 633 (OTAN: clase Romeo), un diseño soviético producido en China bajo licencia como Tipo 033 desde inicios de la década de 1960[14]. A su vez, los Romeo son una versión mejorada del proyecto 613 (OTAN: clase Whiskey) en servicio con la Armada soviética desde inicios de la década de 1950[15].

CHILE

Modernización de las fragatas Tipo 23

De acuerdo con información publicada por la revista española *Defensa*, la Armada de Chile ha seleccionado a la empresa Lockheed Martin Canada para liderar el proyecto de modernización de sus tres fragatas del Tipo 23. El paquete adquirido a un costo de US$180 millones incluye el sistema de combate CMS 330

12. RAHMAT, Ridzwan. Bangladesh receives two refurbished Type 035 submarines from China. 15 de noviembre de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/65491/bangladesh-receives-two-refurbished-type-035-submarines-from-china.
13. SAUNDERS, Stephen (Ed.). *Jane's Fighting Ships 2004-2005*. Londres: Janes Information Group. 2004, p. 118.
14. SAUNDERS, op. cit., pp. 118 y 121.
15. NAVAL INSTITUTE PRESS. Conway's All the World's Fighting Ships, 1947-1995. Annapolis: United States Naval Institute Press. 1996, pp. 396-397.

desarrollado por la misma empresa, el radar de vigilancia TRS-4D de Airbus Defense & Space, y el misil antiaéreo Sea Ceptor del conglomerado europeo MBDA. Participarán de los trabajos las empresas chilenas SISDEF, que provee un *data link*, y ASMAR, en cuyos astilleros se desarrollarán los trabajos[16]. De esta manera se reemplazarán el sistema de combate Outfit DNA[1], el radar de vigilancia Tipo 996 y el misil antiaéreo Sea Wolf, con los cuales estaban equipadas estas fragatas cuando fueron transferidas de la Marina Real Británica a la Armada chilena entre 2006 y 2008. Los otros contendientes eran la empresa británica BAe Systems, con el mismo paquete adquirido por la Marina Real, bajo el Type 23 Capability Sustainment Programme que incluye el sistema de combate Outfit DNA(2), el radar ARTISAN 3D y el misil Sea Ceptor; la israelí IAI con el misil Barak-8, el radar ELM-2248 MF-STAR y un sistema de combate propio; y Thales Nederland. Una oferta de la empresa norteamericana Raytheon con el misil RIM-162 ESSM fue descartada previamente, a pesar de contar con la aprobación del gobierno de Estados Unidos[17].



La fragata chilena *Almirante Cochrane* (FF05) durante su participación en los ejercicios Rimpac 2016. Se aprecia el radar Tipo 96 en la cima del mástil y los dos radares de control de tiro Tipo 911 del sistema Sea Wolf a proa y a popa Fuente: US Navy.

El programa adoptado por la Armada chilena representa un salto cualitativo importante para las capacidades de sus fragatas Tipo 23, que se suma a la adquisición de sonares remolcados Tipo 2087, reportada en esta sección en el primer número de la *Revista de Marina* de 2014. En lo que se refiere al sistema de combate, el Outfit DNA[1] entró en servicio en 1994 en la fragata *HMS Westminster* (F237) del Tipo 23. Consta de 12 consolas multifunción a color unidas por una red de área local (LAN, por sus siglas en inglés) de fibra óptica a través de las cuales se procesa y presenta la data de los sensores y se controla los sistemas de armas[18]. Su reemplazo, el CMS 330, fue diseñado por Lockheed Martin Canada para la

16. SANDOVAL, Roberto. La Armada de Chile adjudica el reemplazo del Sea Wolf a Lockheed Martin. 17 de diciembre de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.defensa.com/frontend/defensa/armada-chile-adjudica-reemplazo-sea-wolf-lockheed-martin-vn20235-vst333
17. SCOTT, Richard. Chile set to choose from four bids for Type 23 upgrade. 7 de setiembre de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/63496/chile-set-to-choose-from-four-bids-for-type-23-upgrade
18. FORECAST INTERNATIONAL. Outfit DNA. Noviembre de 1997. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.forecastinternational.com/archive/disp_old_pdf.cfm?ARC_ID=1779.

actualización de las fragatas de la clase Halifax en servicio con la Real Marina de Canadá y ha sido adoptado por Nueva Zelanda para la modernización de sus fragatas de la clase ANZAC. Tiene la ventaja de ser un sistema de arquitectura abierta, lo que facilita tanto su adaptación a las necesidades de cada armada como la actualización de sus componentes[19]. Puede integrar hasta nueve estaciones de trabajo multifuncionales cada una equipada con tres pantallas[20].

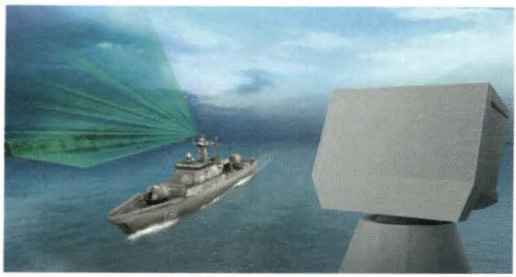


El mástil de la HMS Northumberland (F238), una de las fragatas británicas del Tipo 23. Empezando desde arriba, se aprecian la antena del sistema de identificación amigo enemigo (IFF), el radar Tipo 996, el sistema de medidas de apoyo electrónicas (ESM) UAT, el sistema de control de tiro optrónico GSA-8B, el radar de navegación Tipo 1008 y el radar Tipo 911. Fuente: Katie Chan.

En lo referido a los sensores, las Tipo 23 montan radares del Tipo 996, un sistema que fue instalado por primera vez en el *HMS Invincible* (R05) en 1987 y declarado operacional al año siguiente. Se trata de un radar de vigilancia aérea en tres dimensiones que opera en la banda E/F. Cuenta con una antena mecánica que rota 30 veces por minuto y emite múltiples haces con agilidad de frecuencias. En modo de operación normal puede vigilar el espacio aéreo hasta una distancia de 115 kilómetros frente a aviones de caza o ataque, a la par que permite la identificación de objetivos para sistemas de defensa de misiles de mediano y corto alcance. En modo de largo alcance se concentra todo el poder del radar en la función de vigilancia, lo que permite alcances de hasta 150 kilómetros frente a aviones de patrulla marítima. Existe también un modo de misiles especializado en la detección de misiles antibuque a ras del mar y un modo antiinterferencias electrónicas que permite ubicar sus fuentes[21].

19. LOCKHEED, Martin. Combat Management System. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.lockheedmartin.ca/ca/what-we-do/aerospace-defence/naval-systems/combat-management-system.html
20. BEADSMOORE, Jon. ANZAC Frigates get Maple Leaf Makeover. En: Navy Today, junio de 2014. Nro. 179, pp. 4-8.
21. FORECAST INTERNATIONAL. Type 996/AWS-9. Julio de 2005. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.forecastinternational.com/archive/disp_pdf.cfm?DACH_RECNO=765.

El sistema TRS-4D, de la multinacional europea Airbus Defense & Space, representa un desarrollo tecnológico considerable frente a su predecesor. Se trata de un radar de barrido electrónico activo (AESA, por sus siglas en inglés), lo cual quiere decir que está integrado por un conjunto de módulos de transmisión y recepción, cada uno de los cuales opera de manera independiente. Tal característica le permite desempeñar múltiples funciones al mismo tiempo, en vez de tener de cambiar de modo de operación por completo, como ocurría en los equipos de barrido mecánico, como el Tipo 996 y anteriores. A diferencia de la primera generación de sistemas, AESA no emplea transmisores de arseniuro de galio, sino de nitruro de galio, que incrementa la potencia de los equipos sin aumentar su consumo de electricidad. El TRS-4D opera en banda G y es ofrecido en dos variantes. La más completa incluye cuatro paneles fijos para una cobertura de 360° y la de menor costo solo un panel montado en una antena rotatoria[22]. Esta última es la variante seleccionada por la Armada chilena y por la estadounidense como reemplazo del TRS-3D en las unidades más recientes de sus buques de combate litoral (LCS, por sus siglas en inglés). Su alcance de detección se estima en 250 kilómetros[23].



El radar de vigilancia aérea TRS-4D. Fuente: Airbus Defense & Space.

En cuanto a la defensa aérea, las Tipo 23 cuentan con 32 lanzadores verticales de misiles Sea Wolf, un sistema diseñado para misiones de autodefensa frente a aeronaves y misiles antibuque con un peso de 82 kilogramos y un alcance de



Lanzamiento de un misil Sea Wolf desde la HMS Portland (F79), una fragata británica del Tipo 23. Fuente: Crown Copyright 2009.

22. AIRBUS DEFENSE & SPACE. TRS-4D™ (Aesa Technology) Multi-mode naval radar. 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://northamerica.airbus-group.com/north-america/usa/Airbus-Defense-and-Space/TRS-4D/Overview.htm.
23. WITHINGTON, Thomas. Sea Change. En: *Armada International*, agosto-setiembre de 2015. Vol. 39, nro. 4, pp. 38-43.

10 kilómetros[24]. Emplea un sistema de guiado automático enlazado a la línea de mira de los dos radares de control de tiro Tipo 911 con los que cuenta cada fragata Tipo 23. Esto quiere decir que solo pueden atacar dos blancos en simultáneo con hasta dos misiles cada uno. En contraste, su reemplazo, el misil Sea Ceptor, pesa 99 kilogramos y tiene un alcance superior a los 25 kilómetros. Cuenta con un sistema de guía de radar activo, lo que le permite enfrentar múltiples amenazas en simultáneo[25]. Para el programa chileno, este misil llevaba ventaja sobre sus competidores, pues se encuentra en proceso de instalación en las fragatas del Tipo 23 de la Marina Real británica, lo que reduce los riesgos y costos de instalación para los buques chilenos. Cada celda del sistema de lanzamiento Sea Wolf albergará ahora un misil Sea Ceptor, hasta sumar un total de 32 por cada fragata. Adicionalmente, se equipará a cada barco con dos Platform Data Link Terminal (PDLT), que permitirán establecer un enlace de datos desde el buque hacia el misil y viceversa[26].



Impresión de artista del lanzamiento de un misil Sea Ceptor desde una fragata del Tipo 23. Fuente: MBDA UK.

Bibliografía

- AIRBUS DEFENSE & SPACE. TRS-4D™ (Aesa Technology) Multi-mode naval radar. 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://northamerica.airbus-group.com/north-america/usa/Airbus-Defense-and-Space/TRS-4D/Overview.html
- BEADSMOORE, Jon. ANZAC Frigates get Maple Leaf Makeover. En: Navy Today, junio de 2014. Nro. 179, pp. 4-8.
- COATES, Peter. Specifications Table - Shortfin Barracuda Block 1A. Submarine Matters. 28 de abril de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://gentleseas.blogspot.pe/2016/04/specifications-for-shortfin-barracuda.html

24. ROYAL NAVY. Sea Wolf. 2009. [Consulta: 6 de julio de 2016]. Disponible en: http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/http://www.royalnavy.mod.uk/operations-and-support/surface-fleet/weapon-systems/sea-wolf
25. MBDA MISSILE SYSTEMS. Sea Ceptor. 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.mbda-systems.com/maritime-superiority/sea-ceptor
26. SCOTT, Richard. All go for Sea Ceptor. 18 de setiembre de 2015. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/54614/all-go-for-sea-ceptor-dsei15-d4.

- FORECAST INTERNATIONAL. Outfit DNA. Noviembre de 1997. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.forecastinternational.com/archive/disp_old_pdf.cfm?ARC_ID=1779
- FORECAST INTERNATIONAL. Type 996/AWS-9. Julio de 2005. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.forecastinternational.com/archive/disp_pdf.cfm?DACH_RECNO=765
- GADY, Franz-Stefan. Australia, France Sign Deal to Build 12 Submarines. 21 de diciembre de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://thediplomat.com/2016/12/australia-france-sign-deal-to-build-12-submarines
- GLOBALSECURITY.ORG. SS-501 Soryu / 16SS / SS 2,900 ton Class. S. f. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.globalsecurity.org/military/world/japan/2900ton-specs.htm
- KERR, Julian. Australia's New Submarines: Run Silent, Run German? 7 de setiembre de 2015. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/australias-new-submarines-run-silent-run-german-13791
- KERR, Julian. Japan provides details of Soryu-class submarine offered to Australia. 13 de abril de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/59487/japan-provides-details-of-soryu-class-submarine-offered-to-australia
- LOCKHEED, Martin. Combat Management System. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.lockheedmartin.ca/ca/what-we-do/aerospace-defence/naval-systems/combat-management-system.html
- MBDA MISSILE SYSTEMS. Sea Ceptor. 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.mbda-systems.com/maritime-superiority/sea-ceptor
- NAVAL INSTITUTE PRESS. *Conway's All the World's Fighting Ships, 1947-1995.* Annapolis: United States Naval Institute Press. 1996.
- NAVY RECOGNITION. Soryu Class 16SS SSK Submarine - Japan Maritime Self-Defense Force. 10 de abril de 2015. [Consulta: 21 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.navyrecognition.com/index.php?option=com_content&view=article&id=2592
- PITTAWAY, Nigel. Australia Chooses French Design for Future Submarine. 26 de abril de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.defensenews.com/story/defense-news/2016/04/26/australia-chooses-french-design-future-submarine/83532778
- RAHMAT, Ridzwan. Bangladesh receives two refurbished Type 035 submarines from China. 15 de noviembre de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/65491/bangladesh-receives-two-refurbished-type-035-submarines-from-china
- ROYAL NAVY. Sea Wolf. 2009. [Consulta: 6 de julio de 2016]. Disponible en: http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/http://www.royalnavy.mod.uk/operations-and-support/surface-fleet/weapon-systems/sea-wolf
- SANDOVAL, Roberto. La Armada de Chile adjudica el reemplazo del Sea Wolf a Lockheed Martin. 17 de diciembre de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.defensa.com/frontend/defensa/armada-chile-adjudica-reemplazo-sea-wolf-lockheed-martin-vn20235-vst333
- SAUNDERS, Stephen (Ed.). *Jane's Fighting Ships 2004-2005.* Londres: Janes Information Group. 2004.
- SCOTT, Richard. All go for Sea Ceptor. 18 de setiembre de 2015. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/54614/all-go-for-sea-ceptor-dsei15-d4
- SCOTT, Richard. Chile set to choose from four bids for Type 23 upgrade. 7 de setiembre de 2016. [Consulta: 20 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.janes.com/article/63496/chile-set-to-choose-from-four-bids-for-type-23-upgrade
- STEWART, Cameron. Questions asked of Australia's rejection of nuclear submarines. 22 de enero de 2016. [Consulta: 22 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.theaustralian.com.au/news/inquirer/questions-asked-of-australias-rejection-of-nuclear-submarines/news-story/60d1d6c7030ecbf91c053cbda47d4dfa
- STEWART, Cameron. Navigating the submarine leaks scandal: the story behind a scoop. 12 de diciembre de 2016. [Consulta: 21 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.theaustralian.com.au/national-affairs/defence/navigating-the-submarine-leaks-scandal-the-story-behind-a-scoop/news-story/e3e4a27912649b4200831fcb349d4188
- VAVASSEUR, Xavier. Strengths & Weaknesses of the Contenders for Australia's Submarine Replacement Programme. 2 de junio de 2015. [Consulta: 21 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.navyrecognition.com/index.php/focus-analysis/naval-technology/2777-strengths-a-weaknesses-of-the-contenders-for-australias-submarine-replacement-programme.html
- WITHINGTON, Thomas. Sea Change. En: *Armada International*, agosto-setiembre de 2015. Vol. 39, nro. 4, pp. 38-43.

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.

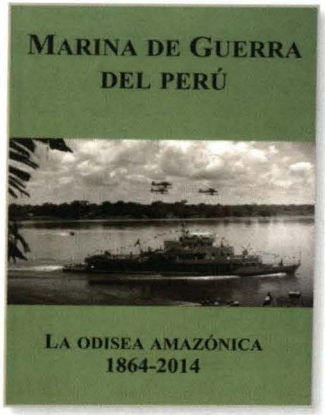


Casaretto Alvarado, Fernando

Marina de Guerra del Perú. Odisea amazónica

Lima, Comandancia General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval, 2014

252 p., ilus. Color, fotos



Tradicionalmente la Marina, desde los albores de la República, ha estado muy ligada a la historia de la Amazonía. Los personajes más conspicuos de la institución están relacionados con su conquista, exploración y desarrollo, como Francisco Carrasco, Manuel Villar, Juan Fanning, Federico Alzamora, Ignacio Mariátegui Tellería y el propio contralmirante americano John Randolph Tucker, que, al servicio de la Marina peruana, presidió la Comisión Hidrográfica del Amazonas. También Melitón Carvajal Ambulódegui, Óscar Mavila Ruiz, Juan Manuel Ontaneda, José María Olivera, Germán Stiglich, Héctor Mercado Silva, Manuel Clavero Muga y muchos otros. Por otra parte, su contribución a la historia de la selva se refleja también en la importante bibliografía amazónica obra de marinos como el capitán de fragata Germán Stiglich, capitán de fragata Fernando Romero Pintado, vicealmirante Guillermo Faura Gaig y capitán de fragata Jorge Ortiz Sotelo.

La Marina participó de manera efectiva y decisiva en la conquista y el desarrollo de la selva: en misiones de exploración, colonización, búsqueda de rutas y ríos navegables y elaboración de la cartografía. Y aun se ha dado la vida en ese empeño, como los alféreces Juan Antonio Távara y Alberto West, que en agosto de 1866, a bordo del *Putumayo*, en viaje de exploración fluvial sobre el río Pachitea, encallaron su buque, desembarcaron y fueron asesinados y devorados por los cashibos.



Iquitos, primer puerto fluvial. Óleo de Otto Michael, 1898.

Hasta bien avanzado el siglo XX, la Amazonía se mantuvo como territorio peruano distante y alejado del centro del gobierno. Como se solía decir, "más cercana de Europa que de la propia capital, Lima". Empero, la Comandancia General de Loreto y su autoridad naval encarnaron, desde 1861, la presencia del Estado peruano en tierras amazónicas. Después de la creación del Ministerio de Marina en 1919, se instituyó en 1924 el Servicio de Aviación de la Marina, al mando del capitán de fragata Harold B. Grow, de la Misión Naval Americana, punto de inflexión en el destino de nuestra Amazonía, pues, en la práctica, se une al fin con el resto del territorio peruano.

Desde comienzos de 1983, la contribución de la institución naval en el mantenimiento de la seguridad interna se ha tornado fundamental. En este delicado rol, la institución se encuentra empeñada con ahínco, hasta la fecha, combatiendo las fuerzas subversivas en Ayacucho y la región del Ucayali, y posteriormente en el VRAE, contra el narcotráfico. El sacrificio de sus efectivos incrementa el panteón de nuestros héroes.

En síntesis, la Marina de Guerra ha encarnado la presencia del Estado en las tierras amazónicas, rol no suficientemente conocido, valorado ni expuesto en su integridad hasta ahora, que el almirante Fernando Casaretto recapitula la historia bizarra de nuestros marinos en la selva, en su obra bien llamada *Odisea amazónica*, gesta heroica y romántica que llega hasta nuestros días. El autor marca el inicio de esta ligazón de la Marina con la Amazonía, a partir del decreto del presidente Ramón Castilla de 1861, que crea el Departamento Marítimo Militar de Loreto con un comandante general, cargo que recayó en el contralmirante Ignacio Mariátegui y Tellería.

Dice el autor que Castilla quiso "facilitar los medios de comunicación con el Atlántico", "el comercio con Europa", la exploración de los ríos, el servicio de puertos amazónicos para el desarrollo del Oriente amazónico, desconocido por el "Perú oficial". Para este fin se encargaron a Londres dos vapores de 300 a 500 toneladas y una máquina a vapor para la factoría, a lo que se sumó después "un dique, una fábrica de ladrillos y dos vapores de menor tamaño".



El servicio aéreo de la Marina en el Oriente peruano.

Esos buques conformarían la Primera Flotilla Naval de Iquitos. Sobre la historia de su construcción, viaje y llegada a Pará y luego a Iquitos, ha existido una ambigüedad de hechos y fechas, lo que llevó a que se declarase el 5 de enero de 1864 fecha oficial de fundación del puerto fluvial de Iquitos, pues se estima que ese día arribaron los vapores. El almirante Casaretto, con documentación, desentraña al fin la cronología de los eventos y el detalle de la misión, incluso cómo se armaron en Pará los dos buques pequeños, el *Napo* y el *Putumayo*, que no navegaron desde Europa como el *Morona* y el *Pastaza*, sino que llegaron a bordo del *Arica* "enfardelados y marcados" en piezas, donde fueron encargados de armarlos el teniente Pérez e ingenieros británicos. Arribaron a Iquitos el 6 de noviembre de 1864. El 26 de febrero 1864 habían llegado a las aguas fronterizas de Iquitos el bergantín *Próspero* y el vapor *Pastaza*. Y el 25 de mayo del mismo año, el vapor *Morona*, remolcando a la fragata *Arica* (*Próspero*).

Los capítulos de esta obra que relata la saga del Oriente tratan de la labor de los misioneros, los primeros que pusieron en valor las tierras del Oriente, con el objetivo de evangelizar a sus gentes; la Comisión Hidrográfica del Amazonas; la prosperidad ficticia del caucho; la gesta de la cañonera *América* en 1911; los oficiales de la Junta de Vías Fluviales de 1901 a 1903; la conquista aérea de la selva; el Destacamento Aeronaval de Iquitos y el Componente Aeronaval del Frente Ucayali; el SIMA en Iquitos; las cañoneras fluviales BAP *Clavero* y BAP *Castilla*; el Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía; la ruta del Amazonas al Orinoco; la estrategia de acción social con sostenibilidad en las cuencas de la Amazonía; y las semblanzas de Melitón Carvajal Ambulódegui, José Manuel Sixto Clavero Muga, Óscar Mavila Ruiz y Germán Stiglich Álvarez.

Felicitamos al contralmirante Fernando Casaretto Alvarado por este valioso aporte a la bibliografía sobre nuestra Amazonía, y por la hermosa presentación que va enriquecida por fotografías y reproducciones de documentos, que seguramente agradecerán los estudiosos del tema.

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 diez 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

EDITORIAL

7 Contralmirante, César Linares Roca

SECCIÓN ESPECIAL: 225 AÑOS DE CREACIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DEL CALLAO

9 225 AÑOS DE CREACIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DEL CALLAO

19 225 AÑOS DEL ESTABLECIMIENTO DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DEL CALLAO, 1791-2016
Contralmirante César Linares Roca

39 IMPRESIONES EN LA CONDUCCIÓN DE LA CAPITANÍA MÁS ANTIGUA DE LA REGIÓN
Capitán de Navío Felipe Alfredo Silva Berenguel

SECCIÓN ARTÍCULOS

43 EL GRAN INCENDIO DE GUAYAQUIL DE 1896 Y EL VIAJE DE AUXILIO DEL CRUCERO *LIMA*.
Capitán de Navío John Rodríguez Asti

49 EL ESCUADRÓN DE SPEE Y LA GUERRA DE CORSO ALEMANA EN EL PACÍFICO AMERICANO.
Capitán de Fragata (r) Jorge Ortíz Sotelo (Ph.D.)

69 LIDERAZGO Y GESTIÓN MILITAR: SABER PRIORIZAR ES SABER GESTIONAR
Capitán de Corbeta Gabriel Donayre Montesinos

79 EL SANTUARIO NACIONAL LOS MANGLARES DE TUMBES Y EL ROL DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL
Teniente Primero Jonatan Mendoza Alarcón

89 ENSAYO SOBRE EL MAR PERUANO Y SUS AGUAS CONTINENTALES
Contralmirante (r) Raúl Parra Maza

105 SIMULACIÓN COMO PARTE DE LA GESTIÓN DE CRISIS
Magister Bruno Arias Bailly

125 1986
Capitán de Navío Juan Carlos Llosa Pazos

131 GEOPOLÍTICA PORTUARIA NACIONAL: RETOS Y POSIBILIDADES
Contralmirante Jean Jesú Doig Camino

155 DESDE CERVANTES SAAVEDRA HASTA LOS VÁSQUEZ DE VELASCO.- CONEXIONES Y RELACIONES DE PARENTESCO EN LA ARMADA PERUANA, SIGLOS XVI-XXI
Teniente Primero Michel Laguerre Kleimann

SECCIÓN NACIONAL

173 ACTUALIDAD NACIONAL
Tatiana Figueroa López, licenciada en Ciencias de la Comunicación

SECCIÓN INTERNACIONAL

189 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
Víctor Manuel Torres Laca, magíster en Historia

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

201 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Esperanza Navarro Pantac, bibliotecaria


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
Mapa
del
PERU
Ramon Castilla
MARIANO FELIPE PAZ-SOLDAN