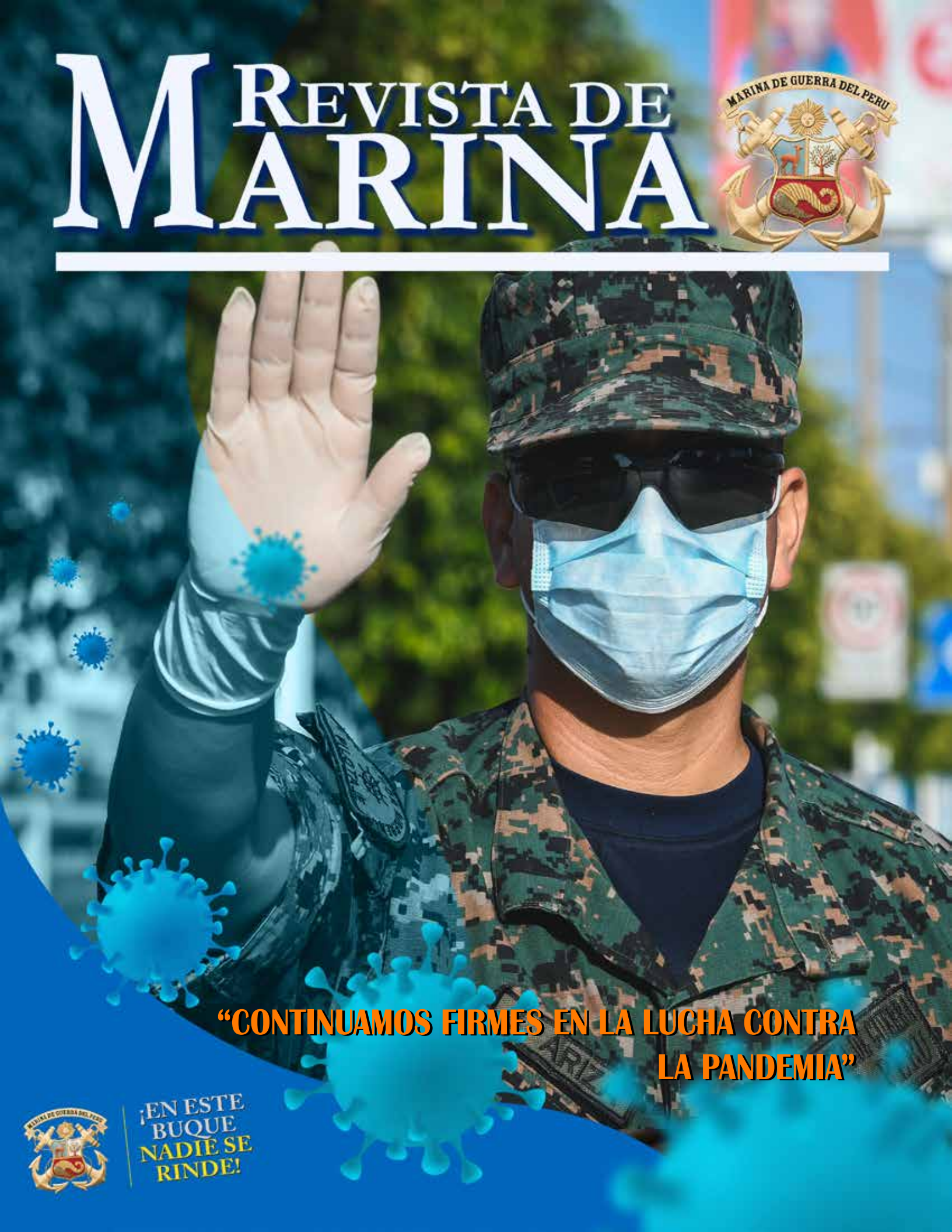
# REVISTA DE MARINA



"CONTINUAMOS FIRMES EN LA LUCHA CONTRA LA PANDEMIA"

¡EN ESTE BUQUE NADIE SE RINDE!

"La historia naval
es nuestra.
CONÓCELA"







/MuseosNavalesdelPeru
#museosnavalesdelperu
museosnavalesdelperu

# MUSEOS NAVALES DEL PERU MNP

**Callao:**
Av. Jorge Chávez 123

**Lima:**
Jirón Huancavelica 170 – 172

**Piura:**
Calle Tacna No. 662

# REVISTA DE MARINA

AÑO 113 / número 1 - 2020

REVISTA DE MARINA
Año 113 / número 1 - 2020

**Director**
Calm. Antonio Vildoso Concha

**Editora general**
C. de F. CC. Nora Dolybeth Hermoza Mori

**Asesoría editorial y coordinación**
Tte. 2º CC. Ana Claudia Vidal Calderón

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

© 2020, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos
Av. La Marina cdra. 36 (cruce con la av. Insurgentes s/n), La Perla - Callao, Perú

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

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú
Nº 1995-1033.
**Tiraje:** 3 000 ejemplares

**Traducción oficial:** Teniente Primero CC Elvis Santiago Ochara Calderón

**Cuidado de edición:** Lic. Per. Sana Fernández La Madrid
**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 113, n. 1 - 2020. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2020
V.; 21.59 cm. X 27.94 cm.
Cuatrimestral
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.



# SUMARIO

**EDITORIAL**

3. DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS

**EDICIÓN ESPECIAL**

4. PALABRAS DEL COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA
10. EL ROL DE LAS FUERZAS ARMADAS DEL PERÚ ANTE DESASTRES NATURALES Y SU EVOLUCIÓN HASTA EL COVID-19
CAPITÁN DE NAVÍO MARCO ARANCIVIA RAMOS
24. FUERZA DE TAREA 22. EN TIEMPOS DEL COVID-19
TENIENTE PRIMERO FRANCO PIAZZINI SANTILLANA
32. UNA APROXIMACIÓN AL ROL DE LAS JUNTAS DE SANIDAD DEL LITORAL PERUANAS A LO LARGO DEL SIGLO XIX
HISTORIADORA SALLY INGA RUMICHE

**ARTÍCULOS**

46. PROPUESTA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ PARA EL DESARROLLO PORTUARIO DEL CALLAO
VICEALMIRANTE SILVIO ALVA VILLAMÓN
54. EL PERÚ REQUIERE UN FARO GUÍA
CAPITÁN DE NAVÍO JOSÉ ANÍBAL ZORRILLA TORRES
66. ¡AH LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ – CUNA DE LA ARMADA!
CAPITÁN DE FRAGATA JUAN AICARDI ELCORROBARRUTIA
76. DESARROLLO DE SISTEMAS INFORMÁTICOS A MEDIDA Y EL VALOR QUE GENERAN
CAPITÁN DE CORBETA NILS OLIVER VELASCO ENRIQUEZ
84. "IMPONERLE EL BAUTIZO COMO MANDA LOS CÁNONES, CON MUCHA AGUA, MUCHO AZARCÓN Y MÁS ENGRUDO"
CAPITÁN DE CORBETA MICHEL LAGUERRE KLEIMANN
92. EL INVALUABLE ROL DEL ASESOR JURÍDICO OPERACIONAL
CAPITÁN DE CORBETA CJ ANGELITA DEL ROSARIO HUAPAYA RUEDA
104. COMUNICACIONES ARTICULADAS EN PLATAFORMAS ITINERANTES DE ACCIÓN SOCIAL CON SOSTENIBILIDAD COMO SOPORTE A LA INCLUSIÓN DE LAS COMUNIDADES DE LA AMAZONÍA
CAPITÁN DE CORBETA JOSÉ AGUIRRE RUIZ
112. LAS COMUNICACIONES A BORDO DE LOS BUQUES MÁS ANTIGUOS EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
TÉCNICO SUPERVISOR PRIMERO RENE AYERBE GÓMEZ

**ACTUALIDAD NAVAL**

122. ACTUALIDAD NACIONAL
LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN, TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
129. ACTUALIDAD INTERNACIONAL
MAGÍSTER EN HISTORIA, VÍCTOR MANUEL TORRES LACA
134. COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
BIBLIOTECARIA ESPERANZA NAVARRO PANTAC

CONTRALMIRANTE
ANTONIO VILDOSO CONCHA
DIRECTOR



# Editorial

Somos conscientes que la primera edición de la Revista de Marina del año 2020, es presentada durante un periodo difícil para nuestro país, amenazados por un enemigo invisible que nos pone a prueba, fortaleciendo nuestro espíritu de combate y nuestra resiliencia a los cambios.

Hoy, traemos a Ustedes una renovada Revista de Marina, presentando una Edición Especial sobre el COVID-2019 en el Perú, que inicia con las palabras del Comandante General de la Marina relatando la valerosa e incondicional participación del personal naval y el gran aporte tecnológico y logístico de nuestra Institución en beneficio del país.

Esta Edición Especial incluye, además, tres artículos importantes orientados a la coyuntura actual, uno de ellos, presenta principalmente el invalorable rol de la Marina de Guerra del Perú y de las Fuerzas Armadas, con el significativo despliegue de recursos humanos y materiales necesarios para hacer cumplir lo dispuesto durante el Estado de Emergencia Nacional y dentro de ello un artículo sobre la Fuerza de Tarea 22.

Asimismo, hay un artículo que nos remonta al siglo XIX, donde las nuevas tecnologías y la apertura de nuestro territorio marítimo trajo como consecuencia la propagación de distintas enfermedades, dándonos a conocer las crisis sanitarias que han devastado a nuestro país, pero que hemos superado con éxito.

Continuando con el contenido de la presente Revista, resaltamos un importante artículo denominado “Propuesta de la Marina de Guerra del Perú para el desarrollo portuario del Callao”, que describe los avances y la visión de convertir el Puerto del Callao en un puerto *hub*.

Así también, destacando el desempeño del personal femenino, una Oficial del Cuerpo Jurídico enseña su perspectiva, en razón a las características y consecuencias legales del contexto operacional y de la normatividad legal que atañen a las reglas de empleo y uso de la fuerza y la valiosa participación del Asesor Jurídico Operacional.

A su vez, les presentamos un artículo que plasma las antiguas tradiciones que alimentan el espíritu marinero y ayudan a la formación de los hombres de mar. Una de ellas es el bautizo de moros, llevada a cabo cuando un tripulante cruza por primera vez la línea ecuatorial a bordo de una embarcación.

Estos y muchos más artículos interesantes tenemos preparados para Ustedes, manteniendo nuestro compromiso de llevar a sus hogares una lectura variada y de calidad.

Finalmente, reiteramos una cordial invitación para formar parte de nuestro equipo de articulistas o a través de sus sugerencias e iniciativas, las cuales permiten que cada día mejore para brindarles un excelente producto.

¡Disfrútenla!

**El Director**


F. CERDAN
MARINA DE GUERRA
DEL PERÚ






## Palabras del Comandante General de la Marina

CONTINUAMOS FIRMES EN LA LUCHA CONTRA LA PANDEMIA

Durante el primer trimestre del presente año, de manera inesperada, se hizo presente en nuestro país una pandemia de magnitud mundial, generada por un virus de gran letalidad, el mismo que, a la fecha, ha causado los mayores efectos devastadores de los últimos cien años, generando una situación de emergencia sanitaria nacional y amenazando a la población en su conjunto.

Este enemigo invisible, denominado COVID-19 por la Organización Mundial de la Salud (OMS), al que no se le puede combatir con armas sino mediante una adecuada estrategia sanitaria, ha demandado que todas las instituciones del Estado, desde sus respectivos ámbitos de acción, implementen medidas y acciones destinadas a vencer esta mortal enfermedad, en apoyo a las que desarrolla el Sector Salud.

En ese sentido, desde el inicio del Estado de Emergencia Nacional, decretado por el Gobierno, el 15 de marzo del presente año, la Marina de Guerra del Perú, en cumplimiento a lineamientos sectoriales e institucionales, puso a disposición todas sus capacidades operativas y logísticas en beneficio de la población naval y de la ciudadanía en general.

De esta manera, nuestra Institución activó un Puesto de Comando Institucional en el Estado Mayor General de la Marina, desde donde se viene llevando a cabo el seguimiento y evaluación de las acciones ejecutadas por la Itnstitución, para lo cual se creó, en simultaneo, un Comité de Crisis y un Comité de Prospectiva, con el fin de asesorar, permanentemente al Alto Mando Naval frente al COVID-19. Asimismo, con la finalidad de contar con una adecuada estrategia flexible, frente a esta pandemia, se efectuó un constante intercambio de información con el NAMRU-6 de los EE.UU. y se realizaron videoconferencias con los Comandantes Generales de las Armadas de México, Colombia y Ecuador, así como, con nuestros Agregados Navales en el extranjero.

Es así, que nuestra Institución buscó, desde un inicio, contar con las mejores condiciones para hacer frente a la pandemia, para ello se incrementó la capacidad hospitalaria del Centro Médico Naval "CMST", a través de la implementación de un Hospital de Contingencia en dicho nosocomio, y de otro Hospital de Contingencia y un Área de Aislamiento de Pacientes Leves y Asintomáticos en el Liceo Naval "Contralmirante Montero", lo cual, junto con la implementación de un triaje diferenciado, mediante el diagnóstico por imágenes, el seguimiento de geolocalización de control médico de pacientes y el reparto a domicilio de medicinas para los pacientes crónicos, geriátricos y oncológicos, permitió brindar una atención integral y exclusiva al Personal Naval y sus familiares derechohabientes.



Una de las acciones institucionales más destacadas ha sido el diseño y la fabricación de diez respiradores artificiales para pacientes críticos denominados "SAMAY", vocablo quechua que significa "respirar", los mismos que han contribuido al alistamiento de nuestro hospital naval; cuyo diseño fue desarrollado por la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico (DINCYTEC), en conjunción con la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, mientras que su producción se encargó a la Dirección de Alistamiento Naval; habiéndose creado recientemente, la Unidad de Cuidados Intermedios (UCIN) SAMAY, resaltándose que en adición se ha desarrollado otro equipo que cumple, exclusivamente, funciones de "alto flujo", el cual, debido a su bajo costo y alta efectividad, será , a futuro, un gran aporte para el tratamiento de pacientes.

Otros logros importantes en el área de Salud, los constituyen los esfuerzos realizados para mejorar la detección y el posterior tratamiento del COVID-19; para ello, se ha implementado un Laboratorio de Pruebas Moleculares en el Centro Médico Naval, en convenio con la empresa Suiza Lab; una Unidad de Tratamiento con Plasmaféresis y un Centro de Medicina Hiperbárica, lo cual hace que nuestro Hospital Naval, se encuentre a la vanguardia de la medicina, en esta difícil época.

También, es necesario resaltar que, el Personal Naval destacado fuera del área de Lima y Callao, puede tener acceso, en la actualidad, a las instituciones prestadoras de servicios de salud, en virtud a un convenio suscrito entre la IAFAS-FOSMAR y dicha entidad, mediante el cual se brindará una atención oportuna y de calidad a los titulares y derechohabientes, a nivel nacional.

Es importante indicar, que con el fin de cubrir las necesidades médicas y logísticas de las Zonas Navales se operativizaron dos aviones Antonov y se efectuó el mantenimiento






de dos aviones Fokker 60, habiéndose efectuado, con éxito, el traslado de personal médico, el transporte de material médico, balones de oxígeno y medicinas, así como las evacuaciones aeromédicas que hayan sido requeridas, con cápsulas de aislamiento tipo COVID-19. Es importante recalcar que, lo anteriormente indicado ha sido posible ya que desde el mes de marzo del presente año se vienen realizando videoconferencias y visitas del Alto Mando Naval a las diversas Zonas Navales.

La Institución, en cumplimiento a sus roles constitucionales, también ha brindado el apoyo a otras instituciones del Estado, para ello, se efectuó la fabricación de 100 ventiladores mecánicos "SAMAY", en convenio con la CONFIEP, para ser distribuidos por el MINSA a las diferentes regiones del país; se brindó el apoyo de choferes y movilidades para la toma de muestras y traslado de médicos del MINSA; se pusieron a disposición nuestros Centros de Esparcimiento como albergues temporales para personas en tránsito hacia otras ciudades del país; se efectuó la donación de agua procesada y embolsada del BAP "Tacna"; se repararon ventiladores mecánicos de ESSALUD y se apoyó con Personal Naval para la implementación de la Villa Panamericana, la misma que fue habilitada como hospital para la atención de personas infectadas por el coronavirus; entre muchas otras tareas realizadas.

Es importante resaltar, la abnegada labor que el Personal Naval viene desarrollando en los programas "TAYTA" en sectores de Lima y Callao y en otras regiones de nuestro país, brindando apoyo humanitario a las poblaciones más vulnerables, llegando, inclusive, a lugares de difícil acceso, en coordinaciones con otros organismos del Estado.




NAVAL


A↑




# *Palabras del Comandante General de la Marina*

Ante esta difícil situación, hemos sido testigos del gran amor a la patria y la permanente vocación de servicio demostrada por todos los integrantes de nuestra Institución, fortalecidos en su compromiso, entrega y sacrificio, pese a que algunos de ellos fueron contagiados e incluso, perdieron la vida cumpliendo su deber. Sin embargo, continuamos de manera firme y decidida llevando a cabo todas las acciones que sean necesarias para brindar seguridad y bienestar a todos los peruanos, desde la primera línea en la lucha contra esta pandemia.

Hoy, estando próximos a conmemorar el Bicentenario de la Nación y también de nuestra querida Institución, deseo manifestar nuestro firme compromiso de seguir apoyando en la lucha para erradicar esta amenaza, aún presente, la misma que afecta la salud de nuestros compatriotas; y, al igual que los tripulantes del Glorioso Monitor *Huáscar*, así como los marinos que nos precedieron a lo largo de la historia, que se caracterizaron por su valentía, arrojo y heroísmo, fuente de nuestra inspiración, recordemos la memorable frase del Teniente Primero Enrique Palacios: **“En este Buque... ¡Nadie se rinde!”**.




¡EN ESTE BUQUE NADIE SE RINDE!

# El rol de las Fuerzas Armadas del Perú ante desastres naturales y su evolución hasta el COVID-19





# *El rol de las Fuerzas Armadas del Perú ante desastres naturales y su evolución hasta el COVID-19*



**Capitán de Navío Marco Arancivia Ramos**
Se graduó de Alférez de Fragata con una Licenciatura en Ciencias Marítimas por la Escuela Naval. Es calificado en Guerra de Superficie e Ingeniería Naval. Tiene un Diplomado en Planificación Estratégica por la Universidad de Ciencias Aplicadas. Es Magister en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval, y es Máster en Dirección Estratégica y Liderazgo por la Escuela de Negocios CENTRUM de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Ha servido a bordo de unidades navales de superficie y en dependencias terrestres. Ha sido Agregado Naval a la Embajada de Perú en Canadá. Actualmente, ejerce la Sub Dirección de la Dirección de Intereses Marítimos.

**RESUMEN**
Las Fuerzas Armadas del Perú, en tiempos de paz participan en acciones tendientes a mitigar el impacto que tiene en la población la ocurrencia de desastres naturales. Hoy, ante un escenario inédito producido por el brote del nuevo coronavirus en el mundo, aportan su ingenio y proactividad para el desarrollo de medios tecnológicos; y asumen el reto de poner toda su capacidad y sus recursos humanos y materiales a disposición del país. A su vez, recogen lecciones que les permitirán evaluar sus capacidades futuras y ampliar sus ejes de acción, con miras a un mundo en constante dinamismo.

**PALABRAS CLAVE**
Fuerzas Armadas del Perú, COVID-19, Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres.

**ABSTRACT**
The Peruvian Armed Forces, in times of peace, participate in actions aimed at mitigating the impact that the occurrence of natural disasters has on the population. Today, due an unprecedented scenario produced by the outbreak of the new Coronavirus in the world, they contribute its ingenuity and proactivity for the development of technological means; and they take on the challenge of making all its capacity and its human and material resources available to the country. At the same time, they collect lessons that will allow to evaluate its future capabilities and broaden its lines of action, with a view to a world in constant dynamism.

**KEYWORDS**
Peruvian Armed Forces, COVID-19, National System for Disaster Risk Management.

## De la imaginación a la realidad

Como nunca antes, el mundo ha visto, a inicios de este año, cómo una proteína microscópica bautizada como SARS COV-2 ponía a la humanidad, en la era de la información, inmersa en las redes sociales, medios de prensa, y casi obsesionada con las conferencias y anuncios de autoridades respecto a las cifras y al avance de esta pandemia, denominada COVID-19.

Si bien la humanidad ha sufrido epidemias y pandemias en el pasado, nunca las muertes y los números estadísticos estuvieron más presentes en el interés y las mentes de aquellos que temían sucumbir ante el diminuto e invisible enemigo. En casi todos lados, autoridades civiles y militares declaraban públicamente, casi a diario, que vivíamos una guerra sin cuartel contra esta enfermedad, que ataca en su mayoría a personas vulnerables por condiciones de salud disminuidas por la edad, morbilidades





preexistentes, o incluso por factores genéticos desconocidos que nos hacen estar más predispuestos a ser atacados y vencidos.

En este contexto, en el Perú, el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SINAGERD)[1] es el responsable de identificar y reducir los riesgos y minimizar sus efectos, sin embargo, debido a que las epidemias o pandemias son desastres de origen natural[2] ocasionados por peligros (biológicos) que no pueden ser neutralizadas pero capaces de ser controlados bajo intervención, esta responsabilidad recayó por orden del Gobierno en el Ministerio de Salud, quien fue designado para tener a su cargo la dirección de las acciones de respuesta.

Sin embargo, es largamente conocido que el sector Defensa, tiene en las Fuerzas Armadas del Perú, organizaciones estructuradas, organizadas, jerarquizadas y capacitadas, pero sobretodo, como siempre lo ha demostrado, con el compromiso de servir y proteger, hasta el límite de sus capacidades, a la nación peruana cuando esta las ha requerido. La amenaza del COVID-19 pasó de la imaginación a la realidad en un lapso relativamente corto, hasta convertirse, como hasta ahora, en una amenaza a los patrones normales de vida, generando adversidad, desamparo y sufrimiento en las personas, afectando al desarrollo socioeconómico, lo que demanda la necesidad de asistencia y de intervención inmediata.

En este sentido, las Fuerzas Armadas se preparan y se entrenan para operar en el marco de sus roles estratégicos, que se pueden enmarcar básicamente en tres grandes áreas: el ámbito de la seguridad y defensa, su participación en el desarrollo nacional, y su contribución con la política exterior; sin embargo, pese a estar considerada como un peligro en la clasificación de los desastres por el SINAGERD, lidiar contra una pandemia de alcance global no había sido, en ningún caso, evaluado como una posibilidad cercana. De un momento a otro, los miembros de las Fuerzas Armadas se vieron envueltos junto a médicos, enfermeras y personal auxiliar de salud, bomberos, personal de limpieza pública y los miembros de la Policía Nacional del Perú, entre otros, en parte de la primera línea de defensa de la ciudadanía. Para ello, las FF.AA. tuvieron que adaptarse a las complicaciones y necesidades de combatir a un enemigo que no da la cara, pero que se mantiene latente y silencioso, causando daño a una comunidad que intenta no caer en el pánico, mientras trata de continuar con su vida intentando asegurar sus necesidades básicas y el sostenimiento de los suyos.

**Evolución de las Fuerzas Armadas. De la guerra a la paz**

Está claro que el fundamento y la dinámica de la defensa de un país, se basa en la necesidad de proteger a la población y garantizar la supervivencia y estabilidad económica y social del Estado contra las amenazas o peligros que pongan en riesgo su seguridad; este propósito fundamental de nuestra Constitución Política del Perú[3], las leyes y el Acuerdo Nacional, establece, para la intervención de las Fuerzas Armadas, el marco legal para orientar su participación. En este sentido, el Estado ha definido a través del Ministerio de Defensa, los roles estratégicos de las Fuerzas Armadas

1. PERÚ. Ley N.º 29664 que crea el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SINAGERD). *Diario Oficial El Peruano*, 19 de febrero de 2011.
2. INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA CIVIL. *Manual Básico para la Estimación del Riesgo*. Lima: INDECI, 2006.
3. PERÚ. *Constitución Política.* Artículo 165º. Las Fuerzas Armadas están constituidas por el Ejército, la Marina de Guerra y la Fuerza Aérea. Tienen como finalidad primordial garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República. Asumen el control del orden interno de conformidad con el artículo 137º de la Constitución.



BAP *Eten*, arribando al Puerto General San Martín transportando apoyo logístico y ayuda humanitaria a la población, Sismo de Pisco, 2007.

y sus acciones estratégicas; los cuales están definidos por propósitos asignados y que decalan en misiones y tareas, bajo una concepción estratégica que se materializa con el empleo de las capacidades militares. Estos roles están enmarcados en cinco propósitos principales: garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial, participar en el orden interno, participar en el desarrollo nacional, participar en el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, y participar en la política exterior; todos ellos, enfocados en asegurar la defensa y seguridad de la Nación, el Territorio y el Estado. A través de la historia, y con mucho más empeño en las últimas décadas, las Fuerzas Armadas del Perú se han autoimpuesto ampliar el espectro de sus operaciones, siempre al amparo de la Constitución y las Leyes, solo basta recordar su evolución puesta de manifiesto en los años 80 y principios de los 90, para enfrentar al flagelo del terrorismo, época en que por decisión política se intervino y participó activa y directamente en el control del orden interno de conformidad con el artículo 137° de la Carta Magna.

No obstante, después de la derrota del terrorismo a mediados de los 90, el desarrollo económico del país, impulsado por la recomposición social y el estado de derecho, permitió una nueva evolución de las Fuerzas Armadas con nuevo enfoque centrado en seguir recuperando las capacidades del Poder Militar en sus tres ámbitos y en reforzar las capacidades de ayuda humanitaria, tanto en el plano nacional, como internacional, así como en mejorar la capacidad de respuesta ante





desastres, la que se puso en evidencia en los inicios del siglo XXI, para reducir el impacto del terremoto de Pisco de 2007.

**La primera respuesta. La emergencia en Pisco**

La participación de las Fuerzas Armadas en la emergencia de Pisco fue fundamental, convirtiéndose en las primeras Instituciones en brindar asistencia y en reestablecer las vías de acceso y de comunicaciones terrestres, marítimas y aéreas, lo que permitió no solamente el traslado de ayuda humanitaria, sino también la evacuación de heridos y el inicio de las operaciones logísticas por mar, aire y tierra.

Su contribución brindó protección para el traslado, almacenamiento y distribución de bienes, realizando en total[4] 535 vuelos de apoyo aéreo entre Lima y Pisco, que transportaron 1,026 toneladas de ayuda; a los que se sumaron 121 vuelos de la cooperación internacional[5], en gran parte, gracias al Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas (SICOFAA).

La contribución del Ejército del Perú se centró en la atención de las personas damnificadas, el apoyo a la infraestructura dañada, el restablecimiento de los servicios públicos, el establecimiento de un puente aéreo, la disposición de medios de transporte para la distribución de la ayuda humanitaria, el transporte y donación de alimentos, la protección y seguridad a los convoyes de alimentos y ayuda humanitaria y el establecimiento de un servicio de seguridad, la remoción de escombros, la limpieza y habilitación de vías de tránsito, y el apoyo al mantenimiento del orden interno.

Por su parte, la Marina de Guerra del Perú estableció casi inmediatamente un puente aéreo y marítimo. El entonces BAP *Callao* fue el primer buque en llegar a la zona de Pisco, el mismo que sirvió como buque hospital y, además, se implementó un equipo médico móvil; lo secundaron los BAP *Paita*, BAP *Eten* y BAP *Callao*, cada uno con una capacidad de carga de hasta 3,000 toneladas, empleada para el desembarco de ayuda humanitaria. El despliegue aeronaval se efectuó mediante dos helicópteros *MI 8* y los aviones B200, *Fokker F27* y *Antonov* para traslado de personal y material. En total, se completaron 117 vuelos al área de operaciones y por vía marítima y aérea se transportó un aproximado de 10,000 toneladas de carga. El personal de Infantería de Marina por su parte, brindó apoyo en tareas de evacuación, la implementación de albergues, la distribución de ayuda humanitaria, la seguridad y apoyo a la ciudadanía y la remoción de escombros.

Asimismo, la Fuerza Aérea del Perú tuvo como principal acción la de establecer y mantener el puente aéreo que permitió la llegada de ayuda a la zona afectada, así como la evacuación de los heridos, uniendo el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el Grupo Aéreo Nº 8 y al Grupo Aéreo Nº 3, con la Base Aérea de Pisco (Grupo Aéreo Nº 51). En total, durante la emergencia se transportó a 6,070 pasajeros y 737 toneladas de carga, acondicionándose dos hangares de mantenimiento como almacenes a fin de facilitar las tareas de recepción de ayuda.

**Consolidando un trabajo conjunto. Un "Niño Costero" para recordar**

Diez años más tarde, la experiencia pasada nos había dejado una lección, esta vez las Fuerzas Armadas amalgamadas en "Una Sola Fuerza", demostrarían a la comunidad internacional que una acción conjunta es necesaria para optimizar y efectivizar la

4. INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA CIVIL. *Lecciones Aprendidas del Sur - Sismo de Pisco, 15 agosto 2007*. Lima: INDECI, 2009.
5. INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA CIVIL (INDECI).




La Marina de Guerra del Perú contribuyó en garantizar la ayuda humanitaria y logística en las zonas afectadas (Niño Costero 2017)

ayuda humanitaria y la respuesta ante una situación de desastre; y el pueblo peruano lo reconocería con múltiples declaraciones y muestras de agradecimiento, pese a que el balance de daños del "Niño Costero" del 2017 dejaría un saldo de 293,071 damnificados, 1'372,360 afectados, 158 fallecidos, 18 desaparecidos y 467 heridos[6]. Pero el desafío planteado por El "Niño Costero" demandaba no solo atender las urgencias médicas, sino también el reto de contribuir con la seguridad de la población y realizar las primeras acciones para iniciar la reconstrucción de la infraestructura destruida: 43,000 viviendas inhabitables por causa de las inundaciones, 928 establecimientos de salud deteriorados, 2,885 locales escolares dañados, 4,793 kilómetros de redes viales afectados y 323 puentes destruidos. Pero una vez más, la respuesta de las FF.AA. fue inmediata y contundente, 24,164 efectivos militares, 340 vehículos y maquinaria de los Batallones de Ingeniería del Ejercito y 50 aeronaves de las FF.AA. desplegadas, entre las que se emplearon: *DHC-6 Twin Otter*, *Hercules C-130*, *C-27J*, *Boeing 737-200/500*, *AN-32 y Fokker 50/60*, permitieron que la población recuperara la esperanza ante la adversidad. La ayuda brindada a graves de puentes aéreos benefició a 38,604 personas que pudieron retornar a casa o ser evacuadas de áreas inundadas; la población damnificada se benefició de las 6,077 toneladas de carga, de las cuales 3,102 fueron transportadas por vía marítima a bordo de un buque de desembarco y el BAP *Tacna*, que además proveyó de agua potable a la población necesitada. Una vez más, el Perú había evidenciado la respuesta de patriotismo, compromiso, fortaleza, coraje y desinteresada vocación de servicio de sus Fuerzas Armadas, puestas de manifiesto durante toda la emergencia.

6. PERÚ. #UnaSolaFuerza. Consulta: 30 de junio de 2020. Disponible en: http://portal.andina.com.pe/edpespeciales/2017/365-dias-ppk/capitulo1.html





**El enemigo microscópico**

Contra todo planeamiento, evaluación de riesgo, posibilidad de ocurrencia o imaginación, a inicios de este año, las noticias de la pandemia que azotaba China, dejaron de verse lejanas. En este lado del mundo, el común de las personas no imaginaba entonces el impacto disruptivo que tendría esta enfermedad alrededor del mundo y en los cambios radicales que tendríamos que asumir para intentar continuar con nuestras vidas.

Aquel inicio de marzo, marcó en las autoridades políticas y militares un gran reto, en ambos lados quedaba claro que, como en los casos anteriores, las Fuerzas Armadas, constituidas por personal jerarquizado, formado y capacitado profesionalmente, se convertirían en el medio más importante y disponible para llevar a cabo algunas de las tareas más relevantes durante esta emergencia, principalmente, por sus capacidades y esa fuerza inquebrantable para cumplir la misión encomendada.

Cuando el Gobierno decretó el aislamiento social obligatorio, su participación se vio centrada en la importante función del control del orden interno; miles de militares de todos los grados establecieron cercos y puestos de control, buscando cercar e inmovilizar al virus en el marco del recientemente aprobado Reglamento de la Ley de Empleo y Uso de la Fuerza[7]. Pronto, el enorme desafío comenzó a manifestar letales efectos en aquellos servidores de su nación, los de bata blanca y los de uniforme militar y policial.

Sin embargo, asumiendo protocolos más estrictos de seguridad y desinfección, las Fuerzas Armadas continúan participando activamente en el marco del Sistema de Gestión del Riesgo de Desastres, de acuerdo a sus competencias y en coordinación y apoyo con las autoridades en los tres niveles de Gobierno, conforme a las normas del SINAGERD[8], actuando en algunos casos de oficio en acciones de respuesta inmediatas, realizando incluso tareas de urgente necesidad para prevenir, controlar y manejar la pandemia del COVID-19[9].

Nuestras Fuerzas Armadas acostumbradas a planificar y prepararse ante la eventualidad de diversas amenazas del entorno, han demostrado ser Instituciones militares capaces de evolucionar rápida y permanentemente, manteniéndose en alerta para establecer cursos de acción que brinden una respuesta constante y organizada en favor de la comunidad. Respuestas que se han materializado en el cumplimiento de diferentes tipos de misiones y tareas, acciones militares y la explotación de los conocimientos multidisciplinarios de Oficiales, Técnicos y Oficiales de Mar y Sub Oficiales, así como de las capacidades técnicas y tecnológicas con las que cuentan, puestas todas al servicio del país.

En este contexto, su capacidad de reacción inmediata y su presencia en todas las regiones se constituye en el soporte logístico más relevante del país; asimismo, su participación y su acción decidida ha convertido el rol de las FF.AA. en vitales para respaldar el cumplimiento de las disposiciones sociales, económicas, sanitarias y de seguridad interna que el Gobierno ha establecido como acciones mandatorias para la comunidad.

**Sinergia para el desarrollo de tecnología**

La proactividad y la generación de sinergias para resolver la situación problemática que afectaba a la comunidad por la presencia

7. PERÚ. Reglamento del D. L. N.o 1095. Decreto Legislativo que establece reglas de empleo y uso de la fuerza por parte de las Fuerzas Armadas en el territorio nacional, aprobado con D. S. N.° 003-2020-DE, el 16 de marzo del 2020.
8. PERÚ. Ley N.° 29664 y sus modificatorias. Ley que crea el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SINAGERD). Lima: *Diario Oficial El Peruano*, 19 de febrero del 2011.
9. COMITÉ INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA. *Fuerzas Armadas y de Seguridad (México y Centroamérica). Sugerencias prácticas para atender el COVID-19.*





de la pandemia del COVID-19 en el Perú, llevó a tomar la iniciativa a Oficiales, Técnicos, Ingenieros, Programadores y Técnicos Electrónicos de la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico y del Servicio de Armas y Electrónica de la Dirección de Alistamiento Naval, quienes realizaron un trabajo conjunto, dirigidos por el Capitán de Navío Jorge Dorrego.

Dicho personal, bajo la asesoría del Centro Médico Naval, con premura y urgencia, terminaron la tarea de fabricar un prototipo de respirador mecánico denominado Respirador Artificial Básico (REPIBAS), que consistía en la fabricación de un ventilador mecánico de control positivo de presión con componentes de uso industrial, que permitiese reemplazar la funcionalidad de componentes de uso médico y coadyuve a disminuir la falta de ventiladores mecánicos de alta gama en el país. El proyecto fue rebautizado como "SAMAY", palabra quechua que significa *respira*, el mismo, que consta de un sistema de control por presión positiva para asistir a pacientes graves.

Para su desarrollo se utilizó la ingeniería inversa aplicada a un ventilador *Hamilton C2*, para lograr un prototipo que puede ser fabricado con sistemas y componentes locales. Este proyecto fue aprobado con Resolución Directoral N° 2168-2020/DIGEMID/DDMP/UFDM/MINSA de fecha 3 de abril del 2020, autorizándose su fabricación y uso bajo ciertas consideraciones expuestas en dicha resolución. Así, la Marina fabricó 10 unidades que entregó al Comando COVID-19, y se comprometió a fabricar un lote de 100 ventiladores.

Cabe señalar que, este proyecto contó con un periodo de evaluación del funcionamiento de los 10 respiradores en el Centro Médico Naval. Este proceso, permitió optimizar el funcionamiento de los ventiladores mecánicos "SAMAY", incrementando las siguientes capacidades:

a. Instalación de amplificador de presión (*Booster*), que permite controlar con mayor precisión la presión, tener mayor velocidad de reacción, menor *overshoot*, mejora del *Risetime* y mejorar el control de caudal.
b. Instalación del sensor de flujo (caudalímetro), que ofrece al médico conocer, en todo momento, el volumen generado por el ventilador y la relación presión-caudal, para generar un mejor ambiente para el médico intensivista.
c. Instalación del selector de alto de flujo, que permite el empleo del REPIBAS en dos modos: ventilación mecánica y alto flujo.

Es importante precisar que, dentro del criterio de solidaridad, la Marina de Guerra del Perú, a través de su personal, ha realizado la reparación electrónica y eléctrica de equipos, recobrando su operatividad. No obstante, la idoneidad de su funcionamiento interactuando con el paciente será determinada por el personal médico a cargo de la recuperación de la persona afectada.

En razón del impacto positivo alcanzado, y el reconocimiento general por este logro, es que la Institución recibió el encargo de evaluar y reparar 29 ventiladores volumétricos de la red del hospital Almenara y 9 correspondientes a la red del hospital Rebagliati, respectivamente. De estos equipos vitales, pertenecientes al Seguro Social de Salud (ESSALUD), que se encontraban en condición de inoperativos, fueron evaluados y reparados un total de 18, de acuerdo a sus condiciones y a la disponibilidad de repuestos, correspondiendo 13 a la red Almenara y 5 a la red Rebagliati.

Por otro lado, el prestigio ganado ha generado confianza en las capacidades de la Institución. Por lo que, con el aporte y colaboración de diversas entidades, tanto del sector público como privado, la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico y el Servicio de Armas y Electrónica de la Dirección de Alistamiento Naval ha recibieron el encargo de fabricar de 100 REPIBAS – "SAMAY",




El Ministerio de Defensa se puso a cargo del Grupo de Trabajo "Te cuido Perú", implementado para detectar a los infectados de COVID-19 con síntomas leves y asintomáticos, a sus familiares y contactos, con el fin de aislarlos y romper la cadena de contagio en el país.

cuyas fechas de entrega fueron previstas entre los meses de julio y agosto.

De igual forma, el ingenio de Oficiales y personal Técnico del equipo del Servicio de Mantenimiento de la Fuerza Aérea del Perú - SEMAN, permitió la fabricación de cámaras aisladoras para trasladar a pacientes con COVID-19, buscando colaborar con la seguridad y protección del personal médico que está en primera línea de batalla, contribuyendo a evitar el riesgo de contagio del personal de salud; para ello se empleó cerca de un 80% de material aeronáutico como (cintas, arcos de protección de las bodegas, remaches y tornillos), del mismo modo, el soporte del piso se fabricó de material compuesto que se emplea en aviones de carga[10] y la cubierta de plástico que rodea la cámara del material empleado en las ventanas de las avionetas, también son fabricados con material de los aviones.

Por su parte, el Centro de Investigación Científico Tecnológico del Ejército – CICTE, ha fabricado al menos 8 sistemas de fumigación móvil, 8 arcos de desinfección vehicular y unas 70 cabinas de descontaminación de alto tránsito, las cuales han permitido la desinfección de los efectivos militares, armamento y equipo al retornar del patrullaje en las calles.

Como se evidencia, a las tareas relacionadas con los roles asignados de participar en el control del orden interno y en la gestión del riesgo de desastres, se han sumado nuevas tareas y nuevos retos identificados bajo la perspectiva del principio protector de la defensa, proteger la vida e integridad

10. FUERZA AÉREA DEL PERÚ. FAP fabrica cámaras aisladoras para prevenir contagios. Consultado: 6 de junio 2020. Disponible en: https://www.tvperu.gob.pe/noticias/nacionales/covid-19-fap-fabrica-camaras-aisladoras-para-prevenir-contagios, el 18 de junio del 2020.





física de la persona humana, su estructura productiva, sus bienes y su medio ambiente frente a posibles desastres o eventos peligrosos que puedan ocurrir, en un entorno que favorezca la unidad bajo el principio sistémico[11] que sobre la base de las competencias, responsabilidades y recursos, garantice la efectividad, cobertura y continuidad de las acciones de la respuesta completa multisectorial.

Estas acciones llevadas a cabo por nuestras Fuerzas Armadas, permiten reafirmar la permanente preocupación e interés que líderes del alto mando, jefes y miembros en general mantienen en el bien común[12]; el que se va alcanzando mediante el cubrimiento de las necesidades de la población afectada y damnificada. Este interés ha permitido orientar el empleo de los medios y capacidades disponibles como las empleadas por el Servicio de Electrónica de la Fuerza Aérea del Perú – SELEC al reparar ocho ventiladores mecánicos de un total de 74 que se repararían con la finalidad de ayudar a implementar camas UCI en las Unidades de Cuidados Intensivos de los hospitales María Auxiliadora de San Juan de Miraflores y Daniel Alcides Carrión del Callao a cargo del Ministerio de Salud (MINSA), según lo informó el Teniente General Rubén Gambarini durante el acto de entrega al Ministro de Salud, Víctor Zamora, en abril pasado.

Como vemos, las Fuerzas Armadas no solo participan en las acciones militares de control del orden interno en las que comúnmente se piensa cuando se presentan este tipo de situaciones de emergencia, en las que se exige asegurar un ambiente controlado de seguridad pública, se requiere también otras tareas; sin embargo, esta tarea vital demanda en su ejercicio que se asuman una serie de medidas propias, con el fin de dar tranquilidad al propio personal, sus familias y a la sociedad a la que servimos.

Un aspecto que ha tenido desde un inicio una importancia relevante ha sido la serie de medidas preventivas de higiene, uso de equipo de protección personal (mascarillas, guantes, implementos), y protocolos de ingreso y salida en las unidades y Dependencias, priorizando la salud del personal militar que realiza labores de patrullaje y control; estas medidas están enfocadas a evitar el contagio y propagación del virus al personal militar e incluso a sus familias y a los ciudadanos que se protege.

Cabe mencionar que, en este propósito nacional para evitar y controlar el contagio de la pandemia entre los ciudadanos, les corresponde a estos, actuar responsablemente, adoptando las medidas sanitarias para evitar el contagio de este mortal virus; a la par de la dedicación y el respeto a los derechos humanos que los militares tienen hacia las personas; pero a la vez, el compromiso del Estado e instituciones con la obligación de brindar a los miembros militares y policiales una adecuada preparación y cuidados para el desarrollo de la desafiante labor de controlar el orden interno en el marco de esta emergencia de salud pública. Por otro lado, esta situación ha confirmado que consolidar una presencia disuasiva y de autoridad es fundamental para el cumplimiento de las medidas adoptadas por el Estado para hacer frente a esta situación.

La ejecución del control del orden interno en un contexto de pandemia, ha implicado un mayor celo y conocimiento de protocolos de intervención, en estricto respeto a los derechos a la vida, dignidad e integridad de las personas, que recae no solo en el personal uniformado directamente involucrado en tareas como control de tránsito, seguridad pública, reparto de alimentos y patrullaje disuasivo, sino también en los jefes que tienen la responsabilidad de liderar y planear

11. PERÚ. Ley N.o 29664. Ley del SINAGERD, (Artículo 4º).
12. *Enciclopedia jurídica*. Puede afirmarse que el bien común es la finalidad social suprema hacia la cual tienden todos los objetivos del hombre; de tal manera que la justicia, el orden, la paz y la seguridad son como las bases en que se asienta el bienestar colectivo. Disponible en: http://www.enciclopedia-juridica.com/d/bien-com%C3%BAn/bien-com%C3%BAn.htm





las intervenciones, considerando que portan armamento letal y que en algunos casos podrían estar expuestos a escaladas de violencia de ciudadanos desesperados y descontrolados por cubrir sus necesidades básicas o escapar de los riesgos o peligros que causa un virus letal.

En este entorno de pandemia, la población ha evidenciado que, ante situaciones extremas, las Fuerzas Armadas han tomado rápida y oportunamente, medidas extremas. El incumplimiento del aislamiento social y el cierre de fronteras en la zona norte del país, exigió del Comando Operacional del Norte y sus elementos de maniobras, una respuesta organizada y decidida para impedir el uso de pasos fronterizos clandestinos en una extensa zona de varios de miles de kilómetros en los primeros días de abril. El despliegue de patrullas y lanchas rápidas de la Infantería de Marina en los esteros de Tumbes, batallones de Infantería, vehículos blindados AMX-13/105 y Fiat 6614, junto a tanques, unidades de Infantería Blindada, y grupos de Artillería a lo largo de la frontera, propiciaron un adecuado control para evitar que extranjeros provenientes de Ecuador y Venezuela que puedan estar infectados con COVID-19 ingresen al país.

**Articulación multisectorial**

Luego de las primeras semanas, y de ver la imperiosa necesidad de ampliar las medidas de aislamiento social obligatorio en varias ocasiones ante el incremento de casos y fallecimientos, el Gobierno vio en el sector Defensa una herramienta para articular las medidas de manera holística y sistémica, empleando todas las capacidades organizativas y la estructura de las Instituciones Armadas; buscando, con su permanente espíritu de cooperación, optimizar y complementar los servicios y articular los esfuerzos interinstitucionales.

Una primera aproximación fue la designación de un equipo conjunto y multidisciplinario de Oficiales Superiores a cargo de un General de Brigada que fue puesto a disposición del Ministerio de Salud para asesorar al Ministro de Salud en la organización y preparación de protocolos y guías procedimentales para los equipos humanitarios de recojo de cadáveres (EHRC) a cargo de las Direcciones o Gerencias Regionales de Salud y Direcciones de Redes Integrales de Salud de Lima Metropolitana, dedicadas a tareas de recojo de fallecidos en viviendas o lugares distintos a los establecimientos de salud; quienes cumplieron un papel superlativo hasta la creación del Grupo de Trabajo "Te Cuido Perú".

El lanzamiento de esta organización nació de una iniciativa del sector Defensa que estuvo enfocada en implementar medidas para detectar a los infectados de COVID-19 con síntomas leves y asintomáticos, a sus familiares y contactos, con el fin de aislarlos y romper la cadena de contagio en el país[13].

La labor desarrollada por este Grupo de Trabajo compuesto por 7 equipos, se viene desarrollando como una medida complementaria al aislamiento domiciliario obligatorio que rige en el marco del Estado de Emergencia Nacional. Su implementación en las diversas regiones del país, en su mayoría liderada por Oficiales de las Fuerzas Armada, está enmarcada en el 85% de los pacientes con COVID-19 que permanecen en sus viviendas, pues no requieren ser hospitalizados, pero sí, atención médica, acompañamiento y asistencia del Estado para afrontar en mejores condiciones la enfermedad.

El programa ha permitido asignar personal médico y recursos del sector Salud para el tratamiento de pacientes intermedios y críticos que se encuentran hospitalizados y en salas UCI, que constituye el 15% del total de afectados.

13. PERÚ. D. S. N.° 068-2020-PCM. Constitución del grupo de trabajo denominado "Te Cuido Perú". Lima. *Diario Oficial El Peruano*, 14 de abril de 2020. Grupo de carácter multisectorial, liderado por el Ministerio de Defensa, con el objeto de brindar vigilancia y asistencia a las personas afectadas con el COVID-19.



El Centro Médico Naval "CMST" empleó Bases Modulares para aislar a personas afectadas con COVID 19, los que fueron habilitados como hospitales de contingencia.

El carácter multisectorial de este Grupo de Trabajo, integra al Ministerio de Defensa – Fuerzas Armadas, Ministerio de Salud (MINSA), Seguro Social de Salud (ESSALUD), Secretaría de Gobierno Digital de la Presidencia del Consejo de Ministros, Instituto Nacional de Defensa Civil (INDECI), Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Ministerio del Interior, Migraciones, Policía Nacional, RENIEC y OSIPTEL.

**"Te Cuido Perú", integrantes**

El Grupo de Trabajo "Te Cuido Perú" está integrado por siete equipos:

1. *Plataforma Digital.* Integra información verificada y optimizada y bases de datos del MINSA, ESSALUD, las Direcciones de Salud, la Sanidad de las Fuerzas Armadas y sector privado que cuentan con información oficial sobre la emergencia, permitiendo la geolocalización de los afectados y sus familias. Permite actualizar data recogida directamente por el Equipo de Detección de los contagiados.
2. *Equipo de Detección*. Integrado por 250 Equipos de Respuesta Rápida (ERR), conformados por un médico, un técnico y un chofer con vehículo. Participan miembros del MINSA, ESSALUD, DIRIS y GERESAS. Con el apoyo de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional, han hecho grandes avances realizando operativos de detección en lugares de gran aglomeración como mercados y centros de abastos.
3. *Equipo de Seguimiento médico y soporte emocional*. Realiza el seguimiento clínico del infectado y su familia para evaluar el desarrollo de la enfermedad. Asimismo, brinda soporte emocional para acompañar el aislamiento.
4. *Equipo de Aislamiento*. Tiene como función brindar un lugar de residencia e inmovilizar al infectado y su familia durante 15 días, en





la Villa Panamericana o en otros lugares que sean implementados tanto en Lima como en regiones.

5. *Equipo de Apoyo Alimentario*. Provee de víveres a las familias aisladas en sus domicilios, las 24 horas, que voluntariamente deseen acogerse a este apoyo por un periodo de 15 días.
6. *Equipo de Vigilancia*. Garantiza mediante el Patrullaje Itinerante, que los afectados y sus familiares que han sido inmovilizados en sus domicilios cumplan con el aislamiento las 24 horas del día. Está a cargo de personal de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional y Serenazgo Municipal.
7. *Tratamiento de Fallecidos*. Sigue el protocolo establecido por el MINSA para brindar una atención digna y oportuna a los fallecidos fuera de hospitales o establecimientos de salud. Cuenta con el apoyo de la Policía Nacional y de las Fuerzas Armadas.

**Actitud positiva y proactiva hacia el cambio**

Aun viviendo en tiempos del COVID-19, es importante mencionar que, todas las acciones realizadas han podido realizarse en mérito al personal militar, de todos los grados y jerarquías, que ha cumplido el deber consciente que ello implica dedicación exclusiva por tiempo indefinido, aun a costa del desgaste físico, emocional, moral y mental. Cabe destacar que, la fortaleza detrás de esta actitud positiva se encuentra en el respaldo y soporte que las familias les brindan desde casa, conociendo que su vocación de servicio y el bien común están por encima de todo. La circunstancia ha permitido a las Fuerzas Armadas, una vez más, enfrentarse a los retos de este mundo en permanente transformación, con la convicción de que, el siguiente desafío será adaptarse al cambio organizacional que les permita una mejor preparación con miras a este y otros tipos de peligros. Estas contingencias deben, en el futuro, ser consideradas para el personal militar de las jóvenes generaciones.

No cabe duda que, las Fuerzas Armadas han sabido adaptarse al cambio para reorganizarse y responder, de acuerdo a la ley del SINAGERD[14], a la demanda de atenciones de todo tipo en beneficio de la comunidad afectada y no afectada por la pandemia, cumpliendo con su mandato de participar "de oficio en la atención de situaciones de emergencia que requieran acciones inmediatas de respuesta, realizando las tareas que les compete aun cuando no se haya declarado un estado de emergencia". Además, el sector Defensa ha encontrado, en el marco de sus competencias, nuevas oportunidades y retos para brindar a la población mayores y mejores servicios que atenúen sus necesidades y carencias, y aseguren su movilidad dentro del territorio nacional.

La predisposición al cambio comienza, como en toda institución, por la capacidad del Estado y sus autoridades políticas y militares en este caso, para adoptar de forma abierta, oportuna y adecuada, las mejoras que sean favorables para las organizaciones. Estas permitirán trabajar de manera integrada y con eficiencia en las crisis que se presenten en el cambiante y globalizado entorno mundial. Como lo menciona Morales[15], "(...) las Fuerzas Armadas, como cualquier otro sector de la sociedad, se verán obligadas a afrontar un consta nte proceso de transformación en los próximos años para continuar siendo una herramienta eficaz para sus gobiernos en la gestión de situaciones de crisis".

14. SISTEMA NACIONAL DE GESTIÓN DE RISGO DE DESASTRE. *Reglamento de la ley SINAGERD*. Artículo 17.2.
15. Samuel Morales es Teniente Coronel de Infantería de Marina (DEM) de la Armada Española y antiguo alumno del Máster on-line en Estudios Estratégicos y Seguridad Internacional de la Universidad de Granada.





## Bibliografía


- BUSTAMANTE, Emilia. "Fuerzas Armadas y Policiales: Misión constitucional ante la pandemia del COVID-19". Consulta: 7 de abril del 2020. Disponible en: https://laley.pe/art/9512/fuerzas-armadas-y-policiales-mision-constitucional-ante-la-pandemia-del-covid-19
- COMANDO CONJUNTO DE LAS FUERZAS ARMADAS. "Atendiendo las emergencias en todo el país". *Suplemento Comando en Acción*. N.° 62, 2017. Edición digital. Consulta: 30 de junio del 2020. Disponible en: http://www.ccffaa.mil.pe/publicaciones/Suplementos/2017_Suplemento_Cena62_2017.pdf.
- ENCICLOPEDIA JURÍDICA. Consulta: 18 de junio del 2020. Disponible en: http://www.enciclopedia-juridica.com/d/bien-com%C3%BAn/bien-com%C3%BAn.htm
- INDECI. Instituto Nacional de Defensa Civil. *Manual Básico para la estimación del Riesgo*. Lima: INDECI, 2006.
- INDECI. Instituto Nacional de Defensa Civil. *Informe Lecciones Aprendidas del Sur - Sismo de Pisco, 15 agosto 2007*. Soluciones Prácticas–ITDG, DFID. Lima: INDECI,2009.
- MARCHESSINI, Alejo. "Balance de las Operaciones del Ejercito del Perú frente al COVID (con galería fotográfica)". *Revista DEFENSA.com*. Consulta: 27 de mayo del 2020. Disponible en: https://www.defensa.com/peru/balance-operaciones-ejercito-peru-frente-covid-galeria.
- MORALES, Samuel. "La transformación de las Fuerzas Armadas en un mundo complejo". En: *Experticia Militar*. Diciembre 2018 – marzo 2019. España. pp. 52-63.
- PERÚ. *Constitución Política del Perú*. Artículo 165°. Finalidad de las Fuerzas Armadas.
- PERÚ. Ley N.° 29664 y sus modificatorias. Ley que crea el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SINAGERD). *Diario oficial El Peruano*, 19 de febrero del 2011.
- PERÚ. Reglamento del Decreto Legislativo N.° 1095. Decreto Legislativo que establece reglas de empleo y uso de la fuerza por parte de las Fuerzas Armadas en el territorio nacional, aprobado con Decreto Supremo N.° 003-2020-DE. *Diario oficial El Peruano*, 16 de marzo del 2020.
- PERÚ. Portal oficial #UnaSolaFuerza. Consulta: 30 de junio del 2020. Disponible en: http://www.portal.andina.com.pe/edpespeciales/2017/365-dias-ppk/capitulo1.html
- TV PERÚ: "COVID-19: FAP fabrica cámaras aisladoras para prevenir contagios". Consulta: 18 de junio del 2020. Disponible en: https://www.tvperu.gob.pe/noticias/nacionales/covid-19-fap-fabrica-camaras-aisladoras-para-prevenir-contagios.

ESPECIAL

# Fuerza de Tarea 22
## *en tiempos del COVID-19*





# Fuerza de Tarea 22, en tiempos del COVID-19



**Teniente Primero Franco Piazzini Santillana**
Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales por la Escuela Naval del Perú y egresado del programa de Maestría en Administración con mención en Gestión Empresarial de la Facultad de Ciencias Administrativas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Calificado en Guerra de Superficie, ha seguido el Curso Básico de Inteligencia y el Curso Básico de Estado Mayor. Se desempeñó como Segundo Comandante del BAP *Clavero* (CF-15), como Comandante de la Estación Naval "El Estrecho", como Jefe de la Unidad Canina Naval y actualmente, labora en la Comandancia de la Fuerza de Tarea 22.

**RESUMEN**
Las Fuerzas del Orden han venido cumpliendo un rol fundamental en una guerra sin cuartel y frente a un enemigo invisible. El mundo entero se ha unido en una causa común nunca antes vista. La Marina de Guerra del Perú dispuso la conformación de la Fuerza de Tarea 22 para hacer frente a esta crisis que, al día de hoy, sigue en vigencia. No obstante, estamos seguros que saldremos victoriosos porque nuestra institución está llamada a defender a nuestra sociedad.

**PALABRAS CLAVE**
Fuerza de Tarea, Fuerzas del Orden, Día Cero, COVID-19, solidaridad, crisis.

**ABSTRACT**
Armed Forces has been playing a fundamental role in a war without quarter, and against an invisible enemy. The entire world has united in a common cause, never seen before. The Peruvian Navy ordered the formation of Task Force 22 to face this crisis that is still in force today. However, we are sure that we will be victorious because our institution is called to defend our society.

**KEYWORDS**
Task Force, Law Enforcement, Day Zero, COVID-19, solidarity, crisis.

## Introducción

Es domingo 15 de marzo. Muchos ya habíamos entendido la situación, pero no teníamos aún claro el panorama. Sabíamos que tendríamos que volver a nuestras bases porque la coyuntura así lo ameritaba. Sabíamos que tomaríamos las calles, y que estaríamos lejos de la familia por un tiempo indeterminado. Lo único que sí sabíamos es que teníamos que responder al llamado de la Nación, porque nuestro Perú nos necesitaba.

Desde el "Día Cero", como hoy lo conocemos, todos fuimos testigos y protagonistas de un gran cambio en nuestras vidas. Desde siempre habíamos estado entrenados para situaciones hostiles y extremas, y muchos de nosotros habíamos patrullado y servido en zonas alejadas del país, luchando contra enemigos del orden constitucional. No obstante, nadie esperaba librar una nueva guerra en estos tiempos. Mucho menos nadie se figuraba que tendríamos un enemigo en común, entre todas las religiones, sociedades, razas, ideologías políticas y demás manifestaciones humanas.

# FUERZA DE TAREA 22



Personal naval de todos los grados, especialidades y jerarquías continúan en primera fila en la lucha contra la pandemia, bajo la consigna de que: "En este buque...nadie se rinde".

A partir de entonces teníamos frente a nosotros un nuevo escenario de pesadilla, en una sociedad a la que teníamos que servir, en una Patria por la cual daríamos nuestra vida si fuese necesario. La cuarentena nos ha puesto a prueba porque han sido momentos muy difíciles que todos los uniformados hemos pasado, alejados de la familia y tomando las calles, plazas y mercados.

Este momento de nuestra historia, en la humanidad está inmerso en un enfrentamiento contra un enemigo en común. Son tiempos de cambios y hechos sin precedentes, hechos que solían estar en las páginas de los libros de ciencia ficción. Esto aún no acaba, y quizá esté lejos de estarlo, pero tenemos una firme convicción, y sabremos seguir adelante.

**El "Día Cero"**

El día que empezó todo, acá en el Perú, fue como un gran baldazo de agua fría. Aquel "Día Cero" fuimos testigos de cómo un enemigo nuevo e invisible atacaba directamente a nuestra sociedad.

La sombra del espectro del virus nos había amenazado desde meses atrás, pues las noticias del mundo eran cada vez más inquietantes e insistentes respecto a su veloz propagación e inminente llegada al Perú. Por aquellos días la incertidumbre de lo que vendría se hizo presente en el temor de la población que se volcó a las calles en busca de alimentos y artículos de primera necesidad, y quizá ese fue uno de los detonantes para que se declare el Estado





de Emergencia, el mismo que permitió a las FF.AA. su accionar urbano, en apoyo a la labor de la PNP.

Frente a este hecho, los mecanismos de previsión que se tomaron no causaron un impacto extremo. Por tanto, la imposición del llamado "aislamiento social obligatorio", no generó revueltas sociales de ningún tipo.

Así fue como nuestras Instituciones Armadas entraron en acción, para hacer cumplir una labor sin precedentes, luchando contra un enemigo común a todos. No podemos decir que existió represión social de ningún tipo, pues el escenario no era adverso. La gran aprobación de la población, y su generoso apoyo incondicional facilitó muchas veces nuestro accionar. Si bien veníamos arrastrando una situación de inseguridad ciudadana, nuestra labor se avocó a apoyar a la Policía Nacional. Se organizaron puntos fijos de control y patrullas móviles para el control urbano, que comentaré más adelante.

Un aspecto trascendental fue asegurar que la cadena de abastecimiento de productos de primera necesidad permanezca intacta, evitando así la falta de alimento, principalmente. Estamos convencidos de que, si no hubiéramos tenido éxito en garantizar aquello, el orden social podría haberse roto, lo cual, claro, nunca ocurrió. Tal es así que, desde aquel "Día Cero", los mercados se mantuvieron en funcionamiento, así como las bodegas de barrio y otros servicios conexos.

Por otra parte, y aunada a nuestra labor, estuvo el control y vigilancia del funcionamiento permanente y constante de los servicios públicos esenciales. Así pues, uno de los puntos más críticos lo constituyeron los centros de salud estatal y privado, inmersos en el régimen especial de Emergencia Sanitaria dispuesto por el Gobierno, a lo que se sumó las boticas y farmacias, cuyas ventas de insumos médicos se mantuvieron estables.



Vehículo táctico ligero, LAV II, demostró versatilidad y flexibilidad para actuar en todo terreno.




El BAP *Tacna* entregó agua potable a SEDAPAL para poblaciones vulnerables de Lima.

**Aplausos que impulsan la labor**

El "toque de queda" llegó nuevamente a nuestras vidas. La memoria colectiva de este desafortunado evento estaba relacionado con los aciagos días del terror que se vivió en los 80 y 90 y que la Marina de Guerra, en acción conjunta con las demás Fuerzas del Orden, supieron hacer frente y vencer.

En medio del confinamiento se suscitó un fenómeno social que se fue extendiendo en todas las ciudades; pues, cada vez eran más las personas que salían a sus ventanas y balcones, diariamente, a las ocho de la noche, a entonar el Himno Nacional para luego dar vivas y aplausos al personal de las Fuerzas del Orden, en demostración de cariño y de apoyo. Aquellas expresiones sirvieron de impulso a todos los que vestimos uniforme, porque llegada la hora, se dejaba sentir un pueblo agradecido por nuestra labor. Fueron momentos muy gratos y emotivos para quienes estábamos lejos de nuestros hogares.

En efecto, los militares estábamos cumpliendo un rol nuevo en nuestra sociedad, un rol de control urbano que no significaba ir en contra de la población, sino que debíamos de ayudar en el control y el orden, a fin de proteger a todos los nuestros, a nuestras familias y amigos. Éramos plenamente conscientes de que nuestra labor era importantísima en un mundo que había amanecido con una nueva realidad. Los primeros días de la cuarentena fueron cruciales, pues en principio se creía que una parte de la población podría haber creado un gran rechazo frente al confinamiento obligatorio repentino, lo cual podría haber decaído en disturbios y levantamientos sociales. Aunque sí se suscitaron hechos aislados, no fueron de gran intensidad. Los pocos revoltosos que no lograban entender la magnitud del problema sanitario que ahora se vivía, fueron reducidos y dispersados rápidamente por las Fuerzas del Orden.

Así pues, los datos de las encuestas estadísticas reflejaban un escenario de





gran aceptación por parte de la población, respecto a la decisión tomada por el Gobierno y a las funciones que cumplían las Fuerzas Armadas en apoyo al ordenamiento y control urbano.

Las redes sociales se convirtieron en un gran vehículo de solidaridad y de aprobación, pues en ellos se lograban ver muchas fotografías, videos y 'posts' de agradecimiento, ya que se entendía en concreto que los que estábamos en las calles lo hacíamos de manera desinteresada y para cuidar del prójimo, pensando siempre en el cumplimiento de nuestra labor por sobre nuestros intereses personales; nuestra profesión desde siempre lo exigió así. Fue por ello que la *Web* permitió mantener ese contacto directo entre los uniformados y la población.

La cantidad de infectados empezó a subir y las cifras reportadas por los medios de prensa aumentaban día a día. Por ello fue que el Gobierno se mantuvo activo, decretando, para tales casos, una serie de paquetes y planes de contingencias que a diario eran comunicados por el Presidente y sus Ministros. De forma correspondiente, las Fuerzas Armadas logramos ser flexibles ante esos cambios trascendentales que día a día se daban en estos tiempos de cambio.

Así también, debemos de resaltar que la sociedad nos dio claras muestras de una reconfortante solidaridad, la cual surgió de manera espontánea de entre la ciudadanía, pues fueron muchos los que decidieron no quedarse de manos cruzadas en medio de esta crisis, saliendo a las calles a aportar de alguna forma, ya sea con ayuda social para los más necesitados, apoyo a los Bomberos y Fuerzas del Orden, o motivando y agradeciendo a los médicos y otros profesionales por su denodada labor.

**La Fuerza de Tarea 22**

Como se mencionó, la Institución dispuso la distribución del personal en puntos de control fijo, y en patrullas móviles. En el caso particular de la Marina de Guerra, los distritos que se nos asignó para efectuar las labores de control y patrullaje en el departamento de Lima, fueron todos los que comprenden a la Provincia Constitucional del Callao, así como los distritos aledaños de Ancón, Santa Rosa, Puente Piedra, San Miguel, Pueblo Libre y Magdalena del Mar. Así también, estamos presentes en todo el territorio nacional y en donde la Patria lo requiere, cumpliendo la labor que se nos encomendó desde el "Día Cero".

Ahora bien, una Fuerza de Tarea es un tipo de organización militar destinada a cumplir un rol específico en una situación particular. La Fuerza de Tarea 22, subordinada directamente al Comando Operacional Marítimo, fue activada y comisionada a cumplir la labor de control urbano, en apoyo y ampliación de las funciones que usualmente realizaba la Policía Nacional.

El Comando de la Fuerza recayó en la Comandancia de la Segunda Zona Naval, para el caso de Lima y Callao. Así fue que, desde el principio de la cuarentena, las labores de patrullaje y control urbano se fueron coordinando de manera activa y conjunta con la Policía Nacional, así como también con otros sectores y organismos involucrados como los gobiernos regionales, los municipales, las compañías de bomberos, los centros de salud, entre otros. Algunas de las claves para el correcto desarrollo fueron precisamente la interacción y la coordinación mutua, así como el entendimiento entre todos. Titánica labor que se supo llevar desde un inicio de forma coherente y articulada.

La Fuerza de Tarea 22 se compone por 9 Grupos de Tarea que fueron designados por el Alto Mando Naval para ser desplegados y así cumplir las labores de control urbano en tiempos del COVID-19.

La Brigada Anfibia asumió la identidad del Grupo de Tarea 22.1 y desplegó a su

# FUERZA DE TAREA 22




personal en los distritos de Ancón, Santa Rosa, Puente Piedra, Ventanilla y Mi Perú.

La Comandancia de la Base Aeronaval fue comisionada como Grupo de Tarea 22.2 y se posicionó a lo largo y ancho del distrito de Carmen de La Legua Reynoso.

El personal del Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval – CITÉN patrulló y controló todo el área del distrito del Callao en su totalidad, habiéndose convertido en el Grupo de Tarea 22.3. Posteriormente esa labor fue asumida por la Comandancia de la Fuerza de Superficie.

El Grupo de Tarea 22.4 estuvo constituido inicialmente por la Capitanía del Puerto del Callao, y posteriormente la Comandancia de dicho Grupo de Tarea fue tomada por el Comandante de la Patrullera Oceánica 201, BAP *Guardiamarina San Martín*.

La Escuela Naval del Perú obtuvo el control y liderazgo de los distritos limeños de San Miguel y Magdalena del Mar, y también del distrito chalaco de La Punta, bajo la denominación de Grupo de Tarea 22.5. Luego, tal labor fue comisionada al Centro de Entrenamiento Táctico Naval.

Los distritos de La Perla y Breña fueron controlados por la Jefatura de la Policía Naval, bajo la denominación de Grupo de Tarea 22.6.

Los distritos de Chimbote, Coishco y Nuevo Chimbote, en el departamento de Ancash, fueron del control de la Comandancia de la Base Naval de Chimbote, la cual asumió la identidad del Grupo de Tarea 22.7.

La Comandancia de la Base Naval de San Juan de Marcona, ubicada en el departamento de Ica, tomó el control de dicho distrito bajo la denominación de Grupo de Tarea 22.8.

Así también, y no menos importante, fue la designación del Grupo de Tarea 22.9 bajo el control y supervisión de la Comandancia de la Base Naval del Callao, fungiendo como ente logístico.

Así pues, habiéndose dispuesto tal conformación de Grupos de Tarea subordinados a la Fuerza de Tarea 22, cada uno de ellos dispuso a su vez la colocación de puntos de control fijos en las calles de los distritos a ser intervenidos. En tales puntos se hacía cumplir las disposiciones de inamovilidad y de tránsito limitado en las horas predestinadas para ello. Tan solo debían transitar peatones debidamente identificados y formalizados con los permisos laborales correspondientes. El tránsito de las personas que se dirigían a centros de labores críticos estuvo desde siempre garantizado, y fueron los médicos y demás profesionales de la salud, los bomberos, y otros debidamente acreditados quienes siempre tuvieron la prioridad y a quienes se permitió el tránsito seguro, siempre y cuando tuvieran los implementos de bioseguridad establecidos. Asimismo, el tránsito vehicular fue detenido y se cumplió el objetivo de evitar que los automóviles particulares circulasen sin razón. Tan solo aquellos que por emergencia sí lo requerían fueron plenamente autorizados.





Estos Grupos de Tarea dependientes de la Fuerza de Tarea 22 también cuentan con la capacidad de movilidad y despliegue rápido a través de sus respectivas patrullas móviles, las mismas que disponen de vehículos tácticos y porta-tropas que han servido ampliamente desde el primer día, pues la versatilidad con la que se cuenta es primordial en temas de patrullaje urbano, en donde siempre existieron desadaptados que fueron perseguidos, detenidos y puestos a disposición de las comisarías de cada sector.

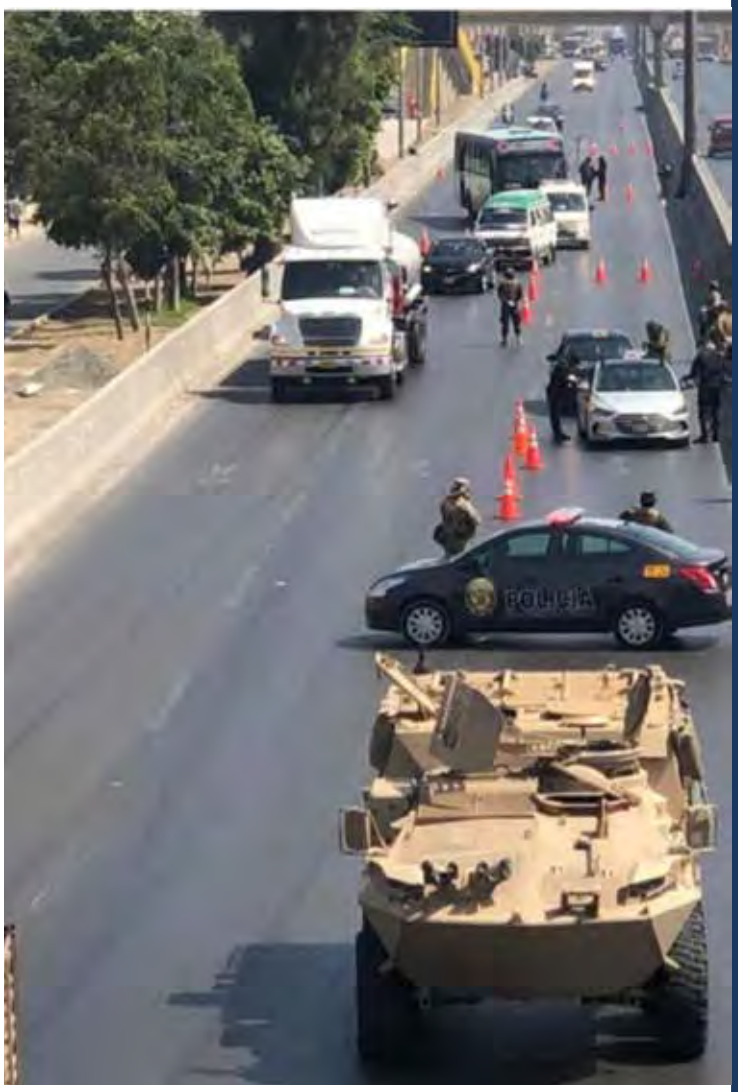
Toda esta labor siempre se realizó de la mano con los efectivos de la Policía Nacional con quienes se trabajó codo a codo desde el primer día y con quienes también se ha logrado establecer vínculos profesionales de primer orden.

Por todo ello, debo resaltar que nuestra estructura organizacional es práctica y funcional, y altamente flexible, lo cual nos ha permitido asumir una responsabilidad impensada en un periodo de tiempo relativamente corto. Si bien en un inicio se suscitaron diversos impases debido a que nos encontrábamos frente a una situación nueva que exigía funciones nuevas, la velocidad de respuesta ante esa crisis, y las subsiguientes acciones que se tomaron han permitido maniobrar de manera práctica en un escenario distinto.

Precisamente, son las Fuerzas Armadas aquel conjunto humano que está llamado siempre como primera línea de defensa y de respuesta oportuna, y en esta ocasión hemos sabido responder a la necesidad de la sociedad y de la nación entera. Venimos pues, trabajando con la población, y juntos hemos aprendido a establecer un orden adecuado que nos ha permitido subsistir a pesar de la presión y del miedo al contagio.

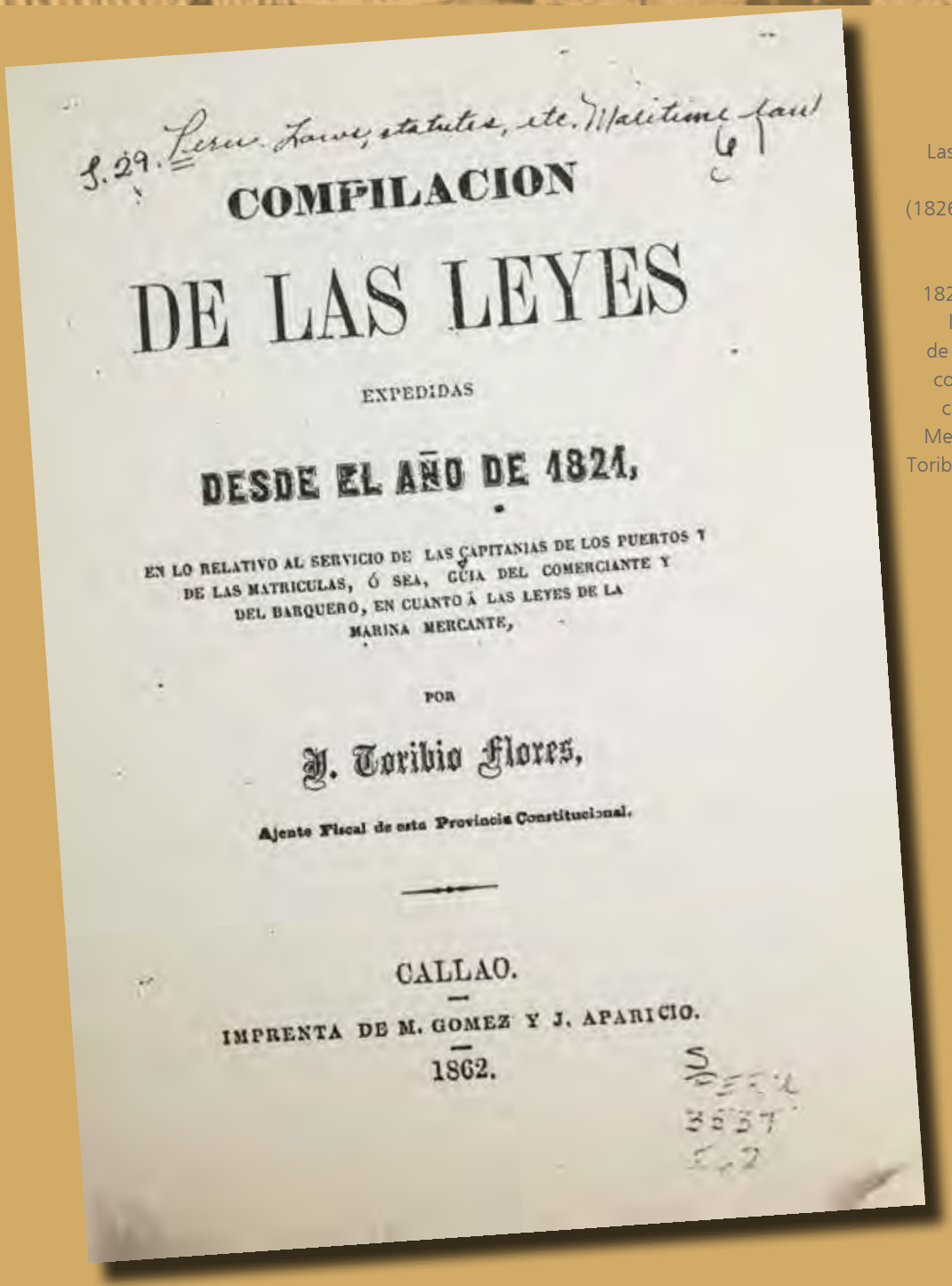
Finalmente, es importante resaltar que las Fuerzas Armadas, y en particular la Marina de Guerra están llamadas a brindar soporte y alivia a una sociedad que confía plenamente en nosotros, porque los uniformados no somos enemigos del pueblo; los que vestimos con orgullo el uniforme que llevó Grau somos hijos del pueblo peruano, y lucharemos por ellos, por los nuestros, porque nuestra gente siempre esté bien, y nuestro país se levante y desarrolle con bien. Nosotros no nos rendiremos ni dejaremos que nadie se rinda.

"En este buque... ¡nadie se rinde!"




Vehículo anfibio aportó maniobrabilidad y despliegue de personal en el patrullaje móvil.





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 Á LAS LEYES DE LA MARINA MERCANTE,

POR

J. Toribio Flores,

Ajente Fiscal de esta Provincia Constitucional.

CALLAO.

IMPRENTA DE M. GOMEZ Y J. APARICIO.

1862.

Las leyes publicadas en El Primer código americano de sanidad (1826) se encuentran comprimidas dentro del 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 (1862) recopiladas por Toribio Flores. Archivo Histórico de Marina.

# Una aproximación al rol de las Juntas Litorales de Sanidad peruanas a lo largo del siglo XIX



# *Una aproximación al rol de las Juntas Litorales de Sanidad peruanas a lo largo del siglo XIX*



**Sally Rosas Inga Rumiche**
Bachiller en Historia por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, actualmente viene desarrollando la tesis "Un foco infeccioso: El puerto del Callao durante los estragos de la fiebre amarilla en 1868" por lo que ha logrado el financiamiento de promoción de tesis en dicha casa de estudios. Ha desarrollado practicas pre - profesionales en la Dirección de Intereses Marítimos. En la actualidad cursa la maestría de "Museología y Gestión Cultural" en la Universidad Ricardo Palma.

**RESUMEN**
Tras expedirse *El Primer código americano de sanidad* en 1826, se establecieron a lo largo de la costa peruana las Juntas Litorales de Sanidad (conformadas por personal de las capitanías y médicos) con la finalidad de evitar que se introduzcan enfermedades al territorio nacional. Las principales políticas aplicadas se basaron en las visitas médicas, las cuarentenas y cierra puertas (suspensión de las comunicaciones). Con el auge del guano y la introducción del barco a vapor aparecieron enfermedades como la fiebre amarilla en 1852, la cual nunca antes se había registrado en el Perú. Ante crisis sanitarias como esta las Juntas Litorales de Sanidad intensificaron sus labores con el objetivo de evitar la propagación de las enfermedades. Este rol protector de las fronteras lo cumplieron a lo largo del siglo XIX.

**PALABRAS CLAVE**
Juntas Litorales de Sanidad, Cuarentena, Capitanía, Enfermedades, Siglo XIX.

**ABSTRACT**
After issuing the First American Health Code in 1826, the Littoral Health Boards (made up of personnel from the captaincies and doctors) were established along the Peruvian coast in order to prevent diseases from entering the national territory. The main policies applied were based on medical visits, quarantines and closed doors (suspension of communications). With the boom of guano and the introduction of the steamship, diseases such as yellow fever appeared in 1852, which had never been registered in Peru before. In the face of health crises such as this, the Littoral Health Boards intensified their work with the aim of preventing the spread of disease. This protective role of borders was fulfilled throughout the 19th century.

**KEYWORDS**
Littoral Health Boards, Quarantine, Captaincy, Diseases, 19th Century.

*El intercambio no se limita a cosas tangibles*
*como mercancías, personas o dinero.*
*Poder, ideas, gustos, enfermedades y actitudes afluyen*
*a las ciudades desde los puertos;*
*refinados, simplificados o quizás adaptados*
*a cada estación por el camino.*
*(Agustín Gumerá: 2002)*



Vista de Lima desde el mar, cerca al Callao. En la imagen se percibe embarcaciones impulsadas a velas a inicios del silgo XIX. Travels in South America during the years 1819-1820-1821 de Alexander Caldcleugh. Londres: John Murray. (Fuente: New York Public Library).

## El establecimiento de las Juntas Litorales de Sanidad en las primeras décadas de la República

Tras emanciparse el Perú de la Corona española, la naciente república, carente de instituciones fuertes que remplazaran a las antiguas corporaciones virreinales, ingresó a un período de anarquismo político[1].

Como consecuencia de esta inestabilidad, durante las primeras décadas del siglo XIX, existieron escazas políticas por parte de los gobiernos de turno para mejorar la administración del país. Esta dejadez se hizo notar claramente en el ámbito sanitario, puesto que se limitaron a mantener las reformas sanitarias hechas durante el Virreinato y no se implementaron otras que respondieran al nuevo contexto sociopolítico que estaba viviendo el naciente país.

Por ejemplo, se conservaron las medidas adoptadas durante el gobierno del Virrey Francisco Abascal (1806 - 1816), las mismas que prohibieron los entierros en las Iglesias e impulsaron la creación del Cementerio General de Lima, en 1807. Otra de las medidas virreinales que se mantuvo fue la inoculación de vacunas:

> En los inicios de la república, en 1822, se dio el primer decreto por Torre

1. Un agradecimiento especial a la doctora Patricia Palma y al Capitán de Corbeta Michel Laguerre Kleimann, por sus apreciaciones y comentarios con respecto al presente trabajo.





> Tagle sobre las vacunas mediante el cual se encargó la vacunación a los curas quienes antes de ir a sus curatos recibirían del protomedicato el fluido vacunal y darían cuenta mensualmente de los niños vacunados[2].

Una excepción a esta política de mantener las medidas sanitarias dadas durante el Virreinato, se dio en 1826 durante el Consejo de Gobierno presidido por el Mariscal don Andrés de Santa Cruz. Puesto que el médico, político e ideólogo Hipólito Unanue, en su rol de consejero de gobierno, elaboró juntó a su compañero de la Cartera del Interior, José María Pando, *El Primer Código Americano de Sanidad*. Con el cual se sentó las "[...] bases de nuestra organización sanitaria y se señaló los derroteros primarios de nuestra política sanitaria exterior, en los artículos relativos a la actividad de las Juntas Litorales de Sanidad"[3].

Este Tratado fue un conjunto de leyes que buscaba regular la salubridad del país a través del establecimiento de una serie de instituciones y dictámenes. Es de este modo como se estableció en Lima una Junta Suprema de Sanidad, mientras que en otros departamentos del Perú se crearon Juntas Superiores de Sanidad; y en el caso de existir localidades donde haya un número considerable de habitantes, se fundaron Juntas Municipales de Sanidad.

Dentro de este Reglamento también se estipuló la creación de las Juntas Litorales de Sanidad, también conocidas como el Servicio de Sanidad Marítimo, las cuales debían funcionar en los "puertos de mar y poblaciones marítimas por donde puedan introducirse contagios exóticos"[4]. Es decir, se creó una institución dedicada a evitar el ingreso de enfermedades que pudieran llegar de puertos extranjeros.

Esta Institución estuvo conformada por el "comandante de marina, donde lo haya, capitán de puerto, administrador de aduanas, un médico y un vecino [...]"[5]. Sus funciones se encontraban especificadas entre los artículos 15 y 33 de *El Primer Código Americano de Sanidad*. Su principal función consistía en pasar inspección a los buques que arribaban al puerto en compañía del médico designado a la Junta. Las visitas se practicaban en el día y excepcionalmente de noche. En casos urgentes como naufragios, llegadas de correos y arribadas forzosas, las inspecciones las hacia el mismo Capitán del Puerto o un delegado suyo, asociado al médico titular del lugar. El buque, que durante la visita ocultase algún pasajero o animal enfermo, sería penado con una multa de 100 a 500 soles, según la gravedad del caso, ello quedaba a juicio del Servicio de Sanidad Marítimo. En caso de que el buque procediera de una zona donde existiera epidemias, la visita se realizaba por medio de un interrogatorio, conforme con el reglamento del puerto[6].

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 estaba desarrollado la fiebre amarilla u otra enfermedad contagiosa "debía ponerse en facha, á [sic] dos tiros de cañón del puerto, para esperar la falúa de sanidad"[7]. La cual debía colocarse a "barlovento, y á [sic] 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

2. ZÁRATE, Eduardo (2006). "Los inicios de la higiene en Lima. Los médicos y la construcción de la higiene". *Investigaciones Sociales*, X (16), pág. 463.
3. PAZ Soldán, Carlos; Lorente, Sebastián (1924). *Cien años de política sanitaria marítima en el Perú*. Lima: Imprenta del asilo "Víctor Larco Herrera", pág. 7.
4. *Idem*. pág. 8.
5. *Idem*. pág. 9.
6. CISNEROS, Carlos; García, Rómulo (1898). *Guía del viajero. Callao, Lima y sus alrededores.* Lima: Editorial Imprenta del Estado, pág. 29.
7. FLORES, Toribio (1862). *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, pág. 103.





enfermedades que han padecido durante la navegación"[8].

Si el Capitán de la embarcación contestaba que todos estaban sanos y sin contagio, subían a bordo los miembros de la Junta, usualmente un médico y un representante del Capitán del Puerto, quienes se encargaban de realizar la vista de inspección. Ella consistía en examinar la patente de sanidad las cuales eran de dos clases, la primera llevaba la denominación de limpias o de sucias, mientras que la segunda tenía la denominación de sospechosa. Una vez concluida dicha inspección, los médicos escribían un informe a la Autoridad Marítima para que esta autorizase el desembarco. Cabe mencionar que esta facultad que tenía esta autoridad de dar o negar la autorización del desembarco, no solo la tenía por ser generalmente la persona con el más alto cargo en este lugar, sino también por ser miembro de la Junta Litoral de Sanidad.

En el caso de encontrar durante la inspección alguna embarcación sospechosa de portar el mal, se ordenaba enviarla a realizar cuarentena, para el caso del Callao, a la isla San Lorenzo. Y en aquellos puertos en donde no existían lazaretos para realizar este aislamiento, se les obligaba a los buques hacer cuarentena en el mar, en una zona sotaventada (contra el viento) y a dos tiros de cañón. Una vez concluida la cuarentena el médico encargado volvía a pasar inspección y elaboraba un nuevo informe, el cual era elevado a la Junta Litoral de Sanidad, la cual tomando en consideración el diagnóstico médico y, en conjunta coordinación con el Capitán de Puerto, ordenaba levantar la cuarentana o someter a la tripulación a una mucho más rigurosa, cuya duración se prolongaba al tiempo que creía conveniente la Junta[9].

Durante la cuarentena estaba prohibido todo tipo de comunicación, incluso hasta para entregar a la tripulación alimentación, puesto que existían medidas preventivas especiales.

> "Habrá un bote destinado para recibir los víveres de tierra, atado á una distancia proporcionada, para que lo puedan tirar de á [sic] abordo, luego que haya sido provisto"[10].

Como se desprende de las líneas anteriores la principal medida para evitar el ingreso de enfermedades al territorio peruano fue someter a cuarentenas a las embarcaciones en las que había pasajeros enfermos que podrían introducir alguna enfermedad al país. Debe acotarse que, en situaciones más extremas, se solía suspender las comunicaciones con aquellos puertos en donde se sabía existía una enfermedad de forma endémica, a esta medida se le llamó "la política de la puerta cerrada". Para poder comprender el por qué se implementó este tipo de medidas sanitarias y no otras, debemos tomar en cuenta que, a lo largo del siglo XIX, se explicaba el origen de las enfermedades basándose en la teoría de los miasmas, los cuales eran entendidos como:

> "Imperceptibles seres volátiles producto de la descomposición de la materia orgánica, y 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 [...][11].

Es decir, se creía que al ingresar un miasma – seres volátiles imperceptibles al ojo humano– al cuerpo este ocasionaba desordenes en la sangre lo cual originaba las enfermedades. Al ser la costa peruana,

8. *Idem*, pág. 104.
9. *Idem*, arts. 107, 108 y 111.
10. *Idem*, art. 117.
11. ZÁRATE, Eduardo (2014). *La mayor epidemia del siglo XIX. Lima, 1868 fiebre amarilla*. Lima: Eduardo Zárate Cárdenas, pág. 37.





según la percepción médica de entonces, un lugar estable sin cambios drásticos de temperatura, presencia de fuertes lluvias o vientos que pudieran ocasionar el surgimiento espontáneo de estos miasmas[12], ellos solo podrían haber aparecido en el Perú mediante importación. Siendo de este modo los tripulantes o pasajeros de las embarcaciones los introductores o portadores de dichos miasmas.

De allí la necesidad de someter a cuarentena a las embarcaciones, puesto que al estar ventilándose en una zona sotaventada, el viento se llevaba los miasmas, yéndose con ellos también la enfermedad. Como hemos mencionado líneas arriba, durante las primeras décadas de la república existió una gran dejadez por parte del Estado, lo que se vio reflejado en la falta de atención de varias demandas que aquejaban por entonces a la sociedad y sus instituciones. Una de ellas fue la desatención hecha a la Junta Litoral de Sanidad, quien solicitó en 1840, la designación de un médico para la Junta establecida en el Callao, que le permitiera llevar a cabo una adecuada inspección de sanidad:

> Sabedor el Gobierno de que la visita de sanidadque[es] paralacapitania[sic] de este puerto á [sic] los buques estranjeros [sic] que arriban á el [sic], se practican sin la precisa asistencia del medico [sic] que debe componer esa junta con el fin de precaver que introduzca en el país alguna enfermedad cuyo contajío [sic] debe procurarse evitando con toda la escrupulosidad que demanda precauciones de tan vital importancia, dispondrá U.S. [sic] que de los médicos facultativos que reciden [sic] en ese pueblo nombren uno que se encargue de visitar a los buques [...][13]

Como se desprende de la cita anterior, si hacia 1840, el Estado aún no podía atender demandas no tan complejas como la designación de un médico, deducimos que aún más, no poseía el poder suficiente para aplicar las cuarentenas o "la política de la puerta cerrada" de manera rigurosa para los meses en que existió la amenaza de introducirse alguna enfermedad en el puerto del Callao u otro puerto peruano; puesto que, dichas medidas afectaban inevitablemente el comercio proveniente del exterior, colisionando, de este modo, con algunos sectores sociales. Lo cierto es que, de haberse aplicado dichas políticas, estas no tuvieron tanta repercusión en materia económica durante las primeras décadas de la República, ya que favorecían el proteccionismo económico puesto en práctica por las elites peruanas de entonces, el cual se caracterizó por gravar aranceles altos, con el fin evitar la importación de productos extranjeros que compitieran con los productos locales.

**El auge del guano, la introducción del barco a vapor y el surgimiento de nuevas enfermedades**

Este panorama cambió drásticamente a mediados del siglo XIX, tras ser redescubiertas las propiedades fertilizantes del guano, puesto que este producto comenzó a ser altamente demandado en países europeos en vía de industrialización. Debido a ello, hubo un incremento del comercio y también de las comunicaciones. Esto, sumando a la introducción y empleo del barco a vapor en la navegación –el cual se caracterizó por acortar el tiempo de viaje–, produjo un cambio radical en el tráfico marítimo. A nivel social, ello se vio reflejado en la constante llegada de pasajeros extranjeros al país; lo que originó, según lo planteado por el doctor

12. Debe precisarse que existieron algunos médicos como Casimiro Ulloa, que planteaban que los miasmas si podían surgir de forma espontánea en el Perú, debido a las variaciones de la atmósfera. Para más información véase: Ulloa, Casimiro (1924). "Origen de la Fiebre Amarilla en Lima. Discurso pronunciado en la Sociedad de Medicina de Lima, el 25 de octubre de 1856". En *Publicaciones médicas del doctor Casimiro Ulloa. Recopiladas por el doctor Hermilio Valdizán.* Lima: Publicadas por el Comité Organizador del III Congreso Pan – Americano, págs. 7- 14.
13. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA, Prefectura del Callao. Correspondencia enviada a la Casa de Gobierno de Lima, el 20 de octubre 1840. Año 1840, caja 27, sobre 206, folio 120.





Miguel de los Ríos, que apareciera en 1852, por primera vez en suelo peruano, la fiebre amarilla, como consecuencia del constante comercio que había entre Perú y Panamá (lugar donde era endémico este mal).

Debe acotarse que esta enfermedad existió en América desde tiempos virreinales, pero nunca antes había surgido en nuestro país. De allí que De los Ríos hiciera la siguiente reflexión:

> [...] ¿por qué no había sucedido esto antes, me díreis [sic], cuando nuestra comunicacion con Panamá es tan antigua? Esta objecion [sic] se resuelve fácilmente, recordando que anteriormente el comercio de Panamá se hacía por medio de buques de vela, cuya navegacion [sic] era larga por los vientos contrarios que reinan constantemente en esas latitudes, lo que obliga á [sic] los marinos á [sic] separarse al Sudoeste, contribuyendo estas circunstancias á [sic] que los buques infectados pasasen por una verdadera cuarentena y se purificasen antes de llegar á [sic] nuestras costas. La comunicacion era ademas eventual-, y todo esto ha servido de démora para el contagio [...][14].

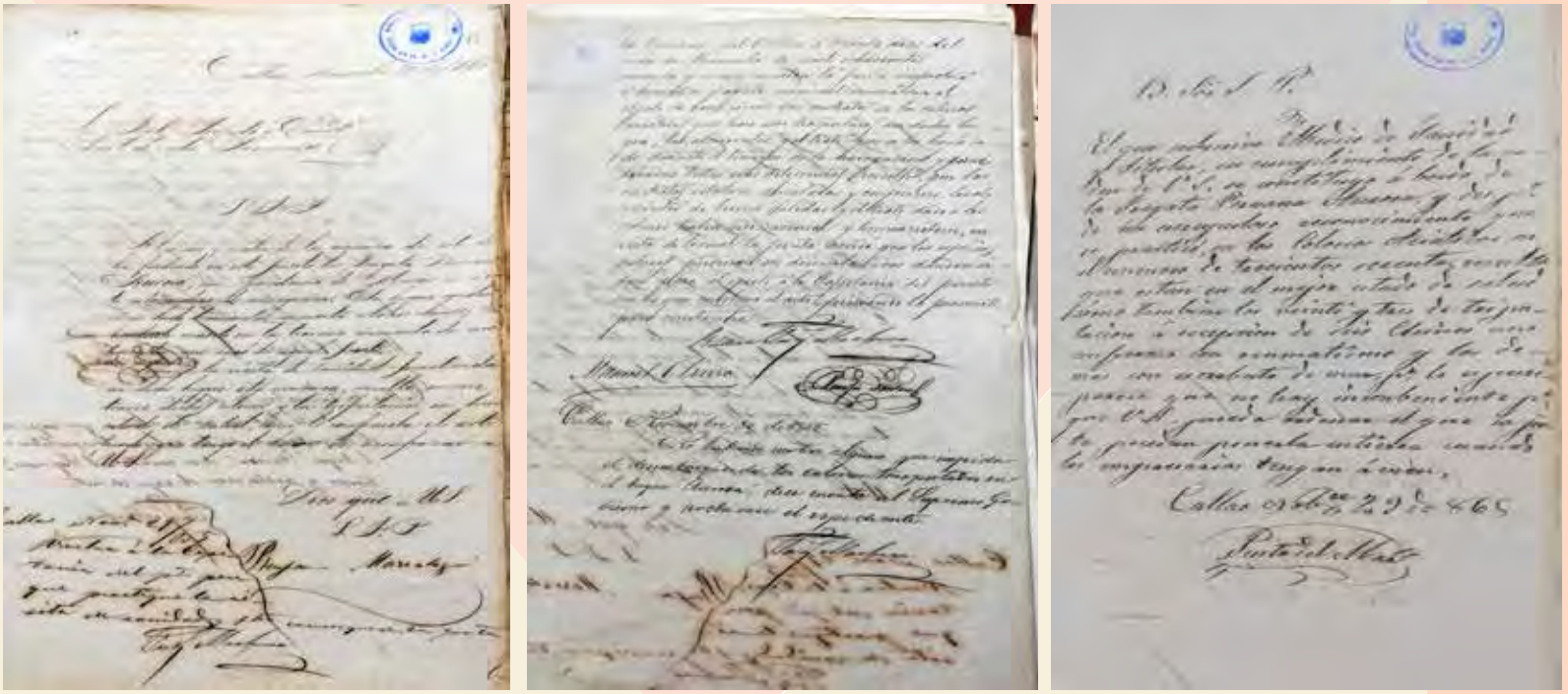
Como se desprende de la cita anterior, el doctor De los Ríos aludía que la navegación realizada en barco a vela, por su naturaleza, había evitado el ingreso de la fiebre amarilla al Perú, debido a que, al ser ella prolongada e ir contra la corriente de aire, las embarcaciones iban ventilándose durante el viaje, haciendo una especie de cuarentena durante el trayecto. Situación que cambió con el empleo del barco a vapor, no solo porque ella ya no se realizaba contra el viento en dirección al sudoeste, sino también porque, en el caso de realizarse bajo estas condiciones, el tiempo de navegación era demasiado corto entre un puerto y otro.

Debido a este nuevo panorama por el cual atravesaba el Perú, fue necesario que las Juntas de Litorales establecidas a lo largo de la costa peruana, ejecutaran con más ahínco sus funciones, tales como las visitas médicas a las embarcaciones que llegaban al puerto. Recordemos que, según *El Primer Código Americano de Sanidad,* esta Junta estaba conformada principalmente, por un Comandante de Marina (en el caso que hubiese destacado uno allí) y el Capitán de Puerto. Debido a ello las funciones recayeron principalmente sobre la Capitanía.

Durante las décadas del cincuenta, sesenta y gran parte del setenta del siglo XIX, las embarcaciones que arriban a territorio peruano, transportaban principalmente a trabajadores chinos conocidos también como *culíes*, quienes eran empleados como mano de obra en las diversas haciendas ubicadas en el territorio nacional. Por esta razón, la documentación encontrada entorno a las inspecciones realizadas por la Junta Litoral de Sanidad, se centran principalmente en las visitas hechas a estas embarcaciones. A continuación, detallamos la visita de sanidad realizada en el puerto del Callao, el 29 de noviembre de 1865, a la fragata nacional *Aurora*:

> A las seis y media de la mañana de este dia ha fondeado en este puerto las Fragata Nacional Aurora, con procedencia de Macao en ciento catorce [días] [de] navegacion [sic]. Este buque conduce á su [sic] bordo trecientos cincuenta colonos chinos; habiendose [sic] muerto en la travesía cincuenta de los cuatrocientos que sacó de aquel punto.
>
> Según la visita de Sanidad practicada en dicho buque esta mañana, resulta encontrase dichos colonos y la tripulación en buen estado de salud [...][15]

14. *Gaceta Médica de Lima*, 31 de agosto de 1856, año I, Nº 2. Recuperado de http://sisbib.unmsm.edu.pe/BVRevistas/gaceta_medica/a%C3%B1o1/N2ago30/disc_rios.htm
15. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA, Prefecturas, Capitanía del Puerto del Callao. Correspondencia enviada al señor Prefecto y Comandante General de la Provincia, el 29 de noviembre de 1865, caja 3, sobre 24, folio 15.



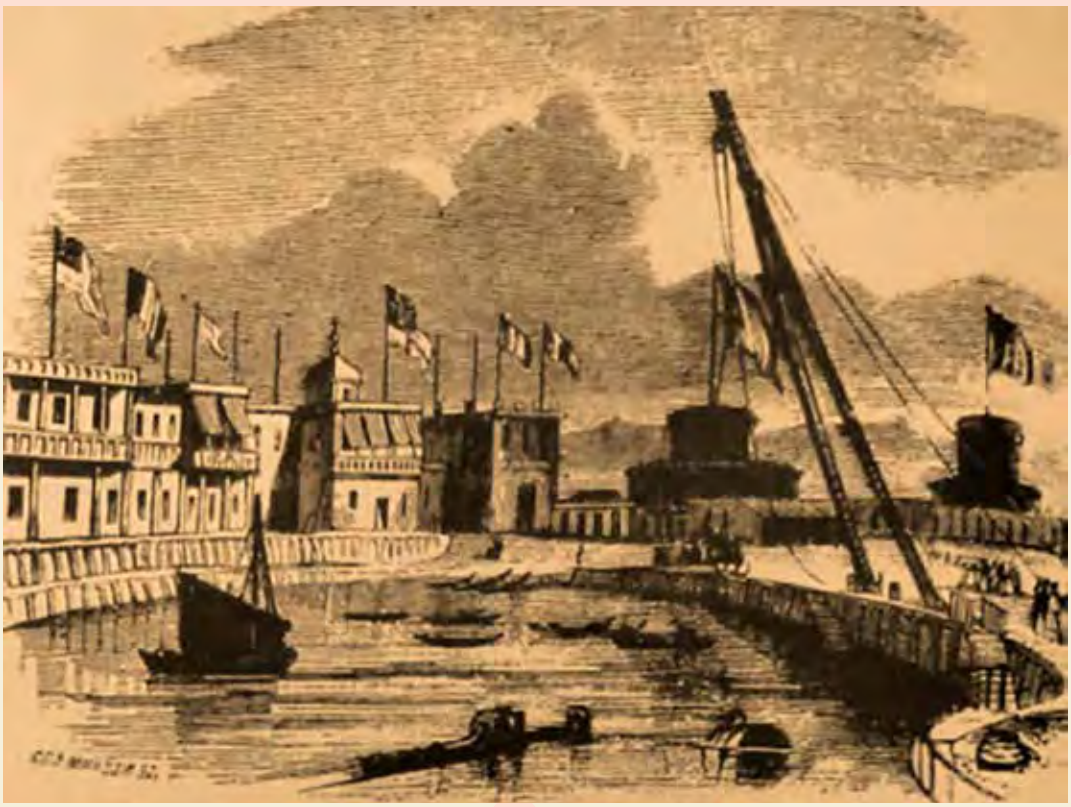
Documentación sobre la visita médica realizada por la Junta Litoral de Sanidad, el 29 de noviembre de 1865 en el puerto del Callao a la fragata nacional *Aurora*. Archivo Histórico de Marina.

Este informe que era elaborado de manera general por la Junta, iba acompañado de un informe detallado sobre el estado de salubridad de la embarcación, el cual era elaborado por el médico designado a esta institución:

> El que subcrive [sic] Medico de Sanidad y titular, en cumplimiento de la orden de V.S. se constituyo [sic] á [sic] bordo de la Fragata Peruana Aurora, y despues [sic] de un escrujuelo [sic], reconocimiento que se practicó, en los colonos asiáticos el numero [sic] de trecientos sesenta veces tal que están en el mejor estado de salud cómo [sic] también los veinte y tres [sic] de la tripulacion [sic] á [sic] eccepcion [sic] de seis chinos, uno enfermo con reumatismo, y los demas [sic] con escorbuto de mar [...] parece que no hay inconbeniente para que U.S. [sic] pueda ordenar que la jente [sic] puedan proceder en tierra[16].

Una vez redactados los dos informes, ellos eran remitidos al Capitán de Puerto, quien, en base a estos documentos, se encargaba de autorizar el desembarco o, en su defecto, la detención de la embarcación "no habiendo motivo alguno que impidiera el desembarque de los colonos transportados en el buque *Aurora* dese cuenta al Supremo Gobierno y archivese en el espediente [sic] [...]"[17]. Como se desprende de las citas anteriores, uno de los principales problemas que encontraba la Junta Litoral de Sanidad al realizar sus visitas sanitarias, era el hecho de hallar un gran número de decesos de inmigrantes chinos, los cuales ocurrían durante el viaje. A esto se sumaba la presencia de algunos casos de pasajeros enfermos, quienes también eran

16. *Idem*, folio 16.
17. *Idem*, folio 15 – V.



El Callao visto desde el cabezo del muelle, 1848. El Departamento Marítimo del Callao se dividía por entonces en tres secciones: Mayoría de Ordenes, Capitanías, y Tercios Navales. Four years in the Pacific (...) Fred Walpole.

generalmente *culíes*. Debe acotarse que, el hecho de encontrar pasajeros enfermos a bordo, no significaba necesariamente que la embarcación sea puesta en cuarentena, ya que, la gran mayoría de veces, los enfermos presentaban cuadros clínicos que no representaban un riesgo para la salud pública; puesto que estaban enfermos de cojera, reumatismo, ceguera, escorbuto o disentería; es decir, tenían males que no eran ocasionados por los miasmas.

Las cuarentenas eran aplicadas principalmente durante las emergencias sanitarias, tales como la presencia de una epidemia. No obstante, el hecho de encontrarse algunas irregularidades durante la inspección o, incluso, antes que estas se den, siempre representaba un "riesgo" por parte de los comandantes de las embarcaciones, ya que podrían ser sometidos a cuarentenas - lo que significaba pérdidas económicas por el retraso comercial - o ser sancionados con una multa. De allí que se hayan presentado situaciones como las que se detallan a continuación:

> En un espediente [sic] remitido á [sic] este despacho por el de Justicia y Beneficencia, corren varios oficios en los que el Capitán de Puerto de Paita, da cuenta de la conducta, en estremo [sic] sensurable [sic], que han observado algunos capitanes de los vapores de la compañía ynglesa [sic] de navegación, faltando con inminente peligro de la salubridad pública, á [sic] sus leyes de policía y sanidad, y á [sic] las recientes disposiciones dictadas por el gobierno, espresamente [sic], para impedir la interacion [sic] de la fiebre amarilla u otras epidemias de la republica [sic].

En efecto, del primero de los comunicados





> oficios fecha 2 de marzo último aparece que él [sic] capitán del vapor "Pacífico", ocultó a la visita médica de sanidad los enfermos que veían a bordo, de los cuales murió uno, arrojando al mar su cadáver, un día después de que dicho vapor zarpara a Paita, con rumbo al Callao; y que el capitán del vapor "Panama" [sic], violó la orden que se le había comunicado a todos ellos, de que esperaran la expresada visita, á [sic] dos millas de distancia del puerto, con la circunstancia agravante, de que el patente de sanidad espedida [sic] por nuestro cónsul en Panamá manifestaba, que la fiebre amarilla seguía en progreso en aquel ystmo [sic][18].

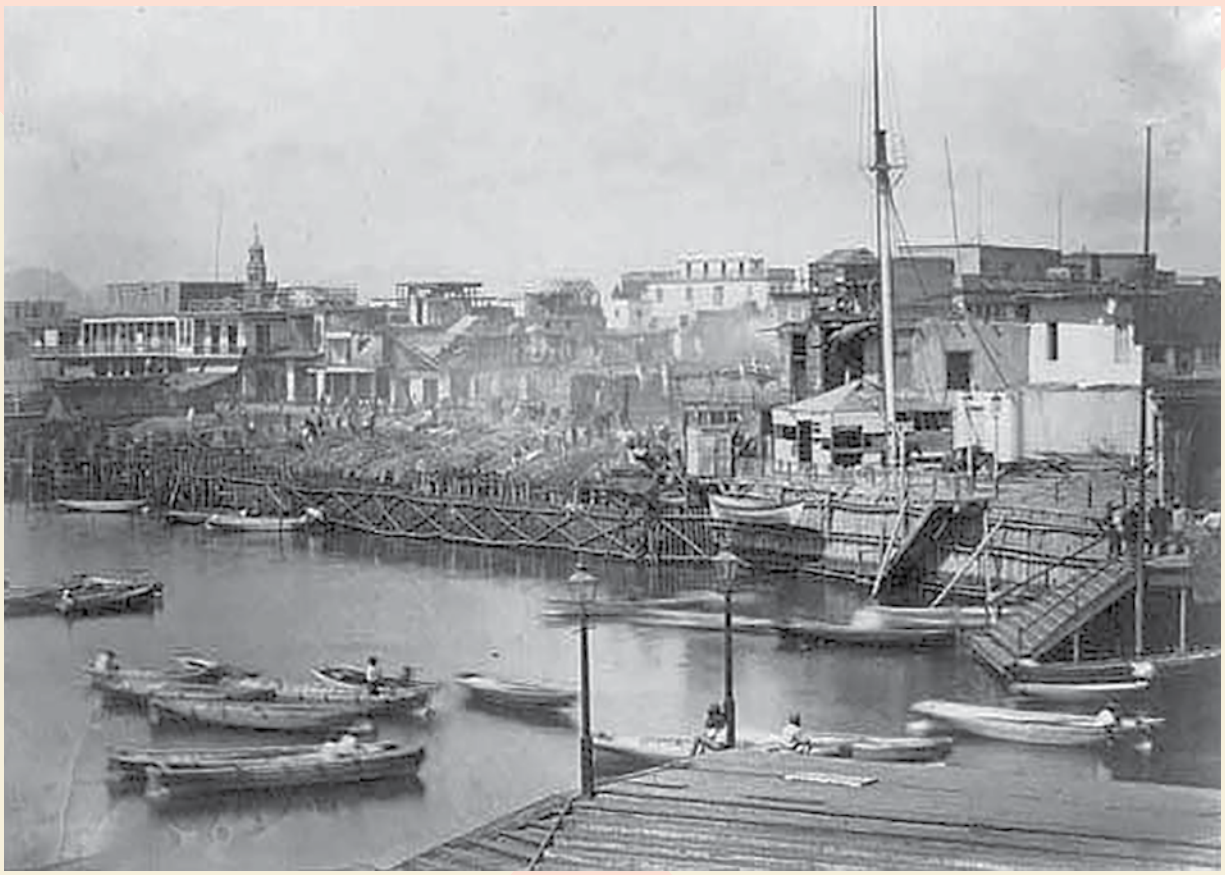
**La labor de la Junta Litoral de Sanidad durante las crisis sanitarias**

Las labores realizadas por las Juntas Litorales de Sanidad se intensificaban ante la amenaza de poder introducirse alguna enfermedad al territorio peruano o, en su defecto, haber comenzado a causarle los primeros estragos. Una situación en la cual podemos ver claramente el papel desempeñado por la Junta, tuvo lugar en 1867. Puesto que, tras surgir un brote epidémico de fiebre amarilla en Panamá, el señor Tordoya, ministro de Justicia, Culto, Instrucción y Beneficencia, ordenó mediante resoluciones supremas de fecha 8 de febrero y 9 de marzo de 1867 que, a partir del mes de marzo, todas las embarcaciones procedentes de Panamá debían permanecer siete días en cuarentena, con el objetivo de evitar el ingreso y la propagación de dicho mal en Lima y Callao[19]. No obstante, esta situación generó molestias en las compañías navales, por lo que se desataron algunos conflictos de interés entre ellas y las autoridades.

> [...] la poderosa Compañía de Vapores del Pacífico (Pacific Steam Nevegation Company) vio dañados sus intereses de modo que comisionó al médico inglés James J. Watson – miembro del Colegio Real de cirujanos de Inglaterra – para informar sobre el estado sanitario de Panamá. Como resultado de sus observaciones, el galeno envió una carta al gerente de la compañía del Perú, Jorge Petrie, informándole que la fiebre amarilla había concluido en Panamá. De un tenor semejante era la comunicación oficial del cónsul de Panamá, quién habiendo afirmado inicialmente (26 de febrero) que en su jurisdicción se había "generalizado la fiebre amarilla creciendo diariamente en desarrollo y causando estragos fatales"; al mes siguiente (24 de marzo) remitía un – sorprendente- oficio a Lima señalando la desaparición del mal[20].

A consecuencia de este informe médico y el oficio remitido por el cónsul de Panamá, el ministro Tordoya dejó sin efecto las resoluciones supremas de fecha 8 de febrero y 9 de marzo de 1867, quedando de este modo, suspendidas las cuarentenas. Como se puede evidenciar en este caso, la epidemia de fiebre amarilla, que asolaba Panamá desde finales de 1866, desapareció radicalmente de un mes a otro. En base a los testimonios encontrados en los documentos de la época y en la experiencia actual, afirmamos que, la fiebre amarilla que asolaba a las poblaciones decimonónicas, solo cesaba con el fin del verano, puesto que con él desaparecían los mosquitos *Aedes aegypti*, vector trasmisor de la fiebre amarilla. Cualquier otro intento médico o popular puesto en práctica durante estos años, fue en vano, puesto que no combatía

18. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA, Prefectura del Callao. Correspondencia envía al Sr. Prefecto de la Provincia del Callao, el 8 de mayo de 1867. Año 1867, caja 20, sobre 166, folio 101
19. RAMÓN Joffré, Gabriel (1999). *La muralla y los callejones. Intervención urbana y proyecto político en Lima durante la segunda mitad del siglo XIX*. Lima: Sidea-Prom Perú. Pág. 156.
20. *Idem*, pág. 155.



El Callao en 1868, año en que fue asolado diversas ciudades ubicadas en la costa peruana, con la fiebre amarilla. Hermanos Courret.

el verdadero agente trasmisor de la enfermedad, sino se enfocaba en evitar la propagación de miasmas. Bajo esta lógica, debemos preguntarnos: ¿existió algún tipo de injerencia por parte de la Compañía de Vapores del Pacífico hacia la política nacional? Lo cierto es que, al margen de los intereses económicos, la Junta Litoral de Sanidad redoblaba sus servicios, ya que tenía que acatar las ordenanzas del Supremo Gobierno con el fin de evitar el ingreso al territorio nacional de alguna enfermedad.

Otra situación en la que podemos cristalizar la labor de esta Junta fue durante la epidemia de fiebre amarilla de 1868. Tras registrarse el primer caso en el Callao, en febrero de dicho año, la Junta establecida en esta jurisdicción, no solo se limitó a llevar a cabo las visitas de sanidad y, en el caso de encontrar casos sospechosos, enviarlos a hacer cuarentena a la casa del señor Tadeo Terry[21], ubicada en la isla de San Lorenzo, sino también, elaboró informes recomendando enviar a cuarentena a embarcaciones que, a pesar de haber

21. Cabe mencionar que, el empleo de la casa del señor Tadeo Terry como lazareto tuvo su origen en 1866, año en el cual el Gobierno, a través del Prefecto del Callao, Coronel de Infantería Mariano Herencia Cevallos, comunicó a dicho comerciante que se requería emplear su casa ubicada en la isla San Lorenzo, de manera provisional como cárcel para los jefes y oficiales arrestados en el Callao por la cuestión Tucker. Ante la respuesta afirmativa del señor Terry, la Tesorería de la provincia del Callao invirtió cuatrocientos tres soles con veinticinco centavos para el pago de jornales de carpintería y artículos de refracción de dicho inmueble. 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". Archivo Histórico de Marina, Dirección de Marina. Libro copiador de notas a diferentes autoridades, Elcorrobarrutia al Prefecto del Callao, 22 de enero de 1867.





pasado por la respectiva visita sanitaria, representaban un riesgo para la salud pública, ya que podrían surgir al interior de ellas los miasmas de forma espontánea y con ello la enfermedad:

> Hace algun tiempo [sic] que exicste [sic] en la bahia [sic] varios buques con un excedido numero [sic] de asiaticos [sic], cuya larga permanencia á [sic] bordo, despues [sic] de un dilatado viaje, es sobre manera perjudicial á [sic] la salubridad pública, especialmente en la situacion [sic] actual, en que se esta [sic] desarrollando de un modo [ilegible] justamente alarmada en la poblacion [sic], una epidemia que está cursando una gran mortalidad.
>
> Por estas consideraciones, que no dejarán de pesar con el ánimo de US [sic], es indispensable necesidad que dicho buque vayan á [sic] fondear á [sic] la isla San Lorenzo, y regresen en tierra á [sic] esa gente, durante quince ó [sic] veinte dias [sic] en que probablemente disminuirá el vigor del calor tan fuerte que ahora se siente[22].

Debe precisarse que, otras de las crisis sanitarias, en la que también se hizo presente la Junta Litoral de Sanidad establecida en el Callao, fueron el contagio de viruela de 1866, la de fiebre amarilla de 1877 y 1891, por mencionar solo algunas. Esta institución establecida por *El Primer Código de Sanidad Americano*, perduró hasta 1903, fecha en la que la Junta Suprema de Sanidad, junto a otras como la del Litoral, desaparecieron dando paso a la Dirección de Sanidad Pública.

**Conclusiones**

Tras expedirse *El Primer Código de Sanidad Americano* en 1826 –el cual tendrá vigencia a lo largo del siglo XIX y colocó las bases de la política sanitaria exterior– se estableció en los diversos puertos ubicados a la largo de la costa peruana una Junta Litoral de Sanidad, la cual tenía por principal objetivo evitar que ingresaran enfermedades por dichos sitios. Esta Junta estaba conformada, principalmente, por personal de Marina encabezada por el Capitán de Puerto y personal médico. La principal política puesta en práctica para evitar el ingreso de dolencias fue la cuarentena y, en situaciones más extremas, la suspensión de comunicaciones con aquellos puertos donde existía una de forma epidémica. A esta medida se le conoció como "la política de la puerta cerrada". Con el auge comercial del guano y la introducción del barco a vapor en la navegación, se aceleraron los intercambios entre un puerto y otro, lo que produjo el surgimiento de males nunca antes registrados en el territorio nacional, tal como fue el caso de la fiebre amarilla, en 1852. Ante la presencia de epidemias como esta, la Junta Litoral de Sanidad, de forma conjunta con la Capitanía, intensificaba su labor con el objetivo de evitar la propagación de la misma. De esta forma, queda evidenciado que los marinos del siglo XIX,(así como en la actualidad) no solo se limitaron a prestar servicios a la nación mediante el resguardo de las fronteras marítimas ante la presencia de algún enemigo, sino también, combatieron contra otros enemigos (enfermedades) de manera constante y no necesariamente durante tiempo de guerra (epidemias).

22. ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA, sección Prefectura – Comandancia General de Marina. Correspondencia enviada por la Capitanía del Callao al Prefecto del Callao, 20 de marzo de 1868, folio 28.





## Bibliografía


- ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA – Sección Prefectura (1840, 1865, 1867, 1868)
- BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú*, tomo IV, quinta edición. Lima: Ediciones "Historia", 1961.
- CASALINO, Carlota. "La muerte en Lima en el siglo XIX: una aproximación demográfica, política, social y cultural". Tesis posgrado. Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima, 2001.
- CISNEROS, Carlos; GARCÍA, Rómulo. *Guía del viajero. Callao, Lima y sus alrededores*. Lima: Editorial Imprenta del Estado, 1898.
- 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 [sic], guía del comerciante y del banquero, en cuanto á [sic] las leyes de la Marina mercante*. Callao: Imprenta de M. Gómez y J. Aparicio, 1862.
- INGA. "Controlando el puerto: las políticas preventivas del servicio de sanidad marítimo durante la epidemia de fiebre amarilla de 1868". *Revista de Marina*. Edición. 109 (2), Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 2016. ISSN: 1012-8247. pp. 129 – 143.
- PAZ SOLDÁN, Carlos; LORENTE, Sebastián. *Cien años de política sanitaria marítima en el Perú*. Lima: Imprenta del asilo "Víctor Larco Herrera", 1924.
- RAMÓN Joffré, Gabriel. *La muralla y los callejones. Intervención urbana y proyecto político en Lima durante la segunda mitad del siglo XIX*. Lima: Sidea-Prom Perú, 1999.
- ULLOA, Casimiro. "Origen de la Fiebre Amarilla en Lima. Discurso pronunciado en la Sociedad de Medicina de Lima, el 25 de octubre de 1856". *Publicaciones médicas del doctor Casimiro Ulloa. Recopiladas por el doctor Hermilio Valdizan.* Lima: Comité organizador del III Congreso Pan – Americano, 1924. pp. 7 - 14.
- ZÁRATE, Eduardo. "Los inicios de la higiene en Lima. Los médicos y la construcción de la higiene". *Investigaciones Sociales*, X (16), 2006. pp. 459 – 484.
- ZÁRATE, Eduardo. *La mayor epidemia del siglo XIX. Lima, 1868 fiebre amarilla*. Lima: Eduardo Zárate Cárdenas, 2014.

**Documentos electrónicos:**

- *GACETA MEDICA DE LIMA*, 31 de agosto de 1856, año I, n.° 2. Disponible en: http://sisbib.unmsm.edu.pe/BVRevistas/gaceta_medica/a%C3%B1o1/N2ago30/disc_rios.htm [Consulta: 20 de mayo del 2020]
- INGA, S.; CARCELÉN, C. "La epidemia de fiebre amarilla en el puerto del Callao durante 1868". *Espiral, revista de geografías y ciencias sociales*, 1(2), 2020. pp. 183 – 195. Disponible en: http://dx.doi.org/10.15381/espiral.v1i2.17141. [Consulta: 20 de mayo del 2020]

# ENCUÉNTRANOS

## EN NUESTRAS REDES SOCIALES




- Archivo Histórico y Biblioteca Central
- Museos Navales
- Fundación Miguel Grau

- Archivo Histórico y Biblioteca Central
- Museos Navales
- Fundación Miguel Grau

- Archivo Histórico y Biblioteca Central
- Museos Navales
- Fundación Miguel Grau

**Página web:**
**www.patrimoniodocumentalnaval.mil.pe**

MARINA DE GUERRA DEL PERU

**¡EN ESTE BUQUE NADIE SE RINDE!**





# PROPUESTA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ PARA EL DESARROLLO PORTUARIO DEL CALLAO

**Impulsar el desarrollo del puerto del Callao y establecer una fuente de financiamiento para la adquisición de medios, para la vigilancia y el control marítimo.**





# *Propuesta de la Marina de Guerra del Perú para el desarrollo portuario del Callao*



**Vicealmirante Silvio Javier Alva Villamón**
Se graduó de Alférez de Fragata en la Escuela Naval Militar de la Armada Argentina. Es calificado en Guerra de Superficie e Ingeniería de Armas. Es graduado del Colegio Interamericano de Defensa en los Estados Unidos de América. Tiene una maestría en Seguridad y Defensa por la Universidad de El Salvador, de Argentina. Se desempeñó como Director de Alistamiento Naval, Agregado de Defensa Adjunto y Naval a la Embajada del Perú en la República Francesa y concurrente en los Países Bajos y Bélgica, Director Ejecutivo de los Servicios Industriales de la Marina, Director General del Personal de la Marina, y Comandante General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval. Actualmente, ejerce el cargo de Director General del Material de la Marina.

**RESUMEN**
La Marina de Guerra del Perú, comprometida constitucionalmente con el progreso del país a través de la seguridad marítima y el control de las actividades acuáticas, suscribió, en junio del presente año, un convenio específico con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para impulsar el desarrollo del puerto del Callao, que contempla la modernización de la zona portuaria, buscando potenciar su capacidad operativa, con la visión de convertirlo en un puerto *hub* de la costa oeste sudamericana.

**PALABRAS CLAVE**
Marina de Guerra del Perú, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Base Naval del Callao, puerto del Callao, desarrollo portuario, puerto *hub*.

**ABSTRACT**
The Peruvian Navy, constitutionally committed to the country's progress through maritime security and the control of aquatic activities, signed, in June of this year, a specific agreement with the Ministry of Transport and Communications to promote development Callao port, which includes the modernization of the port area, seeking to enhance its operational capacity, with the vision of turning it into a *hub* port on the South American west coast.

**KEYWORDS**
Peruvian Navy, Ministry of Transport and Communications, Callao Naval Base, Callao port, port development, *hub* port.

## Introducción

El puerto del Callao, el más importante y comercial del Perú, desde hace más de 450 años ha contado con la presencia de medios navales (la Real Armada del Mar del Sur y, posteriormente, la Marina de Guerra del Perú) para la protección de sus instalaciones y del comercio marítimo; considerando, además, que en él se situaba la principal Base Naval del litoral peruano, desde 1580.

En el siglo pasado, con la construcción del terminal marítimo y los grandes rompeolas, se crea la dársena del Callao, donde la actividad comercial continuó compartiendo espacio con la Base Naval del Callao, la cual ocupa aproximadamente 300 hectáreas en las márgenes norte y sur de la desembocadura del río Rímac. En la Base Naval se encuentran las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA - Callao), del Instituto de Educación





Superior Tecnológico Público Naval – CITÉN, de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, de la Fuerza de Superficie, de la Fuerza de Submarinos, de la Fuerza de Operaciones Especiales y de otras dependencias.

A inicios del siglo XXI, el Perú se encontraba impulsando una política económica de libre comercio necesaria para exportar productos de bandera e importar bienes demandados, con mínimos sobrecostos. Reconociendo que, el comercio exterior peruano es principalmente marítimo y que, el puerto del Callao, por su ubicación y por el volumen de carga que moviliza, es el principal puerto del país, su competitividad es gravitante para la economía nacional, que requiere reducir costos, tiempos e incrementar la eficiencia de las operaciones portuarias.

**Descripción del problema**

En los últimos decenios, el desarrollo urbano del Callao no se ha efectuado de forma armónica con el crecimiento de las áreas portuarias ni con las vías de ingreso y salida al puerto, que haga fluida la relación ciudad-puerto y ciudad-aeropuerto (ambos colindantes en el Callao); por el contrario, ha creado serios inconvenientes entre la movilización de pasajeros y carga con el tránsito cotidiano de los ciudadanos.

Es importante señalar que, las concesiones de operación de DP World y APM Terminals, en el puerto del Callao, han permitido mejorar los servicios portuarios, principalmente en el manejo de carga de contenedores y, responder al incremento progresivo de la demanda de carga nacional. Sin embargo, la falta de espacios de almacenamiento en las áreas adyacentes a estas concesiones obligó a generarlos en ambientes extra portuarios, situación que ha ocasionado serios problemas en el tráfico: largas filas de camiones, ocupación de las vías de acceso, demoras, robos y, sobre todo, mayores costos.

Actualmente, la carga que se moviliza en el Callao comprende, aparte de la carga de contenedores, la carga líquida (combustibles), la carga a granel (principalmente minerales) y la carga rodante (vehículos). La carga de combustibles y de minerales a granel se realiza en los terminales respectivos, ubicados en el rompeolas norte, empleando la faja transportadora de minerales y un poliducto.

Cabe destacar que, el inicio de las obras del puerto de Chancay, por el grupo chino Cosco Shipping Ports, plantea, en el corto plazo, hacer del Callao un puerto que pueda competir en calidad de servicios y precios, e impulsar una complementariedad que haga más atractivo a los puertos peruanos para el almacenamiento de carga, en la costa del Pacífico sudamericano.

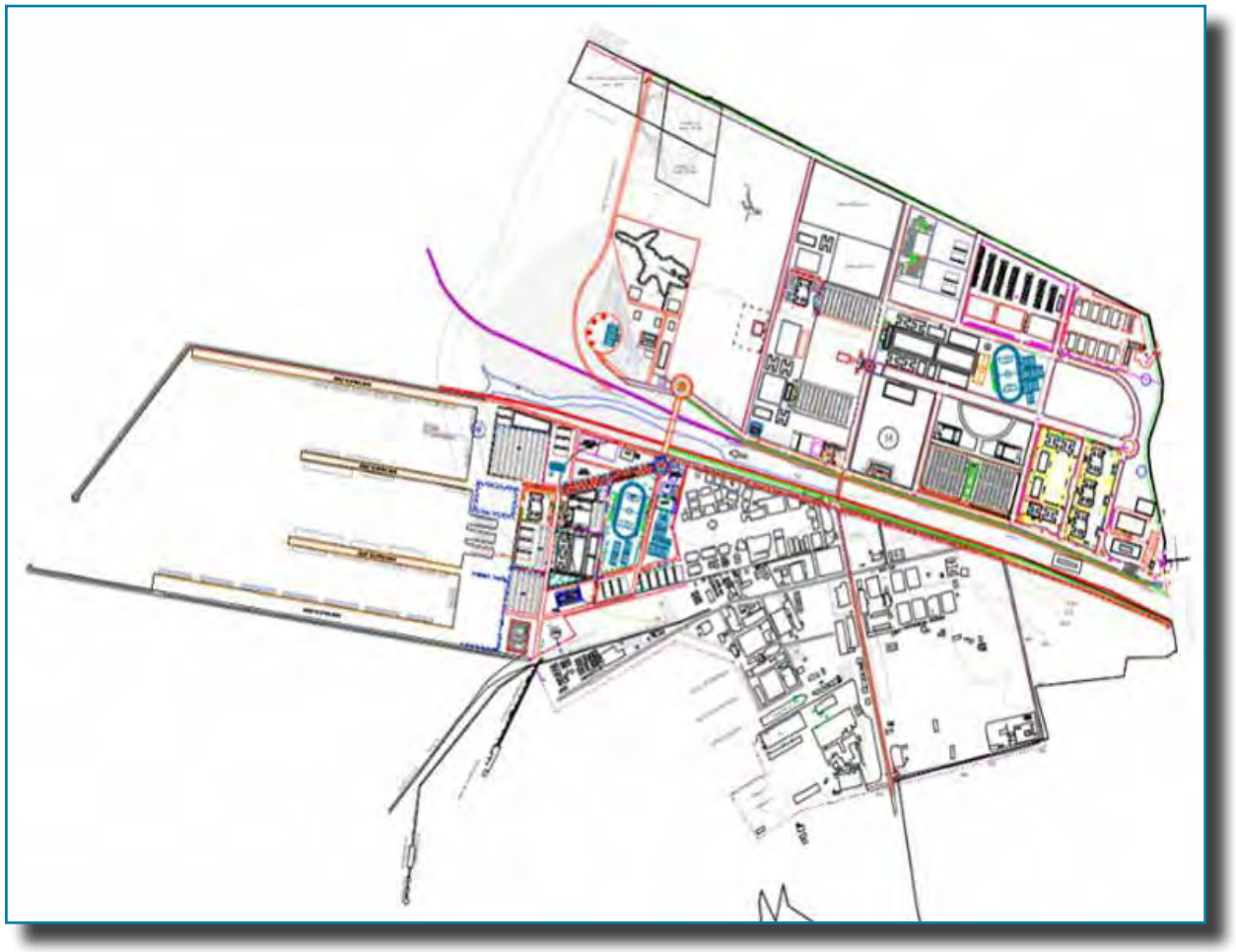
Por otro lado, el puerto del Callao carece de un terminal de pasajeros, lo que impide desarrollar rutas de cruceros turísticos hacia la costa. Además, no permite aprovechar la cercanía del Callao a la ciudad de Lima, ni el potencial de su proximidad con el aeropuerto Jorge Chávez para el desarrollo del turismo interno, como parte de los paquetes que los cruceros ofrecen a sus clientes. Otros puertos de América del Sur movilizan, anualmente, más de medio millón de pasajeros.

**Reubicación de instalaciones de la Base Naval del Callao**

La Marina de Guerra del Perú, a lo largo de los últimos cincuenta años, ha sido testigo en hallar una solución al crecimiento desordenado del puerto del Callao. Como se recuerda, a inicios de los años ochenta, se desarrolló el proyecto para trasladar las instalaciones de la Base Naval del Callao a la bahía del Ferrol en Chimbote. Sin







La modernización del puerto del Callao contempla un reordenamiento de las instalaciones de la Base Naval del Callao.

embargo, los costos de este proyecto y la crisis que vivió el Perú en aquellos años impidieron materializar esta iniciativa. Hoy, el expediente técnico de dichas obras se conserva en la Dirección de Bienes e Infraestructura Terrestre de la Marina. La magnitud de este proyecto implicaba trasladar casi el íntegro de las fuerzas navales, los arsenales y, además, alojar a las familias del personal con las necesidades de bienestar cubiertas.

Nuevamente, en el 2012, cuando la Autoridad Portuaria Nacional propone el desarrollo portuario del Callao, la Marina de Guerra del Perú evalúa su posición con respecto a las necesidades del puerto y plantea, luego de estudiar la reubicación de sus instalaciones, la creación de una zona de actividades logísticas y antepuerto en un área de 40 hectáreas. Esta propuesta se puso a consideración de Pro Inversión, sin lograrse su materialización.

En este contexto, a inicios del 2019, la Marina de Guerra del Perú retoma la iniciativa y ratifica que el desarrollo portuario del Callao requiere la reubicación de parte de sus instalaciones; pero, esta vez con mayor energía, plantea liberar una superficie de hasta 80 hectáreas al sur del río Rímac, ofreciendo, de esta manera, en concesión





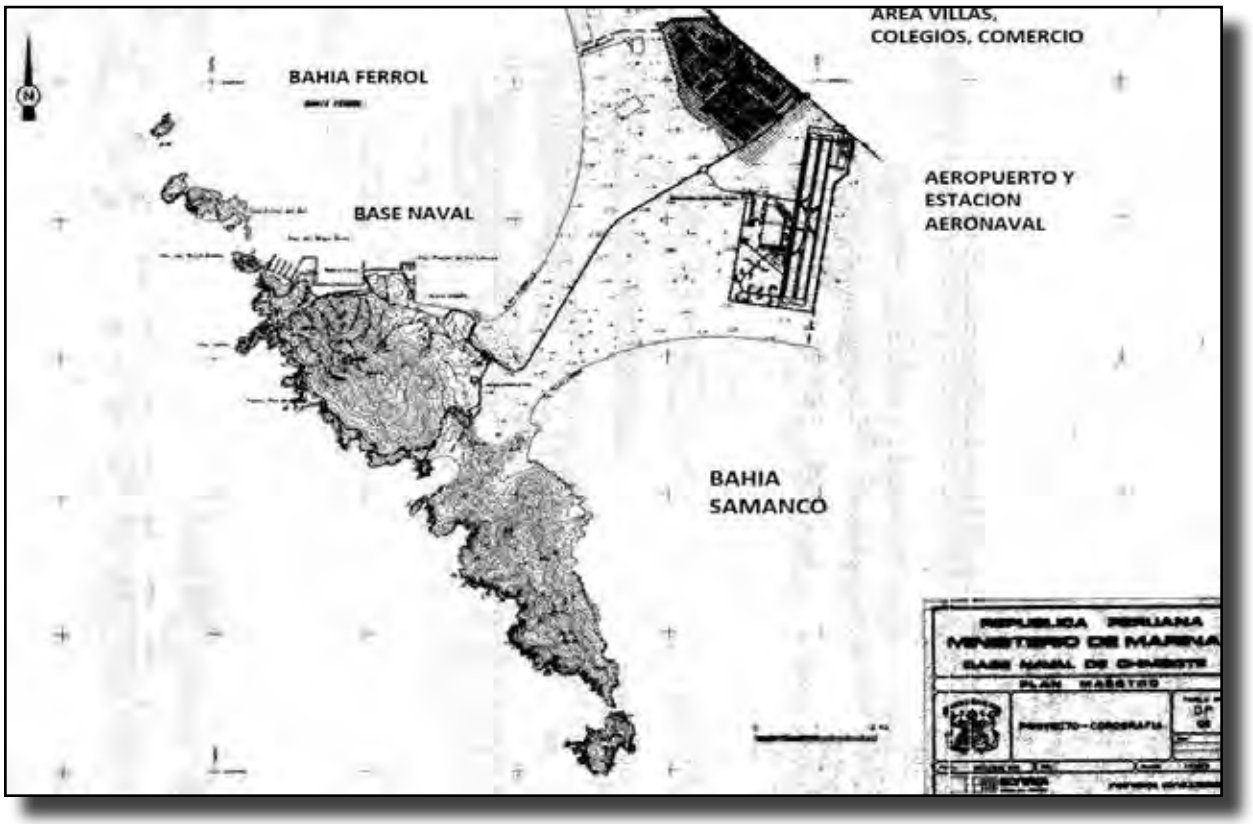
una zona con acceso al área marítima para un nuevo operador portuario.

En el último año, esta propuesta ha sido trabajada con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y con la Autoridad Portuaria Nacional a fin de presentar un plan de desarrollo portuario del Callao que permita contar con un antepuerto en 65 hectáreas, y en otras 15, del muelle marginal de la Base Naval, poder establecer una nueva plataforma portuaria sobre el eje del rompeolas norte de la dársena. Este planteamiento permitirá a los muelles tener acceso directo a las avenidas Gambeta y Almirante Mora, facilitando, a su vez, el reordenamiento del tráfico de carga y su acumulación, mejorando el flujo logístico entre los almacenes de la avenida Gambeta con los otros dos operadores portuarios, a través de nuevas vías de ingreso sobre estos terrenos.

La construcción de este nuevo terminal marítimo, que se inicie en el muelle marginal de la Base Naval y que se desarrolle sobre el rompeolas norte, permitirá aprovechar, eficientemente, las facilidades de la faja transportadora y del oleoducto del muelle de combustibles actualmente existentes, pudiendo atender a buques porta contenedores, petroleros, de minerales y también de pasajeros, los cuales podrán acceder directamente al aeropuerto Jorge Chávez.

Asimismo, en el muy largo plazo, el futuro crecimiento del puerto del Callao puede ser proyectado progresivamente hacia el oeste, sobre el actual canal de ingreso, con un mínimo impacto ambiental y con un menor costo.

Esta concesión permitirá al puerto del Callao estar en condiciones de ser el puerto *hub* de la costa oeste sudamericana,




A través del tiempo la dinámica portuaria ha exigido mayores espacios para las actividades conexas.





favoreciendo el desarrollo de un área logística marítima y de un área eficiente que puede establecerse en el eje Callao-Ancón e integrar al futuro puerto de Chancay.

Esta propuesta no comprende el traslado de las instalaciones del SIMA-Callao por los grandes costos que esto implicaría y porque en el planeamiento de desarrollo del astillero se prevé ofrecer servicios de reparación naval a buques mercantes de gran calado, mediante un nuevo dique *post Panamax*, cuyo expediente técnico se viene desarrollando con apoyo del Gobierno de Corea del Sur.

Esta iniciativa, de la Marina de Guerra del Perú, fue enriquecida a través de diversas reuniones en las que se recibieron opiniones y propuestas de los diversos actores portuarios, que consideraron, básicamente, la oportunidad de inversión, en estas áreas, de capitales privados para el desarrollo de mejores condiciones portuarias necesarias para hacer del Callao un puerto más competitivo.

Habiéndose obtenido el apoyo del Ministro de Defensa y del Presidente de la República, la Marina de Guerra del Perú, mediante un convenio marco suscrito en diciembre del 2019 con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Autoridad Portuaria Nacional, ofrece la cesión de derecho de superficie hasta 80 hectáreas (sin perder la propiedad de los terrenos cedidos) para el desarrollo del antepuerto del Callao y de una nueva concesión portuaria. En contrapartida, la Marina de Guerra del Perú recibe los ingresos de los contratos de concesión de estos terrenos y, asimismo, los fondos para ejecutar la progresiva reubicación de sus instalaciones.

Esta operación se plantea realizar en tres fases. La primera, corresponde la reubicación del Hospital de la Base Naval y de la Dirección General de Material con sus direcciones subordinadas. La segunda, al traslado de las instalaciones de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, de la Fuerza de Superficie, de la Fuerza de Submarinos y de la Comandancia de Operaciones Guardacostas. En la tercera se hará lo propio con las instalaciones del CITEN y de los pañoles de armas.

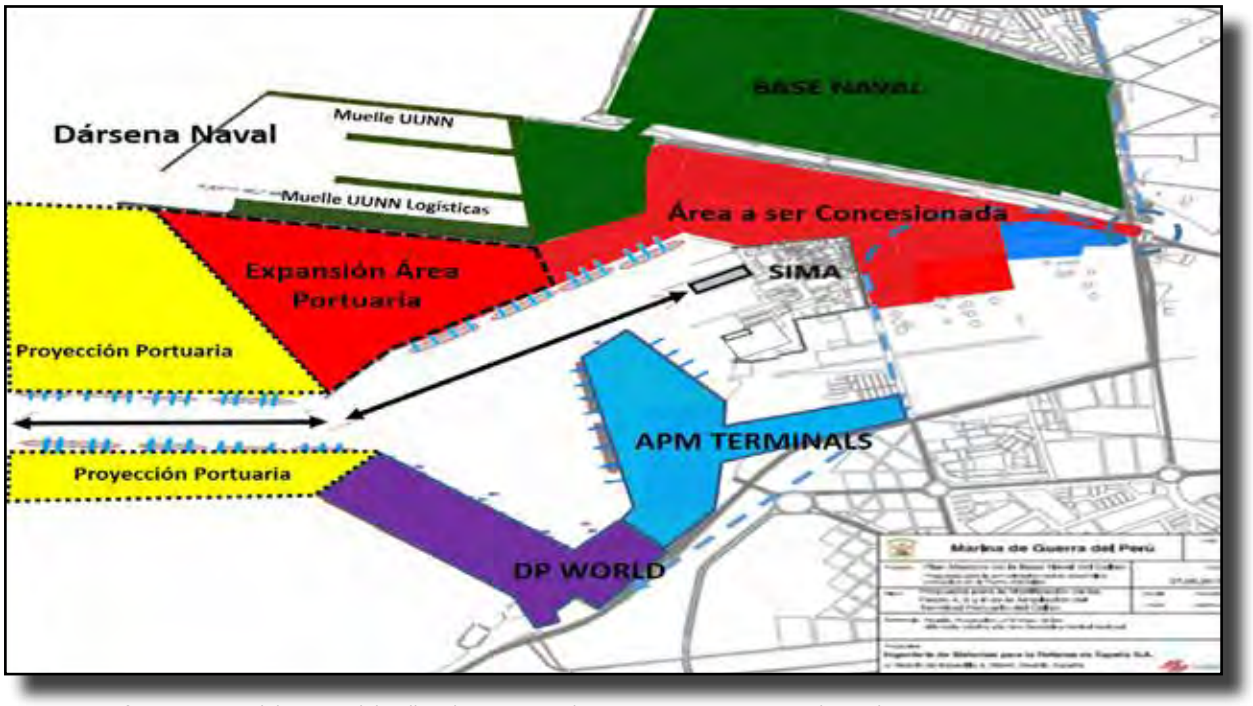
Continuando con el proceso administrativo, en junio del 2020 se suscribe el primer convenio específico, entre la Marina de Guerra del Perú y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para la cesión de las primeras 20 hectáreas que permitan a dicho ministerio iniciar las obras del parqueadero de camiones del antepuerto. Como contraprestación, la Marina obtendrá el financiamiento de las obras de la primera fase, cual es la reubicación de instalaciones y los estudios técnicos de las fases dos y tres, por un monto ascendente a 380 millones de soles.

Esta primera cesión permitirá dar una solución al problema de ingreso y salida al puerto, ordenando el tráfico de carga con mayor seguridad y despejando las vías de largas filas de flota pesada.

La concesión, en su segunda fase, requerirá la construcción de una nueva dársena naval inmediatamente al sur de la desembocadura del río Rímac, siendo necesario efectuar obras de contención ribereña adecuadas y la construcción de un nuevo puente sobre el río Rímac.

La nueva Base Naval del Callao permitirá evitar la interferencia entre el movimiento de naves comerciales y navales. Ella estará especialmente acondicionada para operar los buques logísticos y su inmediato despliegue en caso de desastres naturales; asimismo, ayudará a generar un adecuado encauzamiento de la desembocadura del río Rímac y podría, incluso, ser empleada como muelle alternativo para unidades comerciales de menor calado, en situaciones de emergencia.

La tercera fase permitirá a la Marina de Guerra del Perú contar con nuevas




Las nuevas infraestructuras del puerto del Callao dinamizarán el comercio marítimo e impulsará el turismo interno.

instalaciones para la formación y entrenamiento del personal subalterno y de marinería, es decir, un *campus* tecnológico actualizado y predispuesto para dar una mejor educación profesional a las nuevas generaciones de hombres y mujeres que se incorporen a la institución naval.

Los ingresos por la concesión de los terrenos de la Base Naval del Callao serán una fuente de financiamiento para los planes de reposición de las principales unidades de la Marina de Guerra del Perú, considerando que un ciclo de vida operacional es de 25 a 30 años, lo cual garantizará, para las siguientes generaciones, contar con los medios que el Perú requiere para su seguridad y protección de sus intereses en el Pacífico sur.

De este modo, la Marina de Guerra del Perú podrá enfrentar la necesidad de renovar las unidades y equipos para labores de patrullaje y control del mar, considerando que sus principales unidades tienen más de 40 años de servicio y requieren de un reemplazo varias veces postergado. Cabe señalar que, los costos de los buques y submarinos, necesarios para cumplir los roles asignados para la seguridad nacional, superan largamente la asignación que hoy brinda el marco presupuestal anual y las posibilidades del actual fondo de defensa nacional.

Se está iniciando un proyecto de largo aliento. La Marina de Guerra del Perú ha buscado ser parte de la solución al problema del desarrollo portuario del Callao. Por su magnitud, dicho proyecto de construcción merece ser incluido en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad, tal cual se ha solicitado a través del Ministerio de Defensa al Ministerio de Economía y Finanzas, por ser un proyecto donde ganan todos los peruanos y en el que la Marina de Guerra pone a disposición de la inversión privada, espacios físicos para una más eficiente operación portuaria, de cara a los retos del comercio exterior del siglo XXI.



# Cruzada Nacional de Valores "Somos Grau, Seámoslo Siempre"

## ¿Quieres postular a un candidato(a)?

Envíanos al correo electrónico:
fundacionmiguelgrau@hotmail.com
sus nombres y apellidos completos, edad, ciudad, teléfono, (02) fotografías y una breve reseña de la actividad por la cual merece ser reconocido(a).

No olvides dejarnos tu número de teléfono y correo electrónico para comunicarnos contigo.

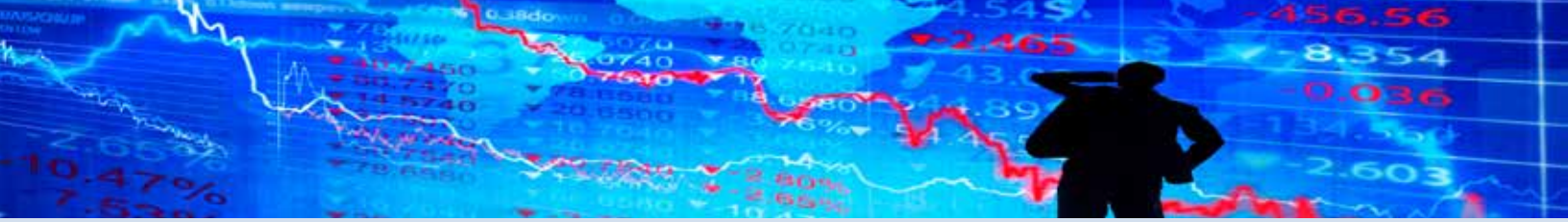
Revisa las bases del concurso en nuestras redes sociales:

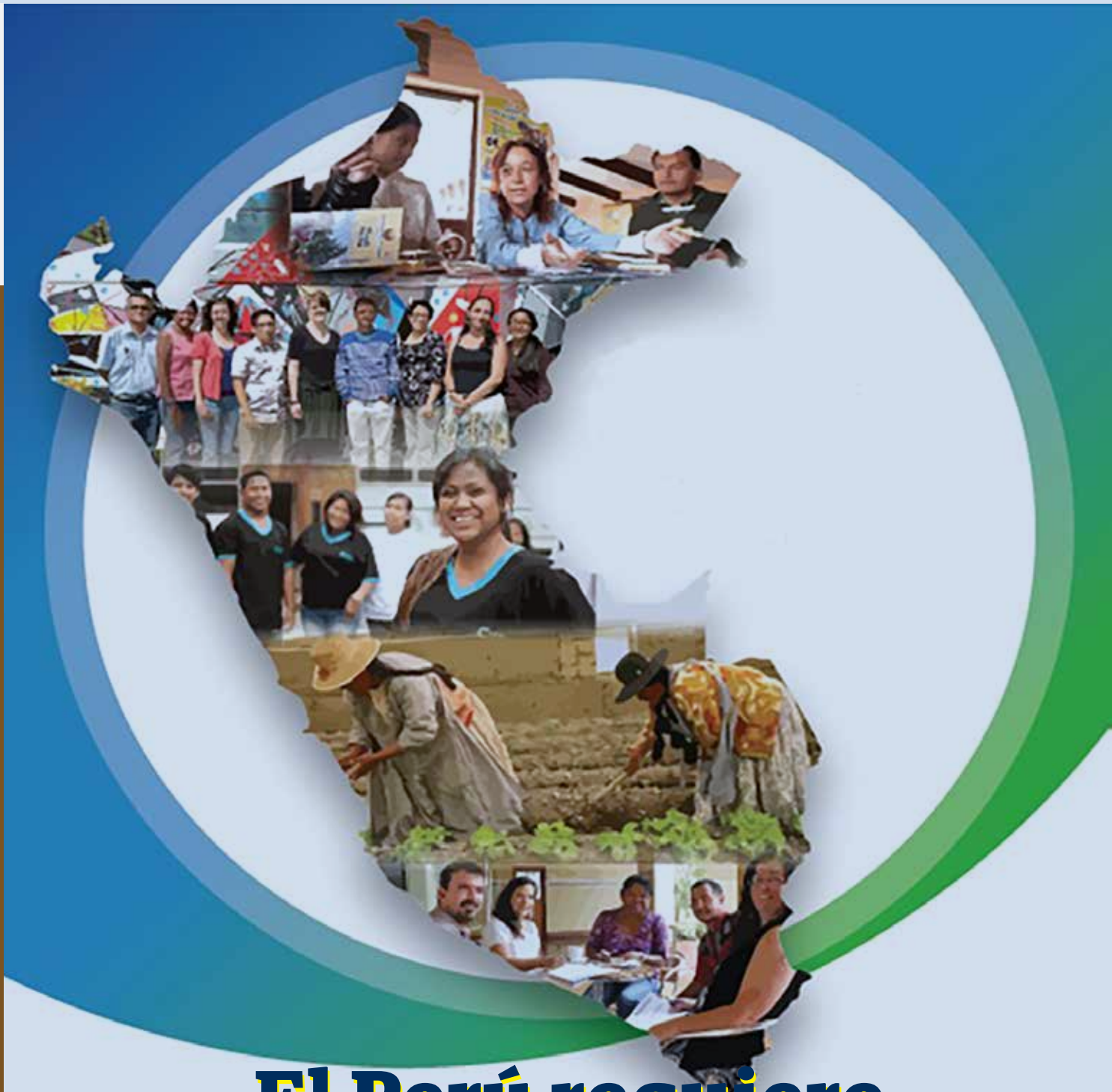
***Fundación Miguel Grau***

Telefónica

MARINA DE GUERRA DEL PERU

FUNDACION MIGUEL GRAU
PERU





# El Perú requiere un faro guía

# *El Perú requiere un faro guía*



**Capitán de Navío José Aníbal Zorrilla Torres**
Egresó de la Escuela Naval en 1961. Se graduó en Escuela Superior de Guerra Naval y en la t

**RESUMEN**
El presente ensayo expone una serie de argumentos y reflexiones acerca de la necesidad de contar con una visión de país a futuro, que implique un gran objetivo de Estado y objetivos nacionales que, como faros guía, iluminen el camino hacia el desarrollo integral y sostenible del país.

**PALABRAS CLAVE**
Visión de país a futuro, gran objetivo de Estado, objetivos nacionales, desarrollo integral, sostenibilidad.

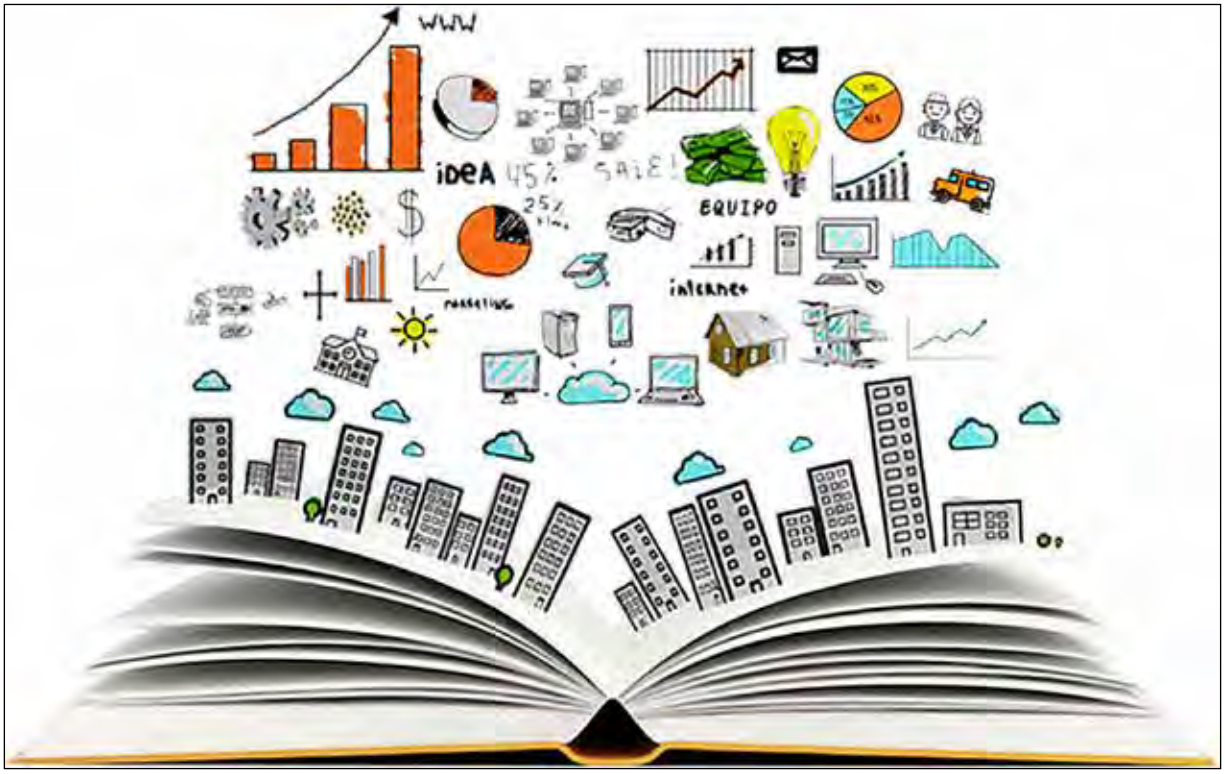
**ABSTRACT**
The hereby essay exhibits a series of arguments and reflections about the need to count on a vision of a future country that implies a great State objective and national objectives that, as guide lighthouses enlighten the path towards the comprehensive and sustainable development of the country.

**KEYWORDS**
Vision of future country, great state objective, national integral development, sustainability.

## Introducción

Existe en la ciudadanía la percepción de que el Perú, a muy poco tiempo de celebrar su bicentenario, es un país fragmentado en lo político, social y económico; es decir, en todas las áreas en que la población desarrolla una actividad, en búsqueda de un destino mejor.

No es propósito de este ensayo tratar de determinar cuán aproximada a la realidad se encuentra tal percepción. Su intención es exponer algunos conceptos y situaciones que permitan justificar la necesidad de imaginar una visión de país a futuro y, bajo tal alcance, establecer un gran objetivo nacional que, cual faro guía, permita establecer objetivos nacionales que fijen un rumbo por el cual navegar en el proceso de Desarrollo Nacional.




**Algunos conceptos básicos propuestos**

País es un lugar geográfico que comprende un territorio ya limitado o por delimitar. Tal extensión ha sido ocupada y lotizada por generaciones de pobladores, quienes han anhelado formar una colectividad basada en sentimientos e intereses comunes, para, mediante la sinergia de esfuerzos, propender al logro del bienestar y la seguridad de todos, sin excepción. Es decir, constituirse en una unidad social denominada Nación, que permita la búsqueda de la felicidad, tal como cada individuo la defina.

Para avanzar hacia tan crucial objetivo, la población se ha visto en la necesidad de crear una organización que agrupe y represente sus sentimientos e intereses. A tal Institución la ha denominado Estado. El Estado comprende un territorio que se ha ido definiendo en el tiempo; la riqueza que contiene y el poder que la colectividad ha ido acumulando con los años. En otras palabras: el Estado somos todos y lo que nos pertenece.

Como el autogobierno de un Estado es complejo y poco práctico, la población delega su poder, en forma de autoridad, para que un grupo de ciudadanos representativos ejerzan un gobierno que se conduzca en beneficio, tanto del individuo como del conjunto. El Gobierno actúa en nombre del Estado y es responsable ante él. Para guiar las acciones de los gobiernos, la ciudadanía, en control de su destino, les debe indicar hacia dónde desea ser dirigida, mediante la promulgación de una visión de país a futuro y de un gran objetivo de Estado. Ambas guías actuando como faros bajo cuyas luces se ilumine el Contrato Social, la conducta gubernamental y el esfuerzo ciudadano.

La ciudadanía entiende que el poder delegado debe ser controlado para evitar posiciones abusivas o corruptas que atenten contra sus intereses. Para minimizar tal posibilidad, dispone la adopción de reglas de juego que guíen las relaciones entre gobernantes y gobernados, plasmándolas, mediante un acuerdo nacional, en un Contrato Social, de cumplimiento obligatorio entre las partes. Tal acuerdo es denominado Constitución Política del Estado, Carta Magna, Ley de leyes, Contrato Social o simplemente, la Constitución.

Establecido el Marco Constitucional, el Estado procede a determinar cuáles son sus intereses nacionales. Tales intereses se entienden como "la identificación y el aprovechamiento de las oportunidades que brinda el Estado sumados a aquellos que ofrece la Aldea Global; las cuales, si no son aprovechadas, representarán un alto costo-oportunidad para las aspiraciones y conveniencias de la población". Los intereses nacionales prioritarios deberían consistir en asegurar la formación integral de los individuos, la creación de riqueza, el control, así como la seguridad; que impidan que el esfuerzo de las "hormigas" sea arrebatado por "buitres o cigarras corruptas", tanto internos como externos.

Una vez identificados y priorizados los intereses nacionales en todas las áreas del quehacer humano, el siguiente paso será determinar los objetivos nacionales (OO. NN.) que pueden ser considerados como "metas realistas por alcanzar en el largo plazo, aún en el generacional, derivados de los intereses nacionales".

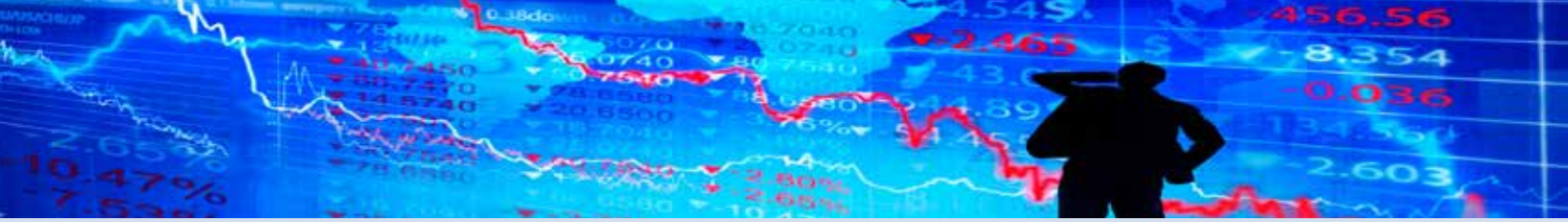
Con el conocimiento de dónde estuvimos, dónde estamos y adónde se desea llegar, se puede planificar el camino por recorrer, aprovechando oportunidades, disminuyendo peligros y asegurando la participación del conjunto. Para ello se establecen las políticas y estrategias de Estado. Dichos instrumentos de gobierno deben actuar como un mecanismo de enlace entre el idealismo de los OO. NN. y la realidad bajo la cual deben concretarse. Cumplidos dichos requisitos, el país estará listo para que el Gobierno actúe, preferiblemente, bajo la mirada vigilante de un sistema nacional de control, que impida desvíos inoportunos. Todas estas instituciones de gobierno (mal llamadas poderes del Estado y cuya denominación debería ser simplemente autoridades gubernamentales), actuando coordinadamente hacia el logro de los OO.NN.

Si los OO.NN. son las grandes metas por lograr en el largo plazo, si las políticas y estrategias de Estado constituyen el camino para alcanzarlas, y si ellas están ya establecidas, ¿cuál sería entonces el papel de los partidos políticos institucionalizados? Como los gobiernos son transitorios y solo pueden ocuparse de la ejecución en corto tiempo; como las circunstancias y las formas para alcanzar las metas planteadas son variadas y variables; el interés de los partidos políticos que buscan el poder, será preparar sus planes de gobierno en base a la visión de futuro concordada y con ejecución a la brevedad, para ofrecerlos a la ciudadanía electora.

Mientras el juego político se va desarrollando, la población económicamente productiva tiene la enorme responsabilidad de crear riqueza, tanto individual como colectiva, y eso no es poca cosa.

**¿Dónde estuvimos? Una mirada al pasado**

Culminada la gesta independentista, los próceres nacionales escogieron el ideal republicano en vez del régimen monárquico. Conscientes de que la estructura social y económica heredada del Virreinato hacía muy difícil lograr tal propósito, tenían la esperanza que, con el paso generacional, las cosas irían cambiando para bien.





La lectura de los hechos históricos acontecidos durante la primera centuria de vida republicana, señala que dichos principios fueron mayormente ignorados. El país se vio gobernado en beneficio de las clases dominantes, en desmedro de las clases medias y sometiendo a las mayores injusticias a los pobres y muy pobres. Los gobiernos militares aliados a intereses particulares y grupales, el sentir aristocrático, la seudo democracia posterior, el racismo, el despilfarro, la corrupción y las ansias de dominio, campearon.

Como resultado de lo expuesto, la previsible derrota del Perú y Bolivia en la guerra contra Chile (1879 -1884) dejó al país no al borde, sino en el fondo de un oscuro pozo; en bancarrota y desmoralizado.

La etapa de la Reconstrucción Nacional tomó no menos de cuarenta y seis años para alcanzar una relativa recuperación. Quizás, el principal costo para el país fue la entrega, prácticamente irrestricta, de su infraestructura y de sus recursos naturales. Inicialmente, luego de terminada la guerra del Pacífico, a los acreedores de la deuda del guano (Contrato Grace de 1888) y posteriormente, ya en las primeras décadas del siglo xx, a la gran inversión norteamericana y de otros países europeos, el pago en petróleo, minerales, tierras de cultivo, comercio y finanzas. El empresariado nacional, con excepciones, fue reemplazado por el capital foráneo, que obtenía grandes utilidades, pagaba pocos impuestos y asumía dominio en el territorio de un país soberano.

Mientras ello sucedía, la incipiente industrialización urbana ocurrida durante las dos primeras décadas del siglo xx, propició la aparición de luchadores sociales abanderados de diferentes ideologías, y de gremios de trabajadores interesados en su conveniencia. Apristas, socialistas, comunistas, anarquistas, militares, obreros y pseudo demócratas libertarios, enfrentados unos contra otros en pugnas ideológicas, que aún hoy en día afectan la gobernabilidad, y representan un alto costo para el país.

A partir de la década del treinta, luego de la grave crisis en la economía mundial, el país transitó por periodos de "militarismos *de facto* convertidos a *de jure* con apoyo político civil" (dieciocho años) y "civilismos en pugna entre los poderes del Estado" (veinte años).

Durante dichos periodos, caracterizados por su poca continuidad, el país no fue gobernado en función a objetivos nacionales, sino a incompletos planes de gobierno impuestos por los partidos políticos caudillistas, o por dictaduras militares aparecidas como reacción al fracaso del régimen anterior.

Las constituciones que rigieron la vida nacional fueron mayormente establecidas en respuesta a acontecimientos dramáticos, que obligaban a correcciones profundas, pero de imposible aplicación debido a que el desarrollo económico y la conducción política estaban basados en la explotación del hombre por unos pocos hombres.

Para la mitad de la década de los sesenta, líderes conformados por luchadores sociales descontentos con la realidad nacional, según la percibían, propiciaron la aparición de la insurgencia guerrillera. El Gobierno envió al Ejército a neutralizarla, el mismo que logró derrotarla rápidamente. Sin embargo, durante dicho proceso, las razones que habían motivado a los guerrilleros fueron permeando hacia las mentes de los vencedores; responsables de que no se repitieran enfrentamientos entre peruanos y, de la defensa de la Constitución y de las leyes vigentes.

Para 1968, la opinión pública se inclinaba por la necesidad de cambios profundos en la tenencia de la tierra y en el aprovechamiento del petróleo y de los minerales. Las soluciones planteadas por el

Gobierno progresista fueron consideradas insuficientes. Se formó así un nudo gordiano entre las tendencias reformistas y aquellas conservadoras, el cual fue cortado de un tajo por el sable militar.

Entre 1968 y 1980 bajo un gobierno de las Fuerzas Armadas, necesariamente autocrático e innecesariamente de inspiración socialista, se intentó modificar la realidad que se vivía. La recuperación de las potencialidades del país debía servir de base para la formación del nuevo hombre peruano, mediante una mejor y más justa distribución de la riqueza. Sin embargo, Dios propuso y los militares con sus asesores dispusieron. Las reformas y nacionalizaciones llevadas a cabo en las áreas social, económica– financiera y de producción, propiciaron la formación, en un tiempo muy corto, de múltiples empresas estatales encargadas de crear riqueza, acompañadas por visionarios que compartieron tal emprendimiento, por convencimiento o por conveniencia. Otros, con sus capitales, migraron a diferentes países beneficiándolos.

La crisis internacional, provocado por sucesivos incrementos en el precio del petróleo controlado por la Organización de los Países Productores de Petróleo (OPEP); el posterior fracaso de muchas de las empresas públicas, debido a una mediocre conducción empresarial y a una excesiva burocratización; la creciente politización en las Fuerzas Armadas; el pensamiento ciudadano de que el futuro estaba en la aplicación democrática; pero principalmente, el rechazo al modelo que se intentaba imponer, predispuso a la cúpula militar a devolver el poder al estamento civil.

Para 1979 se promulga una nueva Constitución. Esta vez, a diferencia de las anteriores, consolidada mediante la representación de constituyentes, provenientes tanto de la izquierda, como del centro y de la derecha política, elegidos mediante voto universal ciudadano. Resultó lógico que su labor estuviera profundamente influenciada por los cambios políticos, económicos y sociales que, cual terremotos a nivel nacional, se habían producido durante los once años previos. Como resultado, el nuevo Contrato Social contenía normas que propiciaban la búsqueda de una mayor justicia social. En todo caso, el Perú, con la excepción de la corrupción sistemática, del copamiento financiero abusivo y la conveniencia política, ya no volvería a ser el mismo.

En 1980 se inició el retorno a una democracia básica. El futuro se apreciaba promisor bajo una paz social aparente que permitía la gobernabilidad. Sin embargo, Dios propuso y los políticos, así como un disparatado "presidente" Gonzalo, dispusieron. En medio de indecisiones producidas por pugnas ideológicas remanentes, el país se vio conducido bajo un modelo híbrido, tanto en lo político como en lo económico. Mientras ello ocurría, el sistema económico-financiero volvió a ser copado por una nueva burguesía y el capital extranjero.

Es también en esta etapa en que se potencian los tres jinetes del Apocalipsis (corrupción, inflación, terrorismo) que, acompañados por la creciente explosión demográfica, ocasionan pobreza, escasez de valores cívicos, descomposición familiar, machismo, delincuencia, informalidad, narcotráfico y la siempre resistente corrupción.

La lucha contra el terrorismo, tanto de Sendero Luminoso como del MRTA; la inflación que alcanzó picos mundiales; la creciente descomposición social acentuada por el narcotráfico; entre otros factores negativos provocaron que, cien años después de la guerra con Chile, el país volviera a asomarse al pozo negro y profundo de la inviabilidad.

En el periodo de 1990 al 2000, el Gobierno neutraliza al terrorismo, disminuye la




inflación exagerada mediante un drástico "shock" económico, termina con la amenaza de guerra al cerrar fronteras con el país del norte, sintoniza con la población y promulga un nuevo Contrato Social, entre otros actos políticos. Sin embargo, la autocracia de naturaleza cívico-militar, sus deseos de reelegirse, el golpe contra las instituciones y el extraordinario nivel de corrupción alcanzado, le pasan la factura. Por segunda vez, el Perú, manteniendo las excepciones expresadas, ya no será el mismo.

Bajo la Constitución de 1993, el país inicia una segunda etapa de Reconstrucción Nacional. Esta vez, el nuevo régimen económico desata la creatividad empresarial, tanto por interés del formal como por necesidad del informal. Ya en el nuevo siglo, bajo un adecuado manejo macroeconómico y gracias al repunte económico internacional, el crecimiento del producto bruto interno empezó a alcanzar niveles adecuados para la reducción de la pobreza. Se crean necesarios programas sociales y se producen nuevas oportunidades de progreso. Sin embargo, el Perú continúa siendo un país adolescente, inmaduro y lleno de falencias, pero al mismo tiempo con inmensas posibilidades para que sus habitantes puedan aprovecharlas, si así lo entendiesen y lo deseasen.

**¿Dónde estamos? Una mirada al presente**

Con relación a lo constitucional, parece existir en la población la percepción de que el Contrato Social no debe cambiarse como se hace con las camisas en tiempos de extremo calor. Entiende que, si de ella se percibe hedor, el mal olor no proviene de su contenido, sino del accionar de hombres de provecho para sí mismos. A pesar de ello, se escuchan voces que propician el "borrón y cuenta nueva" o la refundación republicana sin futuro definido. Tal peligro, posiblemente seductor para los que no tienen mayor cosa que perder, debe ser neutralizado con más Estado de Derecho, más aplicaciones democráticas y la promoción de oportunidades para todos.

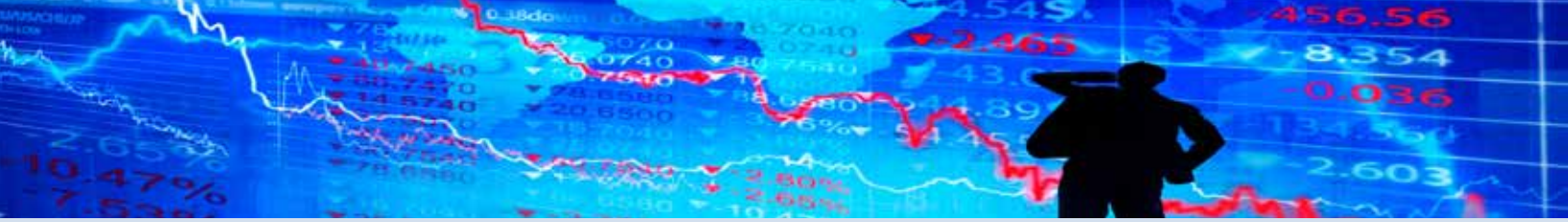
El individuo común no hace mayor distingo entre Estado y Gobierno. Percibe que los mal llamados "Poderes del Estado" no están compuestos por personas idóneas, sino, por aquellas que hacen lo que les parece conveniente según sus intereses. Considera que, las instituciones existen para imponerle altos impuestos destinados a otorgarles servicios insuficientes para la satisfacción de sus necesidades básicas. Que, los partidos políticos lo obligan a votar cada cierto tiempo por el "mal menor". Al respecto, con mucha suerte podría aparecer un candidato idóneo, respaldado por una organización política compuesta por hombres honestos y de valía que lo acompañe. Aún si ocurriera tal milagro, la problemática situación en la que se vive, la dificultad para realizar las reformas que se requieren, y el corto tiempo disponible para hacerlas en una sociedad que no puede ni quiere darse el lujo de esperar al largo plazo, provocan el pronto desencanto en sus autoridades y el comienzo de una nueva búsqueda de un salvador providencial, que resuelva lo que no es posible corregir en el corto plazo. Se forma así un círculo vicioso que impide el desarrollo y acentúa las percepciones negativas del día a día. Pareciera ser que nadie está conforme con su suerte, atribuyendo la culpa al Gobierno sin apreciar la viga en el ojo propio.

Si las incompletas percepciones descritas estuvieran cercanas a la realidad, cabe la pregunta: ¿Tiene el Perú futuro o está en camino a convertirse en un Estado fallido? La respuesta es necesariamente ambigua ante la falta de datos precisos que pudieran sustentarla. Una aproximación podría consistir en determinar el porcentaje de la población que actúa fuera de los límites éticos y morales, pero que sostienen una sana convivencia; de la posibilidad para que la clase política se regenere a sí misma, y que la empresarial acepte que le debe al Estado los beneficios que ha obtenido mediante las oportunidades recibidas; de la posibilidad que el Gobierno pase de la mediocridad burocrática a la eficiencia meritocrática; del porcentaje del territorio que ha sido depredado o contaminado, tanto por empresas extractoras irresponsables, como por la población en general, y si continuarán haciéndolo; de cuánto queda de la reserva moral ciudadana y de su esperanza en el porvenir; de qué parte de la vida nacional ha sido ya consumida por las drogas y por la corrupción; entre otras consideraciones. En adición, ¿qué porcentaje de las familias y de los centros educacionales contribuyen a formar buenos ciudadanos? Mientras no se haga un diagnóstico preciso y se apliquen las correcciones necesarias, tal pregunta, cual espada de Damocles, quedará por contestar.

**¿Adónde vamos? Un atisbo al futuro**

Es emocionante imaginar el futuro del planeta Tierra y de lo que contiene el término. Los futurólogos sostienen que en cincuenta años, es decir, durante el período de vida de un bebe nacido el día de hoy, los "robots" con inteligencia artificial remplazarán a los obreros en las fábricas. Los vehículos de transporte se desplazarán por el aire. Se hablará con hologramas allende los mares o con la casa vecina. Las viviendas se construirán con computadoras y nuevos materiales en un mínimo tiempo. La energía será provista por el aire, el mar y el Sol. La industria del conocimiento será el gran diferenciador.

Los avances en materia de salud permitirán incrementar la expectativa de vida de una población en plena explosión demográfica, que habrá que alimentar mientras se controla su impacto sobre el medio ambiente. El agua escaseará y será motivo de graves conflictos para su control. Si la temperatura aumentara en tres grados debido al calentamiento global, las aguas





de los mares invadirían grandes porciones de masa terrestre. Se presentarán más lluvias, pavorosos huracanes y cambios extremos en el clima.

Varias potencias llegarán a la Luna con la posibilidad de un mal uso, militar o minero, de su superficie. Existirá la posibilidad de que un meteorito vagabundo choque con la Tierra sin que exista todavía la tecnología para evitarlo. La capa de ozono continuará deteriorándose y los rayos ultravioletas serán una amenaza para la vida. En síntesis, el panorama futuro pareciera ser desalentador.

Mientras la población peruana observará indefensa los acontecimientos por venir, el Estado no podrá dejar de intentar resolver los problemas que actualmente lo aquejan. ¿Cuál sería entonces el camino para corregir las graves falencias existentes? Pues, aunque no se crea, la respuesta es empezar a soñar. Ocupémonos entonces de los sueños que alimentan la imaginación. Soñemos en el Estado que debemos tener, y una vez logrado, legarlo a nuestros descendientes. Imaginemos pues, un país a futuro.

**Visión del Estado a futuro**

Imaginemos que para el tricentenario de la República el Perú se ha trasformado en un Estado integrado, pujante y respetado por la comunidad de naciones; que durante los cincuenta primeros años desde que terminaron las celebraciones por el bicentenario, fueron ocurriendo avances transcendentales en el proceso de un desarrollo integral y sostenido; que el país se fue convirtiendo, paulatinamente, en una nación; que la ciudadanía interiorizó que el Estado era todos y para todos, liderado por gobiernos legítimos y no por grupos de poder advenedizos; que en base a una visión de país a futuro, empezó a construirlo con la motivación de un gran objetivo nacional.

Asimismo, a consecuencia de ello, la mayoría ciudadana está ahora compuesta por ciudadanos probos, dotados de valores cívicos, con dominio de la tecnología y audacia empresarial, gracias a la aplicación de una política educativa diseñada, ejecutada y corregida por una élite magisterial; que los profesores fueron alcanzando el estatus de maestros y que, para lograrlo, se incentivó a las mentes más brillantes, con una adecuada retribución, reconocimiento y gratitud general.

Igualmente, vislumbremos que el esfuerzo individual no estuvo totalmente motivado por la obtención de bienes materiales sino, por la búsqueda de una vida plena, basada en la satisfacción del deber cumplido, y que ello permitió formar una familia de bien y asegurar la tranquilidad para su vejez; que aquellos que buscaron el éxito económico como recompensa a sus emprendimientos, entendieron que la producción de riqueza no era un fin en sí mismo, sino solo un medio para retribuir al Estado por las oportunidades que este les había brindado

Más aún, que empresas foráneas importantes estuvieron deseosas de invertir en un país con actitud promotora y claras reglas de juego; que solo fueron aceptadas aquellas que se presentaban como socias, interesadas tanto en una ganancia equitativa, como en contribuir al desarrollo del país anfitrión; que los permisos necesarios solo fueron otorgados en los casos en que la capacidad económica o tecnológica nativa fuera superada; que el país alcanzó paulatinamente, el empleo pleno.

También, que la alimentación está asegurada y que los productores reciben la compensación que merecen; que la marca "Hecho en el Perú" es sinónimo de calidad; que el turismo vivencial ha sobrepasado a aquel tradicional y que los visitantes se han convertido en embajadores nuestros en sus países de origen; que la forestería no es depredadora y la minería no es

contaminante; que las ciudades se han desarrollado con criterios urbanísticos y ya no existen pueblos jóvenes, pues fueron reemplazados por barrios de clase media; que el país volcó su mirada hacia el mar y revirtió la sub explotación de sus recursos en desarrollo.

Además, que las exportaciones basadas en minerales tuvieron un alto valor agregado, o consistieron en productos terminados gracias a nuestra industria; que la Selva destacó por su riqueza forestal, turismo vivencial, alimentos nativos y medicinas naturales que alivian enfermedades críticas, mientras es reconocida por contribuir a la conservación del planeta. Las mejoras en su entorno, gracias a los beneficios obtenidos, mantienen a la población con la alegría y el encanto característicos.

Incluso que, en la región, el Perú es líder tecnológico por el desarrollo de aplicaciones capaces de solucionar problemas en agricultura, minería, salud, acceso al agua, robótica, entre otros; que las ciudades y aldeas están interconectadas longitudinal y transversalmente; que en los deportes somos campeones regionales y que competimos por las medallas de oro en las justas mundiales; que el racismo fue superado al demostrarse la contribución de cada raza, de cada pueblo, de cada lengua a la cultura, desarrollo y bienestar general; que las encuestas de opinión arrojan un alto nivel de aprobación por el pueblo hacia sus autoridades.

Soñemos también, que cada individuo convirtió en realidad, mediante el esfuerzo solidario, lo que deseaba para él, su familia, su comunidad, su colectividad, su nación.

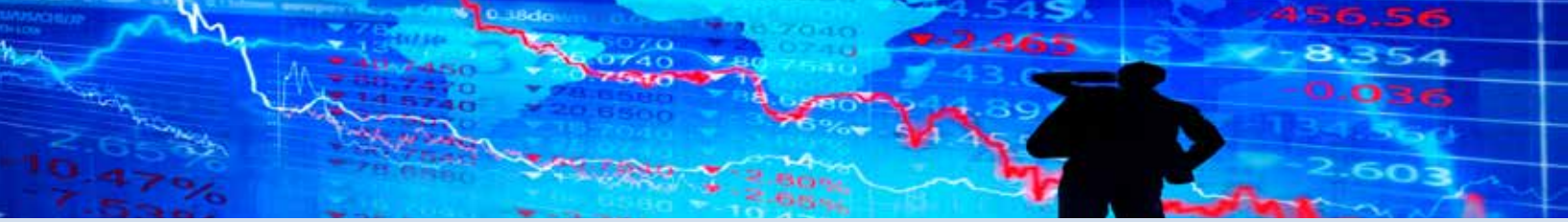
**Necesidad de un gran objetivo nacional**

Convertidos los sueños en una visión de país a futuro, resulta necesario establecer un gran objetivo nacional que motive conductas positivas. Como ilustración, recordemos parte del texto de la *Declaración de Independencia de los Estados Unidos de América*: "Sostenemos como evidentes estas verdades. Que los hombres han sido creados iguales; que son dotados por su Creador de ciertos derechos inalienables; que entre ellos están la vida, la libertad y la búsqueda de la felicidad".

**Gran objetivo nacional sugerido**

"El Estado-Nación denominado Perú, considerado como todos nosotros y lo que nos pertenece, delega su poder en forma de autoridad a gobiernos transitorios, para que éstos actúen bajo los principios del estado de derecho y de la democracia representativa consignados en el Contrato Social, haciéndolos responsables de proveer las oportunidades para que todos y cada uno de los habitantes, aún desde antes de nacer hasta su fallecimiento, puedan alcanzar en el tiempo y bajo esfuerzo propio, pero a la vez sustentado en el apoyo colectivo, una vida plena, basada en el deber cumplido y en la búsqueda de la felicidad, según sus expectativas. Para financiar tan elevado propósito, asegurarán la creación de riqueza basada en las potencialidades del Estado. Es también responsabilidad de los gobiernos compartida con la población, proteger los recursos naturales, por constituir patrimonio nacional, y cuidar el medio ambiente, como contribución del Estado al planeta Tierra".

Como se advierte, el gran objetivo nacional incide sobre la obtención de una vida plena. ¿Qué se debe entender por tal plenitud? La vida plena es aquel período, desde la fecundación hasta la muerte, en que los habitantes emprenden sus actividades diarias buscando aprovechar las oportunidades que le permitan, paulatinamente, acercarse a sus objetivos.






Ahora bien, la vida plena requiere de ciertas condiciones básicas para lograr un punto de partida lo más igualitario posible, y un desarrollo de vida en un ambiente de seguridad, libertad y justicia. Sin la nutrición adecuada desde el vientre materno, salud, techo, educación igualitaria, familias constituidas, empleo productivo y la posibilidad de movilizarse e interactuar, no existen las oportunidades que se requieren. Una vez conseguidas las condiciones básicas, el individuo podrá intentar emprender nuevos desafíos que le permitan alcanzar el nivel de vida que aspira, e ir, sucesivamente, enriqueciendo al conjunto.

Lo expuesto es válido, tanto para el individuo que vive transitoriamente en choza, como para aquel que lo hace en mansión. Una vez satisfechas las condiciones básicas de vida, acompañadas de una educación de calidad para todos, si bien no se corregirán las desigualdades económicas, sí debiera abrirse el camino hacia el ascenso social y cultural; que, lógicamente, dependerá de la sinergia del esfuerzo propio y del compartido. Cada individuo en búsqueda de lo que considere sea su felicidad.

**Síntesis de la síntesis**

La percepción ciudadana de que el Perú es un país fragmentado en todas las áreas en que la población desarrolla su vida cotidiana, en búsqueda de un destino superior, no está muy alejada de la realidad.

Si tal afirmación fuera aceptada el país se enfrenta a una encrucijada: continúa por el mismo y trillado camino, o establece un

nuevo comienzo, mirando hacia un futuro, signado por el dominio del conocimiento y por una real amenaza planetaria.

El nuevo comienzo requiere reformar la filosofía de las instituciones políticas, sobre todo de aquellas que participan activamente en la conducción del país. Para ello es necesario lo siguiente:

1. Establecer conceptos políticos que por su claridad y simpleza permitan su uso en el lenguaje común. En el presente ensayo, se ha tratado de definir qué se debería entender al referirse tanto al Estado, como al Gobierno, en su acepción subalterna. Ambas definiciones alejadas del entender académico.
2. Determinar hacia dónde la ciudadanía, en control de su destino, desea ser dirigida, imaginando una visión de país a futuro. Paralelamente, se requiere establecer un gran objetivo de Estado de naturaleza motivadora, que sirva de estímulo a sus esfuerzos.
3. Identificar los objetivos nacionales para visualizar las metas por lograr y crear las políticas y las estrategias que las hagan alcanzables.

Para llevar a cabo tal emprendimiento, un camino sería resucitar al actual Acuerdo Nacional. Dotarlo con ciudadanos representativos de todas las disciplinas. Apoyar su trabajo con lo ya actuado por el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), organización que por ley posee tal responsabilidad. Todo lo anterior basado en una permanente comunicación inter y extra institucional, que asegure la sintonía con las expectativas ciudadanas.

Mientras ello vaya sucediendo, la aplicación de una política educativa del Estado permitirá ir formando a los nuevos ciudadanos: personas probas, de valía y de provecho que requiere la futura nación, para que vayan ocupando, paulatinamente, los puestos dirigentes en todas las áreas del quehacer nacional.

## Bibliografía


1. GOBIERNO DEL PERU. Acuerdo Nacional. Disponible en https://www.gob.pe/7588-presidencia-del-consejo-de-ministros-acuerdo-nacional Consulta: 18 de marzo de 2020.
2. GOBIERNO DEL PERU. Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. Disponible en https://www.gob.pe/4316-centro-nacional-de-planeamiento-estrategico Consulta: 18 de marzo de 2020.
3. PORTAL ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA. Declaración de Independencia de los Estados Unidos de América. Disponible en https://www.muyhistoria.es/contemporanea/fotos/fotos-independencia-estados-unidos Consulta: 4 agosto de 2020.

# ¡Ah la Escuela Naval del Perú – Cuna de la Armada!



Escuela Naval. Fuente del autor

# ¡Ah la Escuela Naval del Perú - Cuna de la Armada!



**Capitán de Fragata Juan Gabriel Aicardi Elcorrobarrutia**
Se graduó como Alférez de Fragata, espada de honor, en la Escuela Naval del Perú. Se calificó en Infantería de Marina en la Base de Quantico en los Estados Unidos de América. Fue Comandante de la Estación Naval de San Lorenzo, Comandante (interino) de la Fuerza de Infantería de Marina, Adjunto a la Agregaduría Naval en Washington. Sirvió en la Dirección de Inteligencia Naval, entre otras dependencias. Siguió cursos de la especialidad en Perú y en el extranjero. Es especialista en logística. Trabajó en la Compañía Peruana de Teléfonos S.A., Compañía Minera Especial Tintaya S.A., Compañía Atlas Copco Peruana S.A. Fue Vicepresidente para América Latina de Advance Semiconductors Inc. y Director de 2Steps ME, compañía de traducción de idiomas.

**RESUMEN**
El autor evoca a marinos de su generación quienes, como él, cruzaron la puerta Unión de la Escuela Naval, hace más de sesenta años, cargados de sueños y expectativas; e invita al lector, a revivir situaciones, desde las académicas hasta las sociales y anecdóticas; reminiscencias impregnadas de alegría, nostalgia y tradición; que aún hoy, fortalecen el orgullo por el Alma Mater que los formó, humana y profesionalmente.

**PALABRAS CLAVE**
Escuela Naval, Miguel Grau, Aspirante, Cadete.

**ABSTRACT**
The author evokes marines of his generation, like him, that crossed over the Union door of the Naval Academy, more than sixty years ago, full of dreams and expectations; and invites the reader to bring to life situations impregnated with joy, nostalgia, and tradition; that even today, strengthens the pride for the Alma Mater that formed them as a human and professional.

**KEYWORDS**
Naval Academy, Miguel Grau, Aspirant to Cadet, Cadet.

Se me ocurrió viajar en el tiempo, sin tecnología, y regresar a 1956, cuando ingresé a la Escuela Naval del Perú. Aquella lejana Escuela, que no existe más, sino en el recuerdo de nosotros, los marinos de la guardia vieja. Será a través de un paseo mental, mas con una vívida, real y apasionante emoción.

Voy a pedir licencia de "rasguñador" de papel, porque no soy escritor, y describiré mi Escuela desde 1956 hasta 1960, sin prestar atención a uno u otro año en particular. Mi recorrido no tiene fecha, ni hora, ni presente, ni pasado, tiene recuerdos imborrables.

Estoy ingresando por la puerta Unión, saludo al Pabellón, a tope en el palo de nuestra gloriosa corbeta *Unión* y a la guardia que me recibe. Entro hacia la izquierda y paso por el auditorio, palco de la famosa e incomparable compañía teatral "Cangrejo Follies", responsable por el espectáculo de la velada anual. También, era usado como cine para proyectar película todos los viernes, menos para los arrestados y deficientes, claro. Parece que hasta siento el olor de las butacas de madera con cuero rojo y que veo el palco con su cortinaje en vino. Sigo mi senda por los entretelones, recordando los instantes previos a una presentación, maquillando a las "señoritas actrices": lápiz



Juramentación de los cadetes de primer año en la Escuela Naval. Fuente: Archivo Historico de Marina.

de labio, rimmel, y chapas. No faltaban los calzones llenos de blondas y el vestido que colocaban por encima, todo "prestado" de las mamis para bailar el famoso "can-can". Además, el "traguito" de buen pisco contrabandeado, para dar ánimo al inicio de toda velada, porque nadie es de fierro y aparecer en el palco vestido de mujer. Claro que las "niñas" eran aspirantes y un aspirante debe aguantar todo.

Avanzo y encuentro el edificio Grau, en forma de "U"; al centro, controlando todo y mirando hacia el mar, su dominio, ¡el Almirante máximo! Lleva escrito en su pedestal: "Cadetes Navales, seguid su ejemplo".

Ingresando al edificio Grau, paso por la izquierda para caminar dando toda la vuelta sobre las losetas cuadriculadas en relieve, como "waffles", color crema; algunas gastadas por el caminar de tantos marinos que desfilaron por allí, antes de mi generación. Camino por la primera aula donde estaba de aspirante. ¡Miren!: ¡El profesor Pareja está dando clase de Geometría!, y ¡no lo puedo creer!, el profesor Santillán está esperando el siguiente turno para su case de Gramática y Redacción! Continuemos, camino por la segunda y tercera aula, giro a la derecha y me encuentro con el despacho del Subdirector, luego con la Prevención, donde el Cadete de guardia está en su escritorio, uno con patas tan altas como de jirafa. Otro mueble, el del Oficial de guardia y la salita de espera para visitas. ¡Ah! ..., y el teléfono que usábamos a escondidas para hablar con la enamorada, aprovechando nuestra guardia de Cadete de cuarto año.

Esperen un instante, estoy viendo en la sala de espera el sofá de cuero, donde por las noches se echaba, un can de propiedad del Director. Es un mastín alemán, que parado, sobrepasaba mi cintura y que nadie, como es evidente, se atrevía, ni siquiera, tratar de sacarlo de su "cama", y lo peor es que, siempre lo hacía con su "esposa". Entonces, la cosa no era fácil, si uno asustaba, ahora dos. ¿se imaginan?

¡Un instante! ¿Están viendo? Creo que va a haber reunión de profesores porque ahí están los señores Baxerias, Vega, Carlín, el profesor de Inglés, que no recuerdo su nombre, mas que tenía pavor del director; el Teniente Guinand; el Comandante Pooley, que era bien buena gente y nos dejaba fumar en el aula. No me puedo olvidar del padrino de mi promo, el Comandante





Alfredo Parodi. Sí, creo que hay reunión, mejor nos vamos.

Continúo avanzando, al lado, la oficina de Administración y luego, la Biblioteca, oscura, imponente, con una gran mesa, mantel de paño verde, adornos de cinta y anclas doradas. Su olor a libros viejos, el Pabellón de la Escuela en su calzo, listo para ser llevado por el abanderado en los desfiles y ceremonias. Siento la presencia de todos los héroes navales como haciéndome recordar que estoy en un santuario, la sensación de tradición y patriotismo que trasmite el ambiente, es palpable. Justamente, por esa impresión era el lugar para los temidos consejos de disciplina que, usualmente, terminaban en arresto de clase A. ¡Al tercer..., a casita!

Avanzo un poco más y están las oficinas de la Caja y la Jefatura de Estudios. Más adelante se abre un pasaje en la parte posterior, donde está la peluquería con los hermanos "peluca", encargados de cortarnos el pelo (pero no mucho) y a quienes les encargábamos cigarros; además, nos servían de correo para nuestras cartas a las enamoradas.

Dejemos los recuerdos detallados y continuemos. Girando a la derecha dos aulas más: ¡caramba!, en una está el Comandante José Carbajal dando clase de Navegación Plana, y en otra, el Comandante Rangel, en la de Navegación Astronómica. Luego, sigue el despacho del Director. Termina el patio, no voy a describir el piso superior porque era zona de Oficiales y los Cadetes no teníamos el acceso. Solo diré que en el centro estaba el reloj y debajo de él un escudo en relieve. El patio servía para ceremonias especiales: recepción de Aspirantes, jura de los Cadetes de primer año, trasmisión del mando del batallón, celebración del 27 de julio, onomástico del Almirante Miguel Grau, misa del domingo y ceremonia de graduación.

Giro a la izquierda, pequeño pasaje y aparece la casa de botes de regata, *yolas, singles, tinglados, shell*, ocho remos, etc. Los gloriosos remos empilados contra la pared lateral, las palas blancas con sus líneas azules atravesadas y las siglas ENP también en azul. Es hora de los deportes y algunos bogas están pasando cera a los botes y grasa a las chumaceras, con el mayor cariño, para que se deslicen mejor y se pueda mantener la tradición de siempre, ser vencedores en las competencias. Al lado, en una puerta pequeña, la imprenta, sí, esa que imprimía las invitaciones para las veladas y la gran fiesta de fin de año. En la parte posterior, con entrada por la lateral, se halla el taller de mecánica y lugar de aulas de iniciación técnica.

Ahora estamos llegando a un patio con dos cuadras de básquet, al frente del edificio San Martín. Este patio era el centro de todas las formaciones diarias y daba ingreso al comedor (a la derecha), al casino de cadetes (a la izquierda) y a una pequeña habitación (que era el estudio y cámara oscura del fotógrafo oficial de la Escuela, y, qué casualidad, ¡Ramírez está llegando!). En la planta baja y en la superior, a camarotes de Cadetes y a un depósito a la izquierda, que creo era donde se guardaban los trofeos ganados por la Escuela. Aquí, abajo, puedo ver al profesor Del Carpio, entrenador de esgrima, haciendo caminar a los esgrimistas (entre ellos yo) en paso de rana por toda la vuelta del patio. También está "pichirro" Drago entrenando a los basquetbolistas. Pegadas al jardín que limitaba el patio con la explanada, a ambos lados, dos antiguas ametralladoras *Gatling,* con una especie de embudo en su parte superior, donde se colocaba la munición suelta, y que aún funcionaban para entretenimiento de los



Escolta y compañía de Cadetes: una misma disciplina, una misma formación. Fuente: Archivo Historico de Marina.

Cadetes. Frente al edificio, dos cañones que no recuerdo de dónde habían salido.

Voy a entrar al comedor para dar una miradita. Están en pleno almuerzo, mesas de diez cada una presidida por un Cadete de cuarto año. ¡Fíjense!, en esa mesa están celebrando algo, vamos a acercarnos. ¡Claro! están haciendo brindar a un Aspirante por la Marina; mas, un momentito, ¿con qué? ¡Ah! ... el famoso "cóctel": la copa de agua con un poco de ¡todo lo que había en la mesa!, popularmente llamado "vomitivo expreso". Pobre Aspirante, mejor salimos.

En el patio también había unas bancas de madera, donde nos sentábamos después del desayuno a fumar un cigarro y a esperar la formación para honores al Pabellón. Otra actividad era la retreta de los jueves en la fajina, después de la comida. Era amenizada por la banda de música, que nos alegraba por media hora, en la que algunos Aspirantes tenían que colocarse el pantalón arregazado hasta la rodilla, la gorra sin vuelta como peluca y un geranio detrás de la oreja, para practicar bailes. No podíamos dejar que en las fiestas ellos dejasen mal a la Escuela, ¿no es verdad?

¡Caramba, miren quién está allá cerca de la Enfermería!, ¡doña Rosita, con sus canastas con cachangas y frutas para vender! La única mujer que tenía acceso libre a la Escuela y que era ingresada por su hijo en un tremendo carro. Ya está mirando su libretita a ver si encuentra a quienes le están haciendo "perro muerto".

¿Y los jardines? Super bien cuidados por el cariñosamente llamado "indio", un jardinero civil encargado de mantenerlos cual fueran sus hijos; y a quien los perros del Director no querían ni acercársele, desde la vez en que los pescó y agarró a palazos, por hacer huecos en su amado jardín. Era el único que los dominaba. Bueno, estamos hablando de un tipo de más de 1,85 m y debía pesar unos 150 kilitos ¡de puro músculo!

Ahora bien, fuera de que el patio, después de la "diana", era utilizado para la gimnasia y otras actividades ya descritas, no puedo menos que pensar en su otra maravillosa utilidad. ¡Si! Era el palco para la fiesta de fin





de año, donde las chicas llegaban con sus vestidos largos, arreboladas, del brazo de un orgulloso Cadete, dejando para atrás el "fru-fru" de sus sedas y el aroma de sus perfumes. Parece que me encuentro en medio de una de esas fiestas. Era en ella que lucíamos el nuevo galón del año que comenzaría, y nos sentíamos orgullosos de haber logrado un nuevo peldaño hacia el grado soñado, el de Alférez de Fragata. La orquesta de la Marina tocaba sin parar, el Oficial de Mar Trigo era el cantante, y los Cadetes bailaban y esperaban el bolero para apretar bien a su pareja. En fin... voy a contentarme con suspirar.

A la derecha del patio estaba la Enfermería con los tres eternos enfermeros: Loayza, "tumba burro" Camogliano y "Cucharita" Vidal (tenía ese apodo porque acostumbraba decir: -Tome su cucharadita Cadete). Queridísimos por todos y, en especial, por los cancheros. En su interior, a la izquierda, el consultorio (odiado) del dentista, que taladraba los molares de los cadetes leyendo el programa de corrida de caballos, y paraba de taladrar cuando el Cadete gritaba. Luego dos salas, una a cada lado: a la izquierda la de internamiento del personal y a la derecha, la de Cadetes; al fondo el tópico y el pañol de medicinas.

Salgo de la Enfermería por la puerta lateral, sigo a la derecha, continúo por la explanada y llegamos al edificio Guise; después de pasar por una virtual tobera, espacio entre la Enfermería y el edificio a seguir, donde soplaba un viento realmente fuerte y causante de más de una gripe, que casi hacía levantar vuelo. Dos cañones de la nave *Lima*, uno a cada lado de la puerta principal. Entrando, a la derecha, la Prevención desde donde el Cadete de Guardia de tercer año accionaba el timbre para todas las actividades, desde la "diana" hasta el "silencio". A la izquierda, escalera al piso superior y al lado de ella, el Departamento de Disciplina. Hacia dentro, los camarotes de la planta baja. En la planta alta estaba el camarote del Oficial de Cadetes de guardia y los otros camarotes de Cadetes. En la planta baja estaba el camarote, uno del Cadete Comandante, y los de los Aspirantes y demás Cadetes, descontando los que estaban en el edificio San Martín, donde no había Aspirantes. Mal que lo diga, al final de cada ala estaban los baños comunes, duchas de agua gratamente calentada a la temperatura ambiental de La Punta... Estos maravillosos y lujosos baños eran el punto de llegada para los célebres "callejones oscuros", que eran recorridos por los aspirantes "voluntarios" y que en el camino, desde el cruce con el corredor central, llevaban innúmeras caricias amigables de los entusiasmados Cadetes, las mismas que eran normalmente dadas con sacos de ropa llenos de libros, zapatos...

Esperen, los Cadetes han regresado de la gimnasia y están bañándose, ¿Y esa gritería? ¡Ah ..., es que hoy hay regatas! Los baños tenían, al fondo, un área donde estaban las duchas, cuatro a cada lado, donde el agua se acumulaba hasta alcanzar dos o tres dedos de altura, campo propicio para una regata. Los competidores, dos Aspirantes "voluntarios", se enjabonaban bien el final de la espalda, se sentaban contra la pared con las piernas recogidas y, a la orden de largada, se empujaban a ver quién llegaba primero al otro lado. Salvo que, si uno de ellos calculaba mal, pasaba por encima del hueco de desagüe y dejaba allí un pedazo de pellejo. ¡Muy emocionante para quien asistía! Dejémoslos en su campeonato.

Salgo del edificio y, ¿con quién me encuentro? ¡con el famosísimo Pedrito! que está llegando para vender sus chocolates y butifarras, especialmente los viernes

que había cinema. Era otro personaje incrustado en la historia de la vieja Escuela.

Si al ingresar hubiera ido por la parte posterior del edificio Grau, me hubiera encontrado con el Gimnasio, donde vemos al profesor Babroff en su entrenamiento de box y a las conocidas "chulpas". También, me hubiera topado con el aula de Química y ¡caramba!, el Capitán de Corbeta "QL" (químico loco) J.J. Humberto Silva Novoa, está entrando al aula. Al lado, el Comandante Secada va a dar su clase de Construcción Naval a las que llamábamos de chulpas, porque eran dos pequeñas construcciones independientes. Al fondo, alojamientos del personal de la banda de músicos, con su inolvidable maestro Ducos a la cabeza, gordito que se levantaba unos escasos 1.50 m del suelo, mas adoraba a los Cadetes, a la Escuela y ¡tenía un corazón del tamaño de ella! En el campo de fútbol, la pista de atletismo, y en el extremo izquierdo los famosos cabos que había que subir a mano y hasta me parece ver y oír al profesor Pardón, cronómetro en mano, gritando a los cadetes que se preparaban para correr los 100 metros: "¡En sus marcassshh... listossshhh... are!".

Continuemos nuestro paseo, a la izquierda, el portón de servicio, las residencias del Director y Subdirector, el local del equipo de lucha contra incendio, el pañol de vestuario y un corredor que, pasando por detrás del edificio San Martín, nos lleva a la lavandería, sastrería, pañol de víveres (objetivo de algunas operaciones nocturnas de asalto) y cocina de Cadetes.

Al frente de todo está la poza, con sus dos rompeolas, los cuatro veleros amarrados a boyas, las dos patrulleras para entrenamiento, el velero clase Dragón, la casa de botes, donde estaban suspendidas por aparejos las dos chalupas y cuatro falúas; no puedo olvidar la chata para entrenamiento de remo con la clásica figura del entrenador señor Mario Scarlietich, caminando entre los bogas y gritando: "¡Forza Marina, avante!". Haciendo un aparte, me enteré que, años después, víctima de una enfermedad, Mario estaba internado en el hospital y falleció, mas en el último momento, ¡se sentó en la cama y gritó esas mismas palabras! Denotó una pasión que no se limitaba solo a nosotros los Cadetes de esa época...

Normalmente, cuando tocaba práctica de remo, salíamos en las falúas que, algunas veces, remábamos hasta el Camotal y nos divertíamos varando y saliendo de varada en ese bajo, contra todas las disposiciones de seguridad, para variar. También, aprovechábamos para llevar cigarros escondidos en la cintura, en una vuelta del suspensor, que los fumábamos con autorización del timonel, quien usualmente era un Cadete de tercer año y que, por obvias razones no los llevaba. ¿por qué sería?

También, veo a ese Cadete conocido por pescar pulpo entre las piedras, cabreándose de las actividades físicas, porque siempre había cancheros y los que se escondían para dormir, y lo peor es que, ¡dormían en los lugares más inusitados! Y no puedo olvidar la famosísima "punta-punta", que era el extremo más al oeste de la Escuela, donde dicen que se aparecía la "rubia"... Nunca la vi.

Claro que, en medio de todo estaba la famosa explanada, donde todos los miércoles nos sacaban el alma marchando a los acordes de la banda de nuestro querido maestro Ducos, y donde después de un huayco de "¡se anota por no llevar el paso!; ¡se anota por no llevar la mano al pico de culata!; ¡se anota por...". Sabiendo que estábamos diciendo adiós al franco, murmurábamos: "A la m#$@, dijo David y tiró el arpa, y agregábamos: "Una raya

más al tigre... no le hace diferencia". Y, ¡por fin!, escuchábamos los acordes del toque de fagina, que era como el aviso del final de la tortura, y marchábamos cantando entre dientes:

¡Ya se acabó la coj...

Ya se acabó la coj...

Ya se acabó la coj...

Hasta que empiece otra vez!

Aquí en la Escuela Naval, nos hicimos marineros, absorbimos tradiciones y nos apropiamos de ellas como un tesoro, aprendimos a ser mejores, nos curtimos con la famosa "saladera", mas, ¿quejarnos? ¿reclamar? ¡Nunca! ¿Que había cadetes a los que se les iba la mano?, los había, mas nosotros teníamos a nuestro favor el saber que cuanto más fuerte era el sufrimiento, mayor la capacidad para enfrentarlos. Lo más importante era respetar y mantener nuestras tradiciones, las que nos hace diferentes de todos los demás. ¡Eso lo asimilamos!

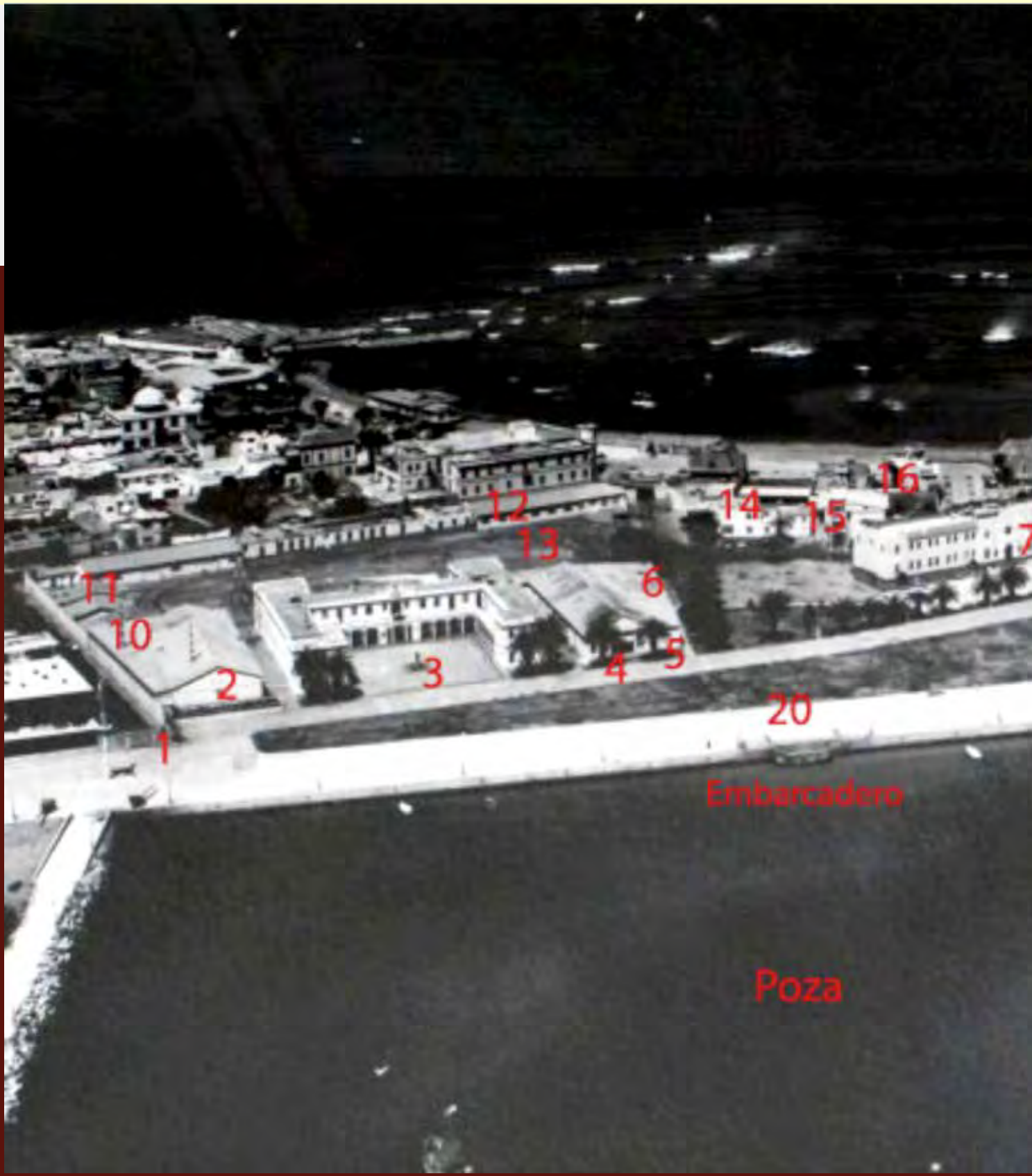
Hoy, al terminar este simple rasguño, he vivido nuevamente mi época de Cadete. He sentido reiteradamente todo lo que, en algún momento, perdido en el tiempo, sentí, y puedo decir con orgullo naval, que respeté las tradiciones en toda su extensión. Espero sinceramente, haber trasmitido esas sensaciones, ese vibrar que aquella vieja y querida Escuela, hoy en el olvido, mantiene sobre sus enterrados cimientos; y que la nueva que hoy existe pueda replicar todo aquello que los viejos asimilamos.

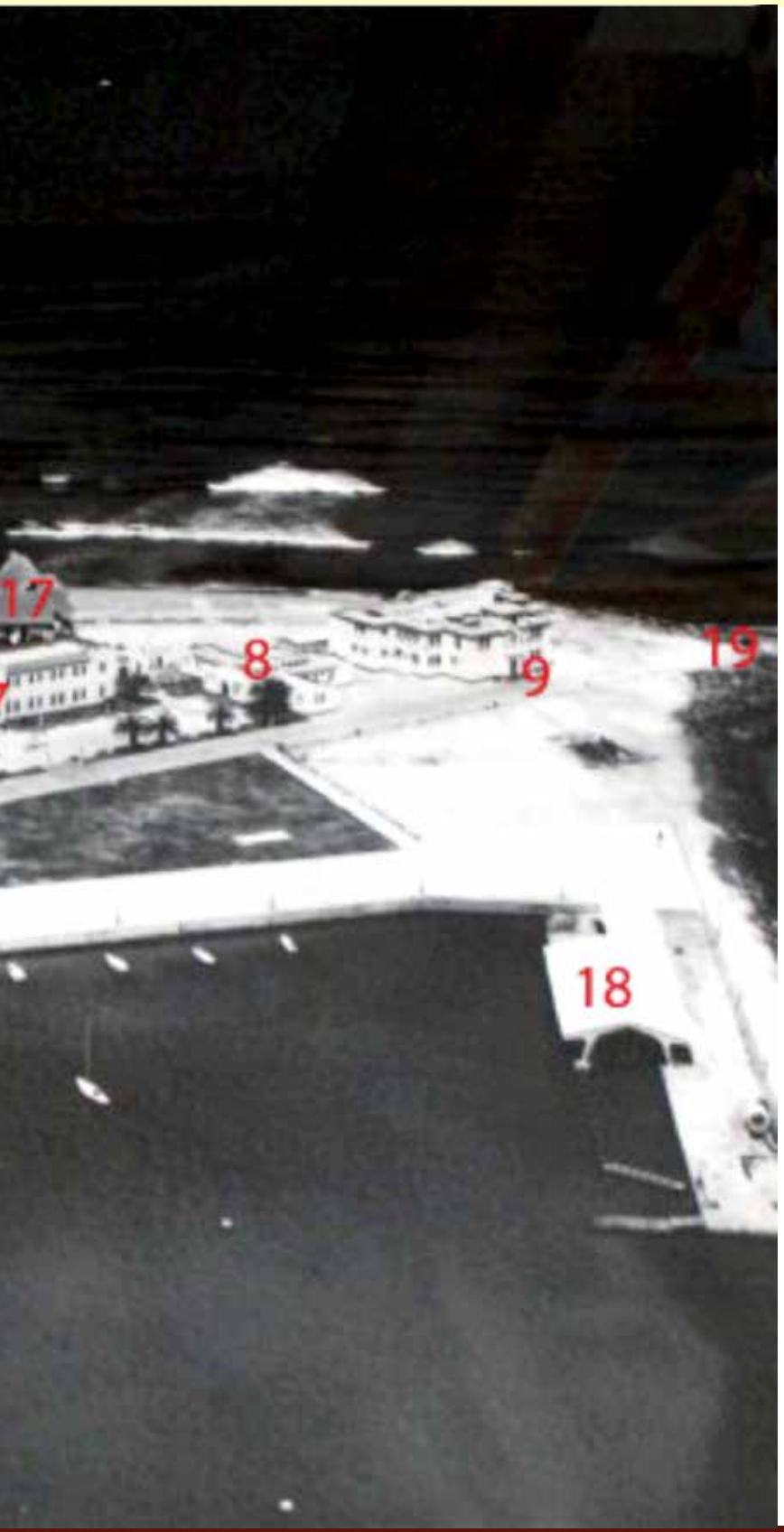
Esa es la Escuela Naval donde viví, estudié, lloré, reí... que dejó una marca profunda y un recuerdo imperecedero. Puedo respirar sus aromas, recordar muchísimos detalles y caminar lentamente por áreas que no existen más. Puedo marchar por la explanada, caminar solitario en la ronda de vigilante, escucho el timbre que llamaba a las diferentes actividades, a la banda de música entrenando, las voces de los cadetes, la alegría de las fiestas, los pasos de una juventud que se iba formando curtida por la sal del mar. Siento el tiempo pesando en mis recuerdos, y sin ser poeta, escribo:

Azul y oro que brilla refulgente
henchidos corazones,
paso fuerte, viril, mirada al frente
¿Que quiénes son?
¡Son marinos! señor, de esa Marina,
de aquella coronada de valientes,
de aquella que la vida no escatima
defendiendo la Patria y sus ideales.
Son hombres de mar, señor,
¡hombres nobles y leales!



*"Mihi cura futuri"*, "Nosotros forjamos el futuro", lema de ayer, hoy y siempre del alma mater de la oficialidad naval. Edificio San Martin. Fuente: AHMGP.


16
14
15
12
13
11
6
10
5
4
3
2
20
1
Embarcadero
Poza




| NRO | DESCRIPCION |
|---|---|
| 1 | PUERTA “UNIÓN” |
| 2 | AUDITORIO |
| 3 | EDIFICIO “GRAU” |
| 4 | CASA DE BOTES DE REGATAS |
| 5 | IMPRENTA |
| 6 | TALLER DE MECANICA |
| 7 | EDIFICIO “SAN MARTIN” |
| 8 | ENFERMERÍA |
| 9 | EDIFICIO “GUISE” |
| 10 | GIMNASIO |
| 11 | AULAS DE QUÍMICA Y CONSTRUCCION NAVAL |
| 12 | ALOJAMIENTO DE PERSONAL |
| 13 | CAMPO DE FUTBOL Y PISTA DE ATLETISMO |
| 14 | RESIDENCIA DEL DIRECTOR Y SUB DIRECTOR |
| 15 | PAÑOL DE VESTUARIO |
| 16 | SASTRERIA, LAVANDERIA, PAÑOL DE VIVERES |
| 17 | COCINA DE CADETES |
| 18 | CASA DE BOTES |
| 19 | PUNTA-PUNTA |
| 20 | EXPLANADA |




# Desarrollo de Sistemas Informáticos a medida y el valor que generan

# *Desarrollo de Sistemas Informáticos a medida y el valor que generan*



**Capitán de Corbeta Nils Oliver Velasco Enríquez**
Egresó de la Escuela Naval del Perú como Alférez de Fragata, en diciembre de 2005. Es Ingeniero de Sistemas por la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Magister en Gestión de Operaciones por la Universidad Austral de Argentina. Tiene un diplomado en Inteligencia Estratégica por el Centro de Altos Estudios Nacionales. Realizó el Curso Básico de Inteligencia y Curso Básico de Estado Mayor. Desempeñó distintos cargos, entre ellos, Jefe del Departamento de Desarrollo de Sistemas de la Dirección de Telemática de la Marina.

**RESUMEN**
La actualización tecnológica y el desarrollo de sistemas informáticos a medida, permite a las instituciones reevaluar su proceso productivo y buscar maximizar su eficiencia. Para ello, a través de un análisis y diseño adecuados, se eliminan tareas que no generan valor y retrasan el producto final, así como se obtienen nuevas capacidades. Estas actividades se enmarcan en aquellas promovidas por la Secretaría de Gobierno Digital de la Presidencia del Consejo de Ministros, que lidera la innovación tecnológica y transformación digital del Estado.

**PALABRAS CLAVE**
Desarrollo de Sistemas, actualidad tecnológica, gobierno digital.

**ABSTRACT**
The technological update and the development of tailored informatics systems enables other institutions to reassess their productive process and seek to maximize their efficiency. For it, through a proper analysis and design, tasks that do not generate value and slow the final product, likewise new capacities are obtained. These activities are inserted in those ones promoted by the Secretary of Digital Government of the Presidency of the Council of Ministers, which leads the technological innovation and digital transportation of the State.

**KEYWORDS**
Systems development, technological current affairs, digital government.

El Departamento de Desarrollo de Sistemas de la Dirección de Telemática de la Marina de Guerra del Perú, tiene como función principal, ejecutar las actividades de desarrollo y mantenimiento de *software* de los sistemas corporativos y aplicativos de la Institución, orientando a las dependencias usuarias sobre el uso, operación, proyección y características de los mismos.

En los últimos años, el avance tecnológico en los sistemas informáticos se ha incrementado significativamente. Esto demanda una continua actualización en las metodologías, herramientas y técnicas empleadas para el desarrollo e implementación de *software*. El mencionado Departamento realizó una reingeniería en sus procesos, y cambió la forma de asimilar y emplear estas tecnologías. Se actualizó la doctrina mediante el establecimiento de un marco de trabajo orientado a las buenas prácticas y gestión de proyectos, adecuando los mismos a estándares internacionales como lo establece el Project Management Institute (PMI) y la norma ISO/IEC 12207:2016 –




Plataforma de Interoperabilidad del Estado (PIDE).

"Ingeniería de Software y Sistemas".

Por consiguiente, se elaboraron dos directivas: la COMGEMAR N° 44-19, Directiva para Normar el Desarrollo e Implementación de Sistemas Informáticos Administrativos en la Marina de Guerra del Perú, y la COMGEMAR N° 52-19 Directiva para Normar el Uso de la Plataforma de Interoperabilidad de Sistemas Informáticos Institucionales de la Marina de Guerra del Perú. Esta última, norma y optimiza el uso de los servicios *Web* en línea proporcionados por otras instituciones, considerando lo regulado en la Ley de Protección de Datos Personales, Ley N° 29733.

De igual forma, con el fin de contar con sistemas más homogéneos desde su concepción, desarrollo y mantenimiento, así como reducir su tiempo de elaboración, se estandarizó la codificación de sistemas, administración y nomenclatura de base de datos, y diseño de *interfaces Web*; los cuales fueron aprobados por la Dirección de Telemática, el 11 de octubre de 2019.

**Políticas de Estado**

El Estado peruano, a través de la Secretaria de Gobierno Digital (SEGDI) de la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM), está implementando la Plataforma de Interoperabilidad del Estado (PIDE), infraestructura tecnológica que permite el uso de servicios públicos en línea.

Por su parte, el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil (RENIEC), ha implementado una versión inteligente del documento nacional de identidad (DNI electrónico), basada en el uso de chip

y protocolos de cifrado de datos, que permite habilitar la identificación digital de la persona en medios electrónicos. Esta tecnología brinda la capacidad de efectuar la firma digital de documentos.



Registro Nacional de Identificación y Estado Civil (RENIEC).

## SISTEMAS INFORMÁTICOS DESARROLLADOS

El Departamento de Desarrollo de Sistemas, con el fin de mejorar las capacidades informáticas y mantener a la Institución actualizada tecnológicamente, ha desarrollado e implementado una serie de sistemas informáticos, entre los cuales tenemos los siguientes:

### Plataforma de Interoperabilidad de Sistemas Informáticos Institucionales (PISII)

Esta plataforma permite la interconexión en tiempo real entre los sistemas informáticos de la Institución, así como con los de otras instituciones; al recibir información, mediante el consumo de los servicios *web*, con los más altos estándares en desarrollo, seguridad y auditoría, que estos sistemas demandan.



Los beneficios tangibles de la PISII se vieron demostrados en el proceso de Admisión 2018-2019 del Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval (CITÉN), mediante su *interfaz* con el Sistema de Admisión (SISADMIN). Esto permitió el consumo en línea de los datos de los postulantes mayores de edad del Registro Nacional de Identificación y Estado Civil (RENIEC), así como de sus antecedentes policiales, judiciales y penales de los ministerios del Interior y de Justicia y Derechos Humanos, respectivamente. De esta manera, se redujo significativamente la cantidad de trámites administrativos que realizan los usuarios y se incrementó la confiabilidad de la información para el citado proceso.

### Sistema de Trámite Documentario Electrónico Naval (SISTRADEN)

Este sistema informático automatiza el proceso documental y de mensajería ordinaria de la Institución, con el uso de la firma electrónica. Una de sus características principales es contar con una base de datos única, la cual permite a todas las unidades y dependencias conectadas a la *WAN Naval*, el envío y recepción de documentos y mensajes navales en

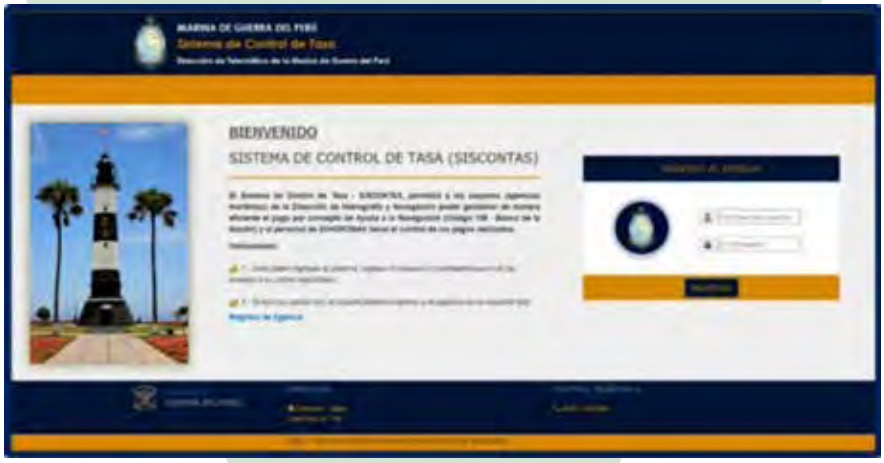
tiempo real, disminuyendo el periodo de confección, firma, distribución y búsqueda; así como reducir significativamente las actividades que no generan valor al mencionado proceso. De igual forma, facilita el registro y seguimiento de todas las acciones dispuestas por el Comando.



**Mesa de Partes Virtual Institucional**

La Secretaría de Gobierno Digital aprobó el Modelo de Gestión Documental del Estado, instrumento que contiene los lineamientos y especificaciones necesarias, para que las entidades públicas puedan interconectar sus sistemas de trámite documentario.

Por tal motivo se desarrolló la Mesa de Partes Virtual Institucional, plataforma que interactúa con el Sistema de Trámite Documentario Electrónico Naval (SISTRADEN) posibilitando el envío y recepción de documentación oficial firmada digitalmente, con aquellas entidades públicas conectadas a la Plataforma de Interoperabilidad del Estado (PIDE). Este proceso garantiza la validez legal e integridad del contenido, así como la identidad de la persona que lo suscribe. Además, optimiza los costos y tiempos empleados en la emisión, recepción, despacho y archivo de documentos.




**Sistema de Control de Tasas (SISCONTAS)**

Permite gestionar los formatos de liquidación y créditos no reembolsables por concepto de arribo de embarcaciones civiles a los puertos, a nivel nacional. La Oficina de Control de Tasas de la Dirección de Hidrografía y Navegación tiene el manejo en tiempo real de la generación, aprobación y pago correspondiente de dichos documentos.

El sistema facilita a las agencias navieras registradas en el sistema, generar las solicitudes correspondientes desde Internet, las mismas que son aprobadas por la Oficina de Control de Tasas y por observadores hidrográficos, ubicados en cada Capitanía de Puerto de la República. Esta herramienta tecnológica fortalece la Estrategia Nacional de Gobierno Digital "cero papel".

**Sistema de Administración Vehicular (SISAV)**



Se desarrolló con la finalidad de contar con un instrumento que permita automatizar la administración vehicular de los diferentes tipos de flotas de la Institución: pesada, liviana y GNV. El sistema mantiene actualizado en tiempo real, el parte general vehicular desde cada dependencia usuaria. Registra el estado de operatividad de cada vehículo, controla las asignaciones, comisiones, así como la programación de rutas diarias. De igual forma, se encuentra automatizado los procesos de licitaciones, seguros, reparaciones y combustible; que mejora el tiempo de respuesta y la calidad de información de los mismos.

**Sistema de Directivas**

Sistema por el cual el personal naval tiene acceso a directivas, oficios, circulares y órdenes vigentes de cada Comando Superior del Área de la Institución, a través de la Wan Naval. Al encontrase estos documentos en una base de datos única, se reduce el tiempo de búsqueda de la información, ya que se cuenta con una interfaz intuitiva y de fácil acceso, que hace innecesaria la impresión de los citados documentos y contribuye a fortalecer la Estrategia Nacional de Gobierno Digital "cero papel".



**Sistema de Proyectos Navales (SISPRONAV)**

El procedimiento informático permite a la Dirección de Proyectos Navales, llevar el control de los proyectos de inversión de la Institución, en las fases de formulación, evaluación, ejecución y funcionamiento. Se interconecta con el Sistema Económico Financiero ECOFIN, obteniendo de este la ejecución presupuestal; lo que agiliza y optimiza sus procesos internos. Las dependencias usuarias del sistema pueden, a través de su cuenta, realizar un mejor seguimiento de sus proyectos y mejorar la toma de decisiones en favor de los objetivos institucionales.

**Sistema de Acceso a la Información Pública (SISAIP)**

La Marina de Guerra del Perú dispuso que la Dirección de Información, tenga la responsabilidad de brindar información específica y oportuna al ciudadano, tras la aprobación de la Ley N.° 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

Por consiguiente, se desarrolló e implementó el Sistema de Acceso a la Información Pública, por el que se automatizó el proceso de solicitud del ciudadano, permitiéndole el uso en tiempo real, de información proporcionada por el Registro Nacional de Identificación y Estado

Civil (RENIEC) y el Registro Único del Contribuyente (RUC) de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT). De esta manera, los usuarios realizan sus requerimientos y controlan el estado de avance de los mismos, desde cualquier lugar, computadora o dispositivo electrónico, con solo tener acceso a Internet; debido a que el sistema es multiplataforma. La información es entregada en medio físico o magnético, o enviada a través de un correo electrónico.

**Sistema de Admisión**



Este sistema informático se desarrolló con la finalidad de mejorar y simplificar los procesos de admisión a las escuelas de formación de la Institución. Los postulantes a nivel nacional pueden acceder a él desde Internet, usando cualquier dispositivo electrónico, como PC, laptop, tablet o teléfono móvil, para realizar su inscripción y registrar el expediente de ingreso en forma virtual, mediante información proporcionada directamente por el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil (RENIEC).

Asimismo, el sistema, a través de la Plataforma de Interoperabilidad de Sistemas Informáticos Institucionales (PISSI), admite realizar consultas de los antecedentes policiales, judiciales y penales de los postulantes. Así, el procedimiento brinda no solo una herramienta fácil y amigable a los postulantes, sino también, permite realizar su validación con información confiable.

## SISTEMAS INFORMÁTICOS EN DESARROLLO

En la línea de mejora de las capacidades informáticas de la Institución, el Departamento de Desarrollo de Sistemas, contempla el diseño y desarrollo de nuevos productos informáticos, como los siguientes:

**Sistema Económico Financiero**




Este sistema será una herramienta que facilitará la automatización de los procesos financieros de la Institución, los cuales son realizados por las Sub Unidades Ejecutoras y Centros de Gasto. La información de este sistema es gestionada por la Dirección General de Economía de la Marina con aprobación del Estado Mayor General de la Marina. Su implementación es de suma importancia, debido a que permitirá agilizar y controlar el ciclo de gasto de los diferentes procesos

internos, así como interconectarse con los del Estado, manejados por el Sistema Integrado de Administración Financiera (SIAF).

**Sistema de Seguridad e identificación**



Este sistema permitirá automatizar el proceso de identificación y control del ingreso y salida del personal naval y visitantes, que acceden a las bases navales de la Institución, así como a las unidades y dependencias. Esta herramienta facilitará y procesará los registros electrónicos de la permanencia laboral del efectivo naval, además de las solicitudes y autorizaciones para el visitante; haciendo uso de tecnologías como lectores para las tarjetas de identidad naval (TIN) y/o documento nacional de identidad (DNI). Contará con interoperabilidad en tiempo real con la base de datos del sistema de recursos humanos de la Institución y del Registro Nacional de Identificación y Estado Civil (RENIEC). Asimismo, permitirá obtener información de diversos ministerios para conseguir los certificados de antecedentes penales, policiales y judiciales, entre otros, de la persona solicitante a ingreso.

En adición, este proyecto considera la renovación de las tarjetas de identidad naval (TIN), para lo cual implementará mecanismos de seguridad, como son códigos de barras y RFID (Radio Frequency Identification).

En conclusión, las instituciones requieren sistemas informáticos hechos a medida, que mejoren sus capacidades para realizar tareas cada vez más complejas, de forma eficiente; y para ello, es imperativa la permanente actualización tecnológica de los mismos. En ese sentido, invertir en potenciar las competencias del personal naval encargado de estos desarrollos, asegurará el continuo suministro de innovadas herramientas, en calidad y cantidad necesarias.

## Bibliografía


- PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS. Plataforma Única del Estado Peruano. Disponible en: https://www.gobiernodigital.gob.pe/interoperabilidad/ (Consulta: 16 de marzo de 2020)
- PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS. Estándares de la Plataforma Única del Estado Peruano. Disponible en: https://www.peru.gob.pe/normas/docs/Estandares_Interoperabilidad_PIDE_SEGDI.pdf (Consulta: 16 de marzo de 2020)
- PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS. Oficina Nacional de Gobierno Electrónico e Informática. Disponible en: https://docplayer.es/59332993-Plataforma-de-interoperabilidad-del-estado-ds-pcm.html (Consulta: 16 de marzo de 2020)
- REGISTRO NACIONAL DE IDENTIDAD Y ESTADO CIVIL. DNI electrónico. Disponible en: https://portales.reniec.gob.pe/web/dni (Consulta: 16 de marzo de 2020)



Aspecto del bautizo de moros. Crucero de Verano. Colección Miguel Chávez Goytizolo. Archivo Histórico de Marina.

# "Imponerle el bautizo como mandan los cánones, con mucha agua, mucho azarcón y más engrudo"




*"Imponerle el bautizo como mandan los cánones, con mucha agua, mucho azarcón y más engrudo"*




**Capitán de Corbeta Michel Laguerre Kleimann**
Graduado de la Escuela Naval del Perú y calificado en Electrónica. Magíster en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Es autor de cuatro libros: *Tres héroes navales lambayecanos* (2014, en coautoría con el doctor Héctor López Martínez), *El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana, 1919-1930* (2015), *U.S. Naval War College & Escuela Superior de Guerra Naval del Perú* (2017) y *Guise.- Un marino británico-peruano para todos los tiempos* (2017). Es coeditor junto a los doctores Scarlett O´Phelan y Mauricio Novoa del libro *Miller: Militar, Político y Peruanista, 1795-1861*. Es miembro colaborador del Centro de Estudios Estratégico-Marítimos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Associate Member del Corbett Centre for Maritime Policy Studies del King's College London, y miembro asociado del Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

**RESUMEN**
La Marina de Guerra del Perú conserva antiguas tradiciones que alimentan el espíritu marinero y ayudan a la formación de los hombres de mar. Una de ellas es el bautizo de moros al cruzar la línea ecuatorial a bordo de un buque.
Gracias a la amabilidad de descendientes de marinos, hoy sabremos algunos pormenores del bautizo de moros llevado a cabo durante el crucero de verano de 1929 a bordo del B.A.P. *Almirante Grau*.

**PALABRAS CLAVE**
Bautizo de Moros, Crucero de verano, Tradiciones navales

**ABSTRACT**
The Peruvian Navy keeps ancient traditions that feeds the marine spirit and help to form seamen. One of them is the Moorish Baptism while crossing the Equatorial line on board of a Ship.
Thanks to the kindness of the marine descendants today we know some details about the Moorish Baptism that took place during the summer cruise of 1929 on board of B.A.P. Admiral Grau.

**KEYWORDS**
Moorish Baptism, Summer Cruise, Naval Traditions.

## Introducción

La Marina de Guerra del Perú es una institución llena de tradiciones relacionadas con el mar. Una de ellas es el denominado bautizo del mar o, más conocido como bautizo de moros, que se lleva a cabo cuando un tripulante cruza por primera vez la línea ecuatorial a bordo de una embarcación, ya sea que esta navegue desde el septentrión con rumbo al meridión o viceversa.

De acuerdo con la enciclopedia general del mar, se trata del "primer paso del ecuador. Farsa tradicional que tiene lugar a bordo de los buques, al paso del ecuador (...) baja de la arboladura un hombre disfrazado de paje del dios de las aguas con un escrito para el capitán o comandante en el cual se le notifica que al día siguiente cesará en el mando, haciéndose cargo de él Neptuno (...) el mismo día del paso se aprovecha para organizar una fiesta de disfraces y en su transcurso se bautiza con nombres de peces o animales marinos a cuantos atraviesan por vez primera la línea equinoccial, entregándoles un diploma redactado en tonos jocosos".[1]

1. *Enciclopedia General del Mar* (1982). Primer volumen A-Blu. Barcelona: Ediciones Garriga S.A., pág. 1296. Entrada "Bautismo de Mar".



Bautizo de moros durante Crucero de Verano. Colección Miguel Chávez Goytizolo. Archivo Histórico de Marina.

La "ceremonia" adquiere caracteres que van desde lo protocolar hasta lo grotesco con claras evidencias bufonescas en el mejor sentido de la expresión. En escena aparecen tripulantes con vestimentas de dioses mitológicos acompañados de seres náuticos propios de las leyendas griegas, quienes se reúnen alrededor de una "piscina" o en la banda del buque para iniciar en los menesteres de la navegación a los flamantes pasantes del equinoccio; tal cual nos dice la frase de Neptuno en estas ocasiones: "imponerle el bautizo como mandan los cánones, con mucha agua, mucho azarcón y más engrudo".

Antiguamente, estas ceremonias se hacían no solo al pasar el ecuador, sino al lograr salvar la vida o el barco luego de una navegación peligrosa por cabos, estrechos o algunos mares. Se observa la connotación de alegría que data, al menos, desde 1686. Sobre sus inicios, se ha señalado que "puede ser la piadosa costumbre de los navegantes de los pueblos cristianos, quienes al llegar a sitios temidos confesaban y comulgaban, bautizando a los profanos que pudieran haber entre ellos".[2]

Esta iniciación es adornada por obsequios simbólicos que van de la mano con algunas características de quienes serán bautizados, sean aquellas físicas o conductuales. Así, quienes pasan este marinero ritual "nacen" con un nuevo nombre de mar que se inicia con la palabra "pez"; así, tenemos a los "pez resina", "pez congrio", "pez globo", etc.

2. *Ídem*, pág. 1297.



CRUCERO DE VERANO
Enero de 1929
B. A. P. "Almirante Grau"

Yo Neptuno Dios y Señor de los Mares, ríos, pantanos ciénagueros del Universo todo, ordeno y mando a mis huestes de tritones, berrugos, calamares y anchihuas, dejen el paso libre hacia la otra mitad de mis dominios al intrépido navegante tripulante del B. A. P. "Almirante Grau" De.....

Mando también que una vez iniciado en los ritos del mar, ó en pasa por la línea que divide mis dominios, mi esposa Anfitrite mediante un hera bautismal, derrame al susodicho intrépido navegante con el nombre de.....

Dado en la línea ecuatorial, centro de mis dominios a los.....días del mes de.....de 192.....

Yo el Dios
Neptuno

Colección Capitán de Navío Julio V. Goicochea. Archivo Histórico de Marina.

Algunas veces estos actos tradicionales fueron marcados por la desgracia provocada por la presencia de un tiburón, como fue el caso de un tripulante que cayó al mar desde un submarino R durante los primeros años de esta plataforma en la Armada Peruana.

Dicho esto, y gracias a la gentileza de las damas Rosa y Doris Goicochea Basagoitia, hijas del finado Capitán de Navío Julio Víctor Goicochea Álvarez (1880-1951), sabremos algunos pormenores de la ceremonia de bautizo de moros llevada a cabo a bordo del B.A.P. *Almirante Grau* durante su cruce por la línea ecuatorial en enero de 1929; en otras palabras, hace 91 años.

**Crucero de verano, 1929**

Con la llegada de la misión naval americana se instauró de manera permanente los viajes de los Cadetes navales a bordo de Unidades Navales que tenían por finalidad poner en práctica lo aprendido en las aulas. Anteriormente, las prácticas profesionales se llevaban a cabo de manera intermitente tanto en buques peruanos como extranjeros. De este modo, el primer crucero de verano bajo la modalidad actual fue decretado por el Presidente de la República el 11 de setiembre de 1923, llegando por primera vez, en 1925, hasta la Zona del Canal, en Panamá.



Bautizo de moros a bordo del *R-2*. Archivo.

Durante el crucero de verano de 1929, los cadetes de primer, segundo, tercer y cuarto año se embarcaron en los buques de las dos divisiones formadas: 1era división: BAP *Lima*, BAP *R-1* y BAP *R-2;* 2da división: BAP *Almirante Grau*, BAP *Coronel Bolognesi*, BAP *R-3* y BAP *R-4;* llegando hasta Balboa. Los cadetes de quinto año fueron enviados a la Escuela de Hidroaviación de Ancón –bajo el mando del Capitán de Corbeta Juan Foley– donde estudiaron los motores de aviación y recibieron instrucción de vuelo, observación y ametralladoras aéreas.[3]

Entre los Cadetes navales que navegaron en este crucero se encontraron Carlos Monge Gordillo, Juan Freundt Sparavich, Julio Giannotti Landa, Alfonso Pareja Marmanillo, Juan Manuel Castro Hart,

3. Crónica Nacional. *Revista de Marina*. Callao, 1929, enero-febrero, número 1, págs. 82-83.



Cadete de 5to año Franklin Pease, 1928. Colección Miguel Chávez Goytizolo. Archivo Histórico de Marina.



Cadete de 5to año Oscar Hubner, 1928. Colección Miguel Chávez Goytizolo. Archivo Histórico de Marina.



Manuel Ontaneda Menacho. Archivo Histórico de Marina.

Salvador Mariátegui y Cisneros, Federico Salmón de la Jara, Fernando Lino Zamudio y Raúl de la Puente Hugues. A decir del redactor de la Revista de Marina, los Cadetes navales hicieron este crucero "a bordo de nuestros buques, siendo distribuidos convenientemente entre todos"[4]. Varios de los nombrados asumirían, con los años, los más altos cargos institucionales.

El itinerario consideró ocho puertos, zarpando el 2 de enero desde el Callao, y retornando el 30 de marzo. Su primer destino fue Balboa; siendo en navegación hacia aquel puerto que se llevó a cabo el bautizo de moros que nos convoca este artículo.

En ella "Furirabicolerón", enviado de Neptuno para tomar la nave comandada por el Capitán de Navío Goicochea –"más marino que el agua de mar" a decir del plenipotenciario–, se presentó diciendo:

> "Comandante Goicochea.-
>
> FURIRABICOLERÓN en persona, Comandante de la nave alada de mi dueño y Señor, el Omnipotente Neptuno, Dios de los Mares, tiene hoy la satisfacción de recibir a nombre de él, esta gloriosa nave que hoy como otras veces cruza la "RAYA ECUARIAL [sic]".

Este repartió los regalos dados por la divinidad máxima del mar. En ellos se observan peculiaridades de la personalidad, preferencias culturales, aficiones, gustos, pasatiempos, vida familiar, picardías, entre otras características observadas por los encargados de la ceremonia. Acá una muestra representativa de los 34 obsequios.

Al Capitán de Navío John Strong Abbot, quien era el Comandante General de la Escuadra, "un opíparo almuerzo con el siguiente menú: seviche [sic] de conchitas, papas a la huancaína, pastel de manzana y mucha gasolina"[5].

Al Capitán de Navío Julio Víctor Goicochea, quien era el comandante del B.A.P.

4. *Ídem*, pág. 82.
5. Miembro de la Misión Naval Americana; entró en funciones desde el miércoles 14 de abril de 1926- hasta el jueves 11 de abril de 1929.




*"Imponerle el bautizo como mandan los cánones, con mucha agua, mucho azarcón y más engrudo"*

*Almirante Grau* "una autógrafa de Musolino (sic), una camisa negra y recuerdos de Mateotti".[6]

Al Capitán de Fragata Héctor Mercado "Un frasco de rapé y una escupidera".[7]

Al Capitán de Fragata Raúl Delgado "Un par de amígdalas nuevas".[8]

Al Capitán de Fragata Leoncio Martínez "Un álbum en colores de los canódromos del universo".[9]

Al Capitán de Fragata Víctor Barrios "un guarda balance para baile y un anteojo astronómico tan potente, que le permita observar las estrellas de Holliwood" (sic).[10]

Al Teniente Primero Ricardo Cheesman "otra vez un chupón y una sonajita".[11]

Al Teniente Primero Víctor Ontaneda: "Un rodillo para adelgazar y 28 mamaderas para sus cadetes".[12]

Al Teniente Primero Julio Oliart "correspondencia amorosa de las cinco partes del mundo, un telegrama del comisario de Talara y un frasco de vaselina".[13]

Al Alférez de Fragata Franklin Pease "Un poco de tinta china para el pelito".[14]

Al Alférez de Fragata Luis Edgardo Llosa "un modulador para la voz".[15]

Al Alférez de Fragata Óscar Hübner "Un potente anteojo para mirar hasta Chucuito".[16]

Antes de finalizar con el acto de toma de posesión del buque, "Furirabicolerón" recitó el regalo general que Neptuno daba a toda la tripulación.

**El Soneto Bautismal**

Yo, el dios Neptuno, que a bañar con vida
al nuevo marinero aun bisoño
os trae al baño, que inició en la vida
tridente antiguo y constelado moño.
No es marinero aquel que no se baña
y aquel que huye del agua no es cadete:

---

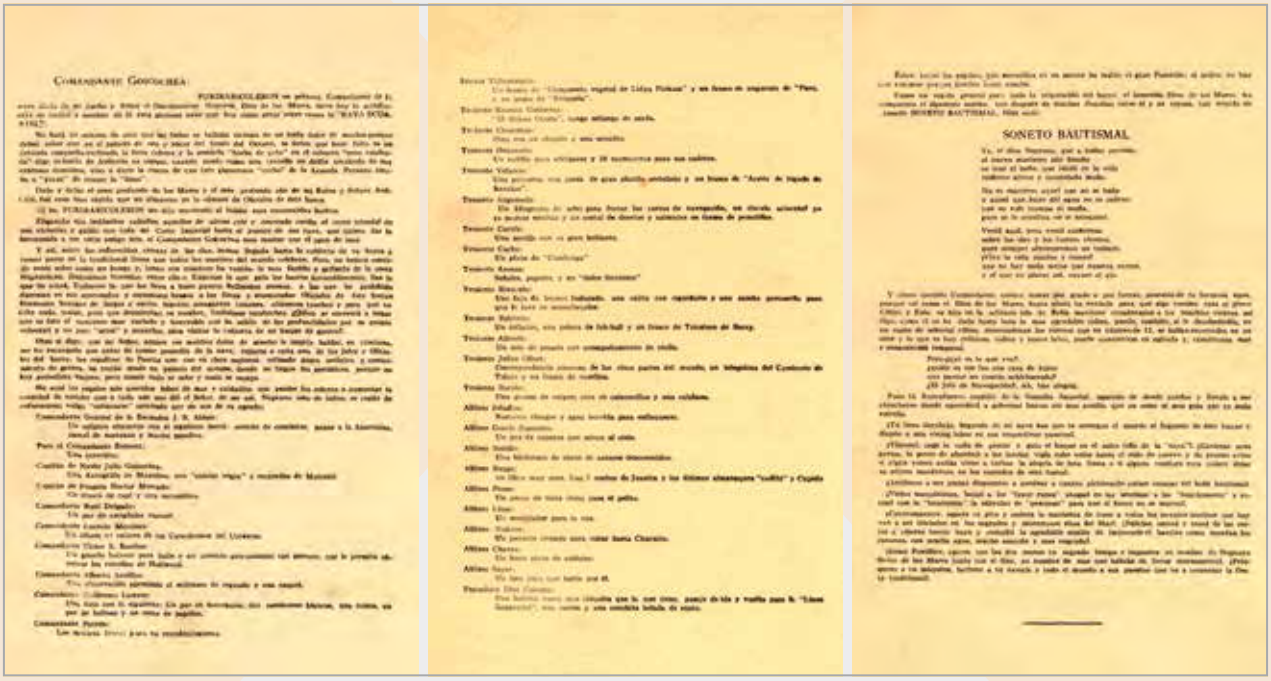
6. Capitán de Navío Julio Víctor Goicochea Álvarez (1880-1951). Fue Jefe del Estado Mayor General de Marina y Ministro de Relaciones Exteriores de la Junta de Gobierno presidida por el General Ponce. El 19 de mayo de 1924 fue nombrado como Adjunto Naval a la Legación del Perú en Italia. La referencia a Mateotti podría deberse al antifascista Giacomo Matteotti asesinado en 1924.
7. Se refiere a quien llegara a ser Contralmirante Héctor Mercado Silva (1885-1958). Fue Ministro de Marina y Aviación entre 1935 y 1937. ORTIZ Sotelo, Jorge y CASTAÑEDA Martos, Alicia (2007). *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano*. Lima: Asociación de Historia Marítima y naval Iberoamericana, pág. 172.
8. Capitán de Fragata Raúl Delgado Meza (1886-1938). Participó en el conflicto con Colombia de 1911. casó con Tomasa Espantoso, siendo padres de quien fuera Raúl Delgado Espantoso, Ministro de Marina. ORTIZ Sotelo, Jorge y CASTAÑEDA Martos, Alicia. *Op, Cit.* pág.84.
9. Capitán de Fragata Leoncio Martínez Vereau (1886-1963). Fue enviado al pensionado de maquinistas que la Marina había establecido en Inglaterra. Pasó al retiro en 1944. *Ídem,* pág.166.
10. Contralmirante Víctor Barrios Ordóñez (1889-1956). Llegaría a ocupar el cargo de Jefe del Estado Mayor General de Marina. *Ídem,* pág. 34.
11. Capitán de Navío Ricardo Cheesman Aguirre (1896-1961). Adjunto naval a la legación peruana en Francia en 1936. Desarrolló sistemas criptográficos, uno de los cuales llevó su nombre. *Ídem,* pág. 71.
12. Capitán de Fragata Víctor Manuel Ontaneda Menacho (1898-1974).Fue Capitán de puerto de Iquitos y estuvo casado con Carmela Tirado Lamb. *Idem,* pág. 187. Al momento del crucero de verano era dotación de la Escuela naval y encargado de los cadetes embarcados.
13. Capitán de Corbeta Julio Olliart Calderón (Cuzco 1896-Lima 1977). Ingresó al servicio en 1920 como alférez de fragata odontólogo. De él dice Furirabicolerón "No hará ni un minuto de arco que mi señor se hallaba víctima de un feroz dolor de muelas –porque debes saber que en el palacio de oro y nácar del fondo del Océano, lo único que hace falta es un dentista cuzqueño–".
14. Vicealmirante Franklin Pease Olivera (1905-1976). Fue Director de la Escuela Superior de Guerra Naval y Comandante General de la Escuadra. ORTIZ Sotelo, Jorge y CASTAÑEDA Martos, Alicia. *Op, Cit.* pág.199.
15. Vicealmirante Luis Edgardo Llosa González-Pavón (1907-1993). Fue ministro de Relaciones Exteriores y Delegado del Perú ante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. *Ídem,* pág. 155.
16. Capitán de Corbeta Óscar Hübner Quiroz (1905-1982). Fue Comandante de la *América*, del Amazonas y de la Base Naval de Iquitos. *Ídem,* pág. 140.

que no vale trampa ni maña,
pues se le crucifica en el trinquete.

Venid aquí, pero venid contentos,
sobre las olas y los fuertes vientos,
pues siempre afrentaremos un trabajo
¡Viva la vida marina y fuerte!
que no hay nada mejor que nuestra suerte,
y el que no piense así, váyase al ajo.

Luego, el enviado de Neptuno ordenó a su séquito a que capturen al Segundo Comandante y al Jefe de Navegación para que el buque no se moviera y nadie se escapara. "(...) ¡artilleros a sus piezas dispuestos asesinar a cuanto *pichirrache* quiera escapar del baño bautismal!". Furirabicolerón terminó dando las siguientes órdenes:

"¡Sumo Pontífice, agarra con las dos manos tu sagrado hisopo e imponles en nombre de Neptuno, Señor de los Mares, junto con el óleo, su nombre mar que habrán de llevar eternamente! ¡Peluquero a tu máquina, barbero a tu navaja y todo el mundo a sus puestos que va a comenzar la fiesta tradicional!".




## Bibliografía


- Enciclopedia General del Mar (1982). Primer volumen A-Blu. Barcelona: Ediciones Garriga S.A.
- ORTIZ SOTELO, Jorge y CASTAÑEDA MARTOS, Alicia (2007). *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano*. Lima: Asociación de Historia Marítima y naval Iberoamericana.
- *Revista de Marina,* Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 1929.


**Fuentes**

**Repositorio**
Colección Julio V. Goicochea.- Archivo Histórico de Marina




*"Imponerle el bautizo como mandan los cánones, con mucha agua, mucho azarcón y más engrudo"*




Cadete Luis Edgardo Llosa, 1923. Flamante Alférez de Fragata en 1929. Archivo Histórico de Marina.



Capitán de Navío Julio V. Goicochea. Wikimedia.



Capitán de Navío Abbot, junto a su EEMM embarcado en la cámara del *Grau* (Mundial, Lima, 10 de diciembre de 1926).

# EL INVALUABLE ROL DEL ASESOR JURÍDICO OPERACIONAL

**"No basta con emitir un pronunciamiento sobre los derechos, nuestra obligación es también protegerlos"**




Entrenamiento Pre Despliegue VRAEM 2015, Operativo quebrada inocente.
(Foto cortesía del Teniente Primero CJ Edwin Alcalde Muñoz).

# El invaluable rol del asesor jurídico operacional



**Capitán de Corbeta CJ**
**Angelita del Rosario Huapaya Rueda**
Abogado de profesión, egresada de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Fue discente en el Primer Curso de Asesores Jurídico Operacionales organizado por el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. Actualmente es docente e instructora en Derecho Internacional de los Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario en la Marina de Guerra del Perú y en el Centro de Entrenamiento y Capacitación para Operaciones de Paz (CECOPAZ); con estudios en el Centro de Derecho Internacional Humanitario y Derechos Humanos en el Perú y en el Instituto Internacional de Derecho Humanitario en San Remo - Italia; cursó estudios como Observador Militar en el "Centro de Entrenamiento y Capacitación para Operaciones de Paz" (CECOPAZ) en el Perú e hizo el Curso de Staff en Operaciones de Paz en la Escuela de Misiones Internacionales y Acción Integral - ESMAI en Colombia.

**RESUMEN**
El artículo resalta, desde la perspectiva del autor, las características que debe tener un Asesor Jurídico Operacional (AJO), las consecuencias legales de su actuar en el contexto operacional y detalla la normativa nacional e internacional relativa a las reglas de empleo y uso de la fuerza. Asimismo, destaca la participación activa de la AJO durante la planeación, ejecución, control y evaluación de las operaciones y posibles acciones militares, lo cual es determinante para asegurar la conformidad y éxito de las mismas dentro del marco legal.

**PALABRAS CLAVE**
Planeación, Ejecución, Control, Evaluación, Conflicto Armado, Asesor Jurídico Operacional, Operaciones y Acciones Militares.

**ABSTRACT**
The article highlights, from the author's perspective, the characteristics that an Operational Legal Advisor (AJO) must have, the legal consequences of acting in the operational context and details the national and international regulations regarding the rules of employment and use of the force. It also highlights the active participation of the AJO during the planning, execution, control and evaluation of operations and possible military actions, which is decisive in ensuring their compliance and success within the legal framework.

**KEYWORDS**
Planning, Execution, Control, Evaluation, Armed Conflict, Operational Legal Advisor, Military Operations and Actions.

Convertirse en abogado es una tarea que implica mucha dedicación y esfuerzo. También es una elección, la elección de saber en qué rama del derecho se va a ejercer las habilidades aprendidas. Sea que se asesore a una empresa, se defienda a una víctima, se luche por los derechos de un sindicato, se imponga una infracción o se estampe un visto bueno en las reglas de enfrentamiento en una determinada operación militar. Lo importante es contar con las herramientas necesarias para hacerlo, y todo ello se resume en tener una adecuada preparación. Pero no solo es eso, también hay algo más. Recuerdo que mi profesor de Ética, en la Facultad de Derecho, nos hizo una pregunta, el primer día de clases: "Ustedes alumnos, ¿por qué quieren ser abogados? Muchos respondieron: "Porque estoy continuando el negocio de la familia". Otros: "Porque mi papá es abogado". Algunos dijeron porque era una profesión rentable o porque se adquiere cierto poder

económico y social. El profesor les respondió: "Este es el momento adecuado para que tomen sus cosas, se levanten y vayan a elegir otra carrera; porque si no están aquí porque la injusticia les molesta, entonces no sirven para ser buenos abogados.

Por esta razón, creo y sostengo que la preparación adecuada y la ética en un profesional, serán las primeras herramientas que les permitirán desarrollar la profesión con probidad. Posteriormente, la experiencia servirá para acentuar lo aprendido y, ser mejor cada día.

**Derecho Operacional Militar o Derecho Militar Operativo**

Si nos concentramos en descifrar estas tres palabras, tendremos como resultado una rama del derecho, aplicado a lo militar; pero en el ámbito netamente operativo u operacional. Coincido con lo expuesto por Barnes, precursor del planteamiento doctrinal de este concepto, quien definía al Derecho Militar Operativo como aquel conjunto de leyes, reglamentos y políticas que afectan a las operaciones militares[1].

Para Graham, el Derecho Operacional está constituido por el conjunto de normas, nacionales e internacionales, relacionadas con los aspectos jurídicos que llevan consigo el despliegue de tropas en el exterior, tanto en tiempo de paz como en circunstancias de conflicto[2].

Por ello, el derecho operacional estará compuesto por un conjunto de normas, entre las que se incluyen aquellas relativas a derechos nacionales extranjeros, las propias normas nacionales, y las internacionales. Las citadas reglas podrán, en determinado momento, resultar siendo aplicables o ser consideradas en el curso de las operaciones y acciones militares. Por ende, se dice que estas normas son las tres fuentes del Derecho Militar Operativo.



Operativo Tayta Cajamarca, año 2020 (Foto cortesía del Teniente Primero CJ Edwin Alcalde Muñoz).

1. LORENZO, 2012, pág 47.
2. *Ídem*, pág 48.





En tal sentido, de encontrarnos frente a una dicotomía entre normas nacionales, normas del país anfitrión o del país sede de la operación, será recomendable adoptar acuerdos políticos sobre el Estatuto de la Fuerza, conocido en inglés como *Status of Force Agreement* (SOFA), para lo cual la opinión del asesor jurídico operacional (AJO) será predominante e impostergable.

**Necesidad de los Estados de contar con asesores jurídico operacionales en sus Fuerzas Armadas**

Existe la necesidad de contar en nuestras Fuerzas Armadas con asesores jurídicos operacionales (AJOS), como lo establece el artículo 82 del Protocolo I adicional a los convenios de Ginebra, que señala lo siguiente:

> Las Altas Partes Contratantes, en todo tiempo, y las Partes en conflicto, en tiempo de conflicto armado, cuidarán de que, cuando proceda, se disponga de asesores jurídicos; que asesoren a los comandantes militares, al nivel apropiado, acerca de la aplicación de los convenios y del presente Protocolo; y de la enseñanza que deba darse al respecto, a las Fuerzas Armadas.

Asimismo, la *Convención II de La Haya* de 1899, relativo a las leyes y usos de la guerra terrestre, establece en su artículo 1 que:

> Las Altas Partes contratantes darán a sus Fuerzas Armadas de tierra, instrucciones de acuerdo con el reglamento relativo a las leyes y costumbres de la guerra terrestre, anexo al presente Convenio.

Así también, el *Boletín Correo de la ODA* señala lo siguiente:

> Una adecuada asesoría jurídica ayudará al comandante y a los miembros de las Fuerzas Armadas, a hacer un uso de la fuerza en el marco de la legalidad; y de esa forma colaborará de manera directa en la protección legal de quienes participan en las operaciones[3].

Por su parte, el *Manual de Derecho Internacional Humanitario para las Fuerzas Armadas*, señala que las Fuerzas Armadas, que participan en operaciones de seguridad interna, deben recibir instrucción efectiva con respecto a los poderes relacionados con el hecho de hacer cumplir la ley: a) uso de la fuerza; b) arresto; y c) detención[4].

En consecuencia, los AJOS se convierten en testigos privilegiados durante el planeamiento y desarrollo de ejercicios y posiblemente, de reales y eventuales operaciones y acciones militares, prestando constantemente sus servicios profesionales en el asesoramiento del Derecho de los Conflictos Armados; lo cual incluye la interpretación y aplicación de las Reglas de Enfrentamiento (Rules of Engagement).

**¿Qué significa convertirse en un asesor jurídico operacional y hacia dónde se dirige su conocimiento?**

Como ya se ha advertido, el fundamento para adiestrar y tener AJOS vigentes y listos, se encuentra por un lado, en una obligación que se deriva del Derecho Internacional y del Derecho Nacional y, por otro, en la necesidad interna e impostergable de las Fuerzas Armadas, de contar con un profesional en derecho y especializado, que interprete y traduzca los contenidos teóricos, dispuestos en conceptos operacionales; para hacer frente a situaciones de conflictos internos

3. *Boletín Correo de la ODA*. 2013. pág.4
4. PERÚ. Resolución Ministerial N. º 1394-2004-DE/CCFFAA/CDIH-FAA, 2004.



Simulación de un planeamiento ante Capitulo VII de la Carta de Naciones Unidas, en el Curso de Staff en Operaciones de Paz en la Escuela de Misiones Internacionales y Acción Integral - ESMAI en Colombia, setiembre 2016.

y externos, así como ante escenarios que no están catalogadas como conflictos, pero que requieran la participación de las Fuerzas Armadas.

Conocido es que en todo contexto militar debe existir la participación activa de AJOS, en el asesoramiento a su Comandante y/o al Comandante que lo solicite, durante la planeación, ejecución y evaluación de las operaciones y acciones militares; a fin de que éste se encuentre seguro de emitir las órdenes correctas, para que ellas gocen de total legitimidad.

Básicamente, los AJOS deben conocer las áreas militares, los conceptos básicos del Derecho Internacional de los Derechos Humanos (DIDH), del Derecho Internacional Humanitario (DIH), así como la costumbre; considerando que la progresiva evolución de este derecho no hubiera sido posible sin las normas consuetudinarias referidas a la guerra, que fueron preexistentes a la codificación. Además, deben conocer las normas de derecho interno, relacionado al ámbito de las operaciones y acciones militares, como el Decreto Legislativo N°1095, que establece las "Reglas de Empleo y Uso de la fuerza por parte de las Fuerzas Armadas en el territorio nacional" y su actual Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2020-DE. Estas normas se convierten en las herramientas que los AJOS deben conocer y manejar bien.

En tal sentido, los AJOS tendrán que saber cómo asesorar y desenvolverse en caso de encontrarse frente a un conflicto armado, sea interno o externo; o en otro escenario donde se tenga que apoyar a la policía nacional y, participar en la creación de las reglas de enfrentamiento. También, han de estar familiarizados con conceptos relacionados a hostilidades, objetivo militar, principio de necesidad, limitación, proporcionalidad, distinción de los medios y métodos, ventaja militar, entre otros.





**Funciones del asesor jurídico operacional**

Las funciones de los AJOS, con relación a las operaciones y acciones militares, se concentrará en asesorar al Comando con la finalidad de garantizar el fiel cumplimiento de actuaciones claras, preci¬sas y sustentadas, durante las etapas de planeamiento, ejecución y evaluación de dichas operaciones y acciones, para que el Comando, junto con su Estado Mayor, tome una decisión adecuada, en base a derecho. Es por ello, que para el Comandante o Jefe Operacional no solo los aspectos tácticos, operativos, de inteligencia y logística son importantes; también deben ser importantes los temas jurídicos.

También, los AJOS deberán colaborar y coadyuvar con la elaboración de aquellas posibles denuncias que puedan presentarse ante infracciones al Derecho Internacional Humanitario, violación de Derechos Humanos, o violación de leyes, perpetrados por grupos armados que se encuentren al margen de la ley. Además, tendrán la responsabilidad de tener un archivo temático, el cual deberá contener toda la información jurídica operacional, debidamente clasificada y el soporte legal de las operaciones.

En resumen, los AJOS se encargarán de:

Durante el planeamiento, apoyar al Comando en la evaluación integral de la orden de operaciones: de la inteligencia, de la misión, entre otros; precisar el tipo de escenario que se enfrenta, para determinar la operación y las reglas de empleo y uso de la fuerza que correspondan; y colaborar en la comunicación y explicación de las reglas de empleo y uso de la fuerza.

Durante la ejecución de la operación, asegurar que el Comando tenga pleno conocimiento de las posibles implicancias legales de su actuación en el escenario de las operaciones y/o acciones militares, y que sus decisiones cuenten con un fundamento jurídico firme y transparente; con la finalidad de evitar o aminorar consecuencias inesperadas y excesivos daños colaterales.

Durante la evaluación de la operación: informar al Comando el grado de cumplimiento de la norma legal que haya sido aplicada a la orden de operaciones, y verificará que cada operación tenga soporte documental, mate-rial, e instrumental, de ser el caso.

Los AJOS deberán asegurarse siempre, de dejar constancia de su apreciación, en los niveles mencionados.

Así también, tendrán la función de asesorar en la elaboración de las Reglas de Enfrentamiento (ROEs), precisando que, si bien participa en dicha elaboración, no es de su total autoría, toda vez que igualmente participan los demás miembros del Estado Mayor en apoyo al Comandante.

Las ROEs, son consideradas como el instrumento que posibilita el control de la aplicación de la fuerza, en tiempo de paz y durante un conflicto armado, al intentar prevenir el inicio de dicho conflicto y el manejo de la transición del estado de paz a una crisis. De encontrarnos frente a unas ROEs que no sean suficientemente claras o tengan imprecisiones, los AJOS se encargaran de reducir dicho nivel de imprecisión, para que el Comando Operacional asegure el éxito de la misión que le ha sido encomendada.

En este punto es importante citar lo expresado por el Comité Internacional de la Cruz Roja (CICR), entidad que resalta la función de los AJOS en dos tiempos diferenciados:

a) En tiempo de paz, la tarea principal de los AJOS será cooperar con la enseñanza



Primer Curso de Asesores Jurídico Operacionales organizado por el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, año 2010.

del DIH y garantizar que su difusión se realice en las mejores condiciones posibles. También deberán colaborar en la formación de asesores adjuntos, quienes a su vez, podrán ser destinados a unidades subordinadas; participar en la preparación de ejercicios en gran escala y en la elaboración de planes de operaciones en tiempo de guerra, evaluar las consecuencias jurídicas de su ejecución, teniendo en cuenta, en particular, los métodos y medios previstos.

b) En tiempo de Conflicto armado, la función de los AJOS consistirá en asesorar respecto a la aplicación del DIH y dará su opinión sobre las operaciones militares previstas o en curso. Deberá aportar sus conocimientos para analizar un problema específico, verificar el correcto desarrollo de los procedimientos, recordar al Comandante sus obligaciones, estipuladas en el artículo 87 del Protocolo Adicional I (Deberes de los jefes), entre otros. Cuando se trate de operaciones conjuntas o multilaterales, los AJOS pertenecientes a los distintos cuerpos de las Fuerzas Armadas participantes, cooperarán con miras a garantizar cierta coherencia, especialmente en materia de interpretación de las normas aplicables[5].

Efectivamente, los AJOS tienen la tarea de ser, no solo asesores en tiempo real, de un conflicto armado; también. en caso de encontrarse en tiempo de paz., deben asumir un efecto multiplicador; es decir, dar

5. Comité Internacional de la Cruz Roja, 2003.





academias en forma permanente a alumnos de escuelas de formación, miembros del Estado Mayor de una determinada unidad, personal subordinado, tropa y marinería, con la finalidad que los conceptos respecto al DIH se mantengan claros y vigentes, con el objetivo de, en caso cambie la situación y se tenga que enfrentar operaciones y acciones militares, o incluso en simulacros, el Comandante y su personal conozcan cómo actuar legalmente, y así evitar consecuencias nefastas.

Asimismo, según lo dispuesto por el artículo 36 del Protocolo Adicional It, podrán evaluar y asesorar respecto al proceso de examen de armas nuevas y de los nuevos medios y métodos de combate que se presenten, como los tan sonados casos que afrontamos actualmente en temas de ciberseguridad, ciberdefensa, uso de drones, etc.

**Responsabilidad que asume un asesor jurídico operacional**

Como profesionales del derecho, los AJOS serán responsables del correcto desempeño y ejercicio de su profesión.

Cabe mencionar que el asesoramiento de los AJOS no es vinculante para el Comandante o para algún miembro de su Estado Mayor, quienes podrán atender o desestimar sus opiniones o sugerencia. En caso de desestimar la asesoría, deberán informar los motivos por los cuales no desean considerar la opinión o sugerencia.

Los AJOS no responderán por la operación militar como tal, dicha responsabilidad la asume el Comandante a cargo, quien estará sujeto al régimen disciplinario militar y, de ser el caso, a la justicia militar o fuero civil. Al respecto, el CICR ha precisado que los AJOS no reemplazan a los comandantes militares; quienes, en cualquier caso, conservan la primacía y el compromiso en los procesos de decisión. Sin perjuicio de lo expuesto, es menester señalar que los AJOS asumirán otro tipo de responsabilidad, intrínsecamente relacionada con su asesoramiento y con su condición de personal militar.

**Asesores jurídicos operacionales en el Perú**

El Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas ha efectuado dos cursos para instruir abogados de las tres Instituciones Armadas como AJOS, en el 2010 y 2011. A la fecha, no se ha impulsado cursos similares a nivel del Comando Conjunto.

En el 2016, tuve el honor de recibir el encargo, por parte del entonces Viceministro de Políticas para la Defensa del Ministerio de Defensa del Perú, Embajador Librado Orozco Zapata, de organizar un conversatorio de tres días, entre oficiales asesores jurídicos operacionales de los Estados Unidos, *The United States Southern Command* SOUTHCOM y los AJOS peruanos, del Ejército, Marina y Fuerza Aérea del Perú, quienes tuvieron la oportunidad de intercambiar conocimientos y experiencias de mutuo provecho.

En entrevista para la revista *Diálogo Digital Military Magazine*, el Lt. Col. Loertscher del SOUTHCOM, expresó que el propósito de su visita fue " (...) *to help us better understand the Peruvian Military justice system, how the Peruvian Military uses its legal advisers to support its operations, and to lay the foundation for future collaboration between U.S. and Peruvian Military legal advisors*,".

> En la misma revista tuve la oportunidad de señalar lo siguiente: *"The role of the Armed Forces' legal advisor in the context of an operation is critically important to the effectiveness and legality of missions conducted in the ongoing fight against terrorism and organized crime. "For a legal advisor working*



Conversatorio de experiencias entre oficiales asesores jurídico operacionales de Estados Unidos y el Perú, año 2016.

> *in support of an operation, it is very important to learn about experiences in subjects including the fight against subversives, peacekeeping missions, social conflicts, transnational justice, and even organized crime, among other topics, so that the officer can provide advice to the respective commanders," .*

Es importante e interesante, reiniciar estos diálogos de conversación, no solo con Estados Unidos, sino también con otros países que tengan asesores jurídicos operacionales, a fin de crear un sistema de comunicación que posibilite un contacto mutuo para consultas sobre temas de interés, teniendo presente los nuevas formas de ataques cibernéticos y los nuevos conflictos que se están suscitando en el mundo.

Por otro lado, me permito anunciar las nuevas disposiciones emitidas por el Gobierno peruano, a través de la dación del Decreto Supremo N° 003-202-DE, publicado el 15 de marzo del 2020, mediante el cual se aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1095, "Reglas de Empleo y Uso de la Fuerza por parte de las Fuerzas Armadas en el Territorio Nacional". En esta norma se ha determinado el concepto de los AJOS, partiendo de la doctrina internacional a la cual hemos hecho referencia líneas arriba, y por primera vez se propicia la determinación de su línea de carrera, lo cual permitirá tener profesionales del derecho capacitados y listos para afrontar situaciones extremas.

En tal sentido, se implementarán programas de capacitación para especializar como AJOS a los oficiales jurídicos de las Fuerzas Armadas y se emitirán manuales que les permitirán tener las reglas claras de actuación para aplicarlas, ya sea asesorando a los comandos en situaciones que se requiera, o para continuar con el efecto multiplicador, dictando las academias respectivas. Entre éstos tendremos: un nuevo "Manual de Derecho Operacional para las Fuerzas Armadas", un "Manual Conjunto de Reglas de Conducta Operativa de las Fuerzas Armadas" y un "Manual de Derechos Humanos y Derecho internacional Humanitario para las Fuerzas Armadas". En los próximos meses veremos este esfuerzo hecho realidad.




Operativo de reconocimiento y Combate, VRAEM 2016 (Foto cortesía del Teniente Primero CJ Edwin Alcalde Muñoz).

**Asesores jurídicos operacionales en la Marina de Guerra del Perú**

En la Marina de Guerra del Perú existen AJOS, pero por el momento no todos desarrollan sus capacidades y habilidades en áreas operativas. Hay otros oficiales del Cuerpo Jurídico que se encuentran en áreas operativas, sin haber recibido la instrucción que corresponde, es decir, no son AJOS.

Resulta necesario instruir a quienes tengan vocación para ser AJOS, para lo cual es recomendable se impulse, a través de la Dirección General de Educación de la Marina, la creación de un curso que sirva para su formación, como actualmente lo viene haciendo el Ejercito del Perú o, mediante el apoyo del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, para que reanude dicha especialización.

Asimismo, existe la necesidad de desarrollar de forma permanente, la capacitación y especialización de los AJOS y futuros AJOS navales. En tal sentido, independientemente de la capacitación que reciban a nivel Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas o a través de la Marina de Guerra, es fundamental que trabajen en dependencias operativas, como el VRAEM, COMOPERPAC, COMOPERAMA, Comandancia de la Fuerza de Infantería de Marina, Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. Además, que participen activamente en ejercicios operacionales, como UNITAS, PANAMAX, SUBDIEX, Misiones de Paz entre otros. Esta experiencia les permitirá ejercer las habilidades aprendidas y aprender e interactuar con AJOS de otros países. Para ello es conveniente que puedan embarcarse en unidades operativas, en cualquier misión que la Marina lo amerite, y estén presentes, en todo momento, donde se deba aplicar el Derecho Internacional Público.

Cabe resaltar la labor que realizan los Oficiales Almirantes del Cuerpo Jurídico Naval, quienes el 28 de marzo del 2019

organizaron, en las instalaciones del Centro de Entrenamiento Táctico Naval (CENTAC), un Seminario-Taller, donde conjuntamente con el Capitán de Fragata CJ. José Manuel Otiniano Reyes, estuvimos a cargo de las exposiciones del módulo Derecho Operacional. Fue un grato momento en que se pudo compartir conocimientos y experiencia con los compañeros jurídicos, interesados en la rama operacional.

No debemos olvidar que el conocimiento del DIH como norma internacional y el Decreto Legislativo 1095 y su Reglamento, como norma nacional, se han convertido en herramientas de obligatorio conocimiento para los miembros de las Fuerzas Armadas del Perú. Por ello, hay que aprovechar al máximo la ventaja de tener AJOS sin distinción de género, quienes están en la obligación de capacitar e instruir a todos los miembros de las Fuerzas Armadas.

**Conclusiones**

Un asesor jurídico operacional es un profesional del derecho, con ética y aptitud para desarrollarse dentro del derecho internacional público; con pleno conocimiento de normas nacionales; y actitud para asesorar correctamente, ante difíciles situaciones.

Es fundamental y primordial, permitir que el Asesor Jurídico Operacional pueda especializarse, en la teoría y en la práctica, asistiendo a cursos a nivel nacional e internacional y participando en toda actividad en las que se deba aplicar el Derecho Internacional Humanitario. Si queremos tener buenos especialistas, debemos brindarles las herramientas para que se logre.

La presencia del asesor jurídico operacional es fundamental en las etapas de planeamiento, ejecución y evaluación de todas las operaciones y acciones militares.

La orientación del asesor jurídico operacional se encontrará enfocada en brindar al Comandante y su Estado Mayor, todos los conocimientos y experiencias necesarios para que puedan tomar la mejor decisión, siempre ajustada a derecho; con la finalidad de enmarcar el uso de la fuerza dentro del marco jurídico correspondiente.




Personal del Componente Naval año 2017 (Foto cortesía del Teniente Primero CJ Edwin Alcalde Muñoz).

## Bibliografía


1. *Boletín Correo de la ODA*. Ministerio de Defensa Nacional 2013. N° 2. Dirección de Derechos Humanos Grupo de Doctrina y Asesoría Jurídica. págs. 4-8.
2. COMITÉ INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA - CICR (2003). "Asesores Jurídicos en las Fuerzas Armadas". {Consulta el 20 de marzo del 2020}. Disponible en: www.icrc.org
3. COMITÉ INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA - CICR (1949). "Convenios de Ginebra". {Consulta el 20 de marzo del 2020}. Disponible en: www.icrc.org
4. COMITÉ INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA - CICR (1949). "Protocolos adicionales a los Convenios de Ginebra". {Consulta el 20 de marzo del 2020}. Disponible en: www.icrc.org
5. CONVENCIÓN II DE LA HAYA. (1899). "Relativa a las Leyes y Usos de la Guerra Terrestre y Reglamento Anexo". {Consulta el 20 de marzo del 2020} Disponible en: http://www.cruzroja.es/principal/documents/1750782/1851920/II_convenio_de_la_haya_de_1899.pdf.
6. *Dialogo Digital Military Magazine* (2016). "Peruvian Armed Forces and SOUTHCOM Legal Officers Strengthen Ties". {Consulta el 20 de marzo del 2020}. Disponible en: http://orpn.up.edu.pe/noticias/peruvian-armed-forces-and-southcom-legal-officers-strengthen-ties/
7. MINISTERIO DE DEFENSA. *Manual de Derecho Internacional Humanitario para las Fuerzas Armadas*. Resolución Ministerial N.° 1394-2004-DE/CCFFAA/CDIH-FAA. Lima: *Diario oficial El Peruano,* 1 de diciembre de 2004.
8. MINISTERIO DE DEFENSA. Decreto Supremo que establece el Reglamento del Decreto Legislativo N.° 1095, Decreto Legislativo que establece Reglas de Empleo y Uso de la Fuerza por parte de las Fuerzas Armadas en el territorio nacional. Decreto Supremo N.° 003-2020-DE. Lima: Diario Oficial El Peruano 15 de marzo de 2020.
9. PONCE DE LEÓN, Lorenzo. "Las Reglas de Enfrentamiento (ROE) como paradigma del estado de derecho en operaciones militares". *Revista Española de Derecho Militar.* N°. 99. 2012. ISSN 0034-9399. págs. 37-220
10. PERÚ. D. S. N° 003-2020-DE. Reglamento del Decreto Legislativo N° 1095, Decreto Legislativo que establece reglas de empleo y uso de la fuerza por parte de las Fuerzas Armadas en el territorio nacional. Lima: *Diario oficial El Peruano,* 15 de marzo de 2020.
11. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Legislativo que establece Reglas de Empleo y Uso de la Fuerza por parte de las Fuerzas Armadas en el territorio nacional. Decreto Legislativo N.° 1095. Lima: *Diario Oficial el Peruano,* 1 de setiembre de 2010.






Navegación de una PIAS en Campaña de Acción Social

# Comunicaciones Articuladas en Plataformas Itinerantes de Acción Social con Sostenibilidad como Soporte a la inclusión de las Comunidades de la Amazonía



# *Comunicaciones articuladas en plataformas itinerantes de acción social con sostenibilidad como soporte a la inclusión de las comunidades de la Amazonía*




**Capitán de Corbeta José Aguirre Ruíz**
Oficial de la Marina de Guerra del Perú en el grado de Capitán de Corbeta en su quinto año de antigüedad, con más diecisiete años de experiencia laboral en diversas áreas como seguridad, soporte telemático, logística, áreas técnicas, administración de recursos y administración de personal. Así como, realización de proyecto de todo tipo de envergadura, en especial los ligados a tecnologías de la información, seguridad y telecomunicaciones.



**RESUMEN**
La Marina de Guerra del Perú como parte del sector Defensa, en forma articulada e integral, participa activamente con otros entes estatales para desarrollar políticas de inclusión social, que mejoren la calidad de vida de la población amazónica en situación de vulnerabilidad y pobreza; acercando al Estado a través de las plataformas itinerantes de acción social, PIAS. Para su éxito, cuenta con la Internet como herramienta tecnológica fundamental que facilita la comunicación integral y la oferta de servicios, en tiempo real.



**PALABRAS CLAVE**
Inclusión social, comunicación integral, plataforma itinerante de acción social.



**ABSTRACT**
The Peruvian Navy as part of the Defense sector, in an articulated and comprehensive way, actively participates with other state entities to develop social inclusion policies that improve the quality of life of the Amazon population in situations of vulnerability and poverty; approaching the State through the itinerant platforms of social action, PIAS. For its success, it has the Internet as a fundamental technological tool that facilitates comprehensive communication and the offer of services, in real time.



**KEYWORDS**
Social inclusion, comprehensive communication, itinerant platform for social action.


En nuestra región amazónica se encuentran asentados poblados y localidades, que debido a lo agreste, complejo y extenso de su territorio, han vivido desconectados, social y tecnológicamente, prácticamente desde sus inicios hasta la actualidad. Estas comunidades amazónicas, se encuentran aisladas no solo de la sociedad, sino también de los programas de apoyo de los diferentes niveles de Gobierno y acceso a la tecnología en general. En ese sentido, se hicieron necesarios crear mecanismos adecuados y a la medida, para que permita al Estado establecer su presencia en forma oportuna, con el fin entregar servicios, programas y dar seguridad a los ciudadanos, garantizándoles contar con posibilidades de desarrollo, principalmente en la actualidad, donde la inclusión social se hace necesaria y vital para el país.



Sumados los esfuerzos de llevar servicios y programas del Estado a los habitantes aislados de la Amazonía, es indispensable considerar la variable de comunicaciones, donde estas últimas juegan un papel vital para el desarrollo del país. En ese sentido, el Gobierno Central, a través de la Presidencia del Consejo de Ministro (PCM), el Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, el Ministerio de Defensa y la Marina de Guerra del Perú, en una carrera prioritaria de inclusión social sobre estas zonas y localidades amazónicas, desarrollaron el concepto de estrategia de acción social con sostenibilidad, el cual incluye a las plataformas itinerante de acción social con sostenibilidad (PIAS), como brazo ejecutor de la estrategia, iniciando su actividades en el año 2013, y contando actualmente con 5 Unidades (4 navegando en los ríos de nuestra Amazonía y una en el lago Titicaca en Puno).

Este enfoque consiste en transformar las acciones cívicas tradicionales en acciones sociales sostenibles en el tiempo, con la participación de diferentes entidades públicas y privadas, que responda a un planteamiento integrador, que busca un




Datos del mapa estratégico de las PIAS[1]. Fuente del autor.

1. Información provista por el Plan Estratégico de Operaciones de los PIAS y adecuada para el proyecto.





efecto vinculante entre estas entidades, así como entre los servicios y programas propiamente dichos, los cuales se aplican en forma diferenciada de acuerdo a la situación y necesidades, mediante las operaciones que efectúen las Plataformas Itinerantes de Acción Social con Sostenibilidad (PIAS), brindando los servicios de salud (MINSA – SIS – GOREL), bancarios (BN), registro de identidad (RENIEC), Programa Juntos, Programa Pensión 65, encontrándose en proceso de integrar a otras organizaciones públicas y privadas a este esfuerzo.

Esta innovación tuvo un gran impacto positivo para los habitantes rurales de la Amazonía. Sin embargo, quedaba pendiente, algo vital y casi imprescindible hoy en día, me refiero específicamente a las comunicaciones, dado que en gran parte de estas zonas rurales, las comunicaciones son nulas o no se cuenta con mecanismos adecuados para la interconexión con el mundo globalizado.

Ese fue el reto tecnológico que asumió la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, desarrollando el concepto e innovando con éxito una solución orientada a las tecnologías de la información y comunicaciones (TIC) para que las (PIAS) cuenten con una plataforma de comunicaciones integrada, la cual permita que todos los servicios que transporta estas naves puedan ser usados en los poblados y comunidades amazónicos en tiempo real e inclusive, de darse el caso, puedan efectuar tele-medicina y/o tele-educación, reduciendo significativamente los costos de evacuación de las personas con emergencias médicas, procesamiento de datos, entre otros, contribuyendo así con el desarrollo del e-government.



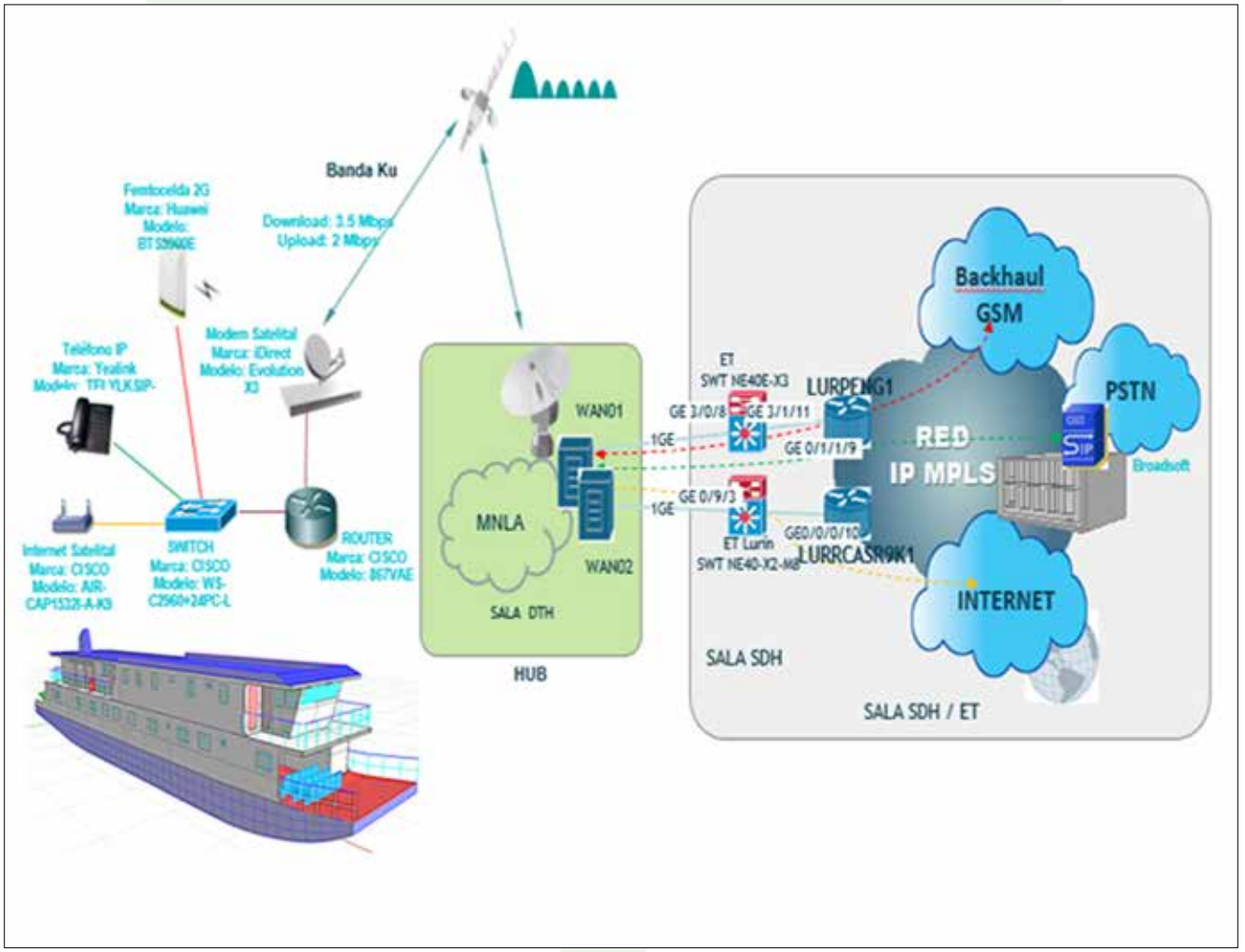
Antena satelital fija durante pruebas de comunicaciones abordo de una unidad PIAS[2].

2. Fuente fotográfica tomada en una prueba a bordo de una PIAS.





Entonces, la solución propuesta se enfocó en el uso de la tecnología, tanto en telecomunicaciones, como de servicios informáticos, para brindar disponibilidad, confiabilidad y robustez en la conectividad de los sistemas que interactúan en esta interconexión. La solución de comunicaciones busco integrar la totalidad de las comunicaciones de las diferentes entidades que brindan servicios de acción social abordo, incluyendo las comunicaciones propias de las operaciones de las (PIAS), brindando servicios de transmisión de datos, voz, mensajería instantánea corporativa (entidades), telefonía celular, entre otros, a través de una plataforma satelital, inicialmente con antenas fijas y con proyección para el uso de antenas auto-estabilizadas, las que brindarían enlaces de banda ancha incluso con las embarcaciones en plena navegación, así como brindar, a través de una femtocelda instalada abordo (primera solución de este tipo en la Amazonía), con señal para telefonía celular a bordo de forma permanente, donde esta señal cuenta con un considerable alcance




Diseño de la solución técnico-operacional de la red de comunicaciones. Fuente del autor.

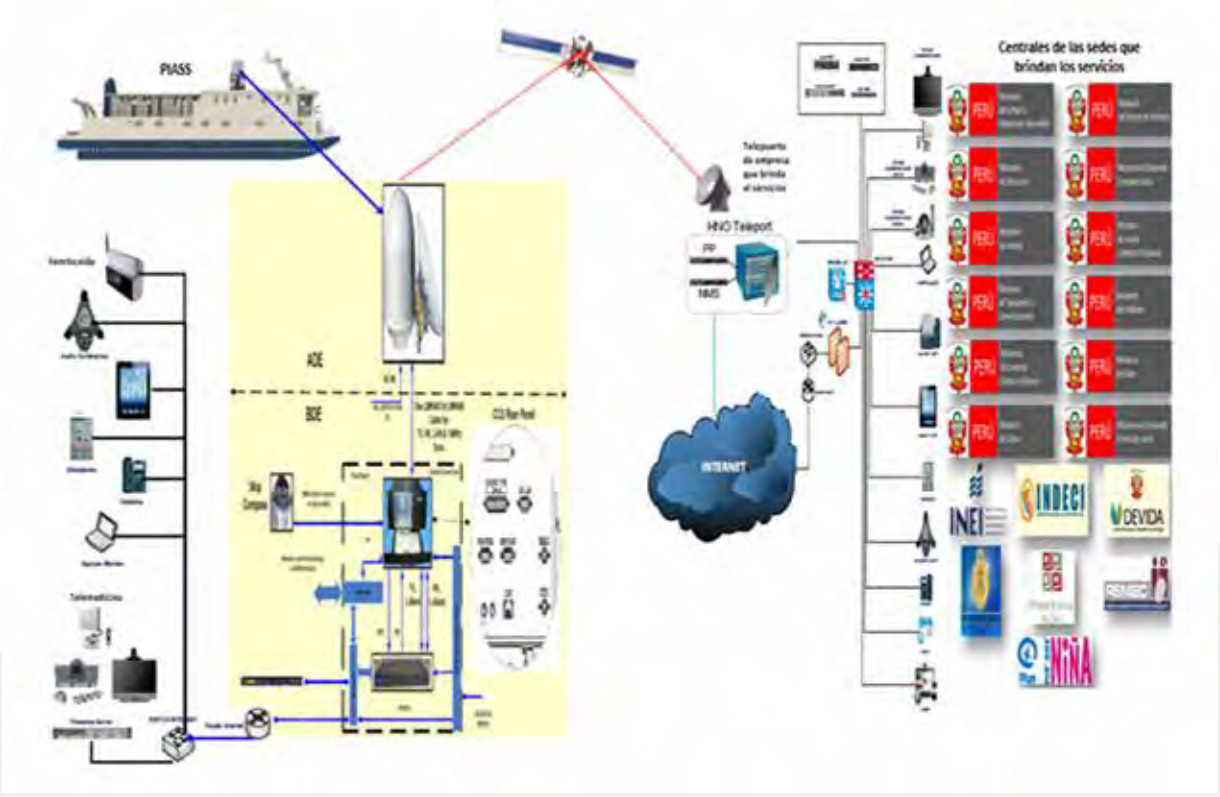




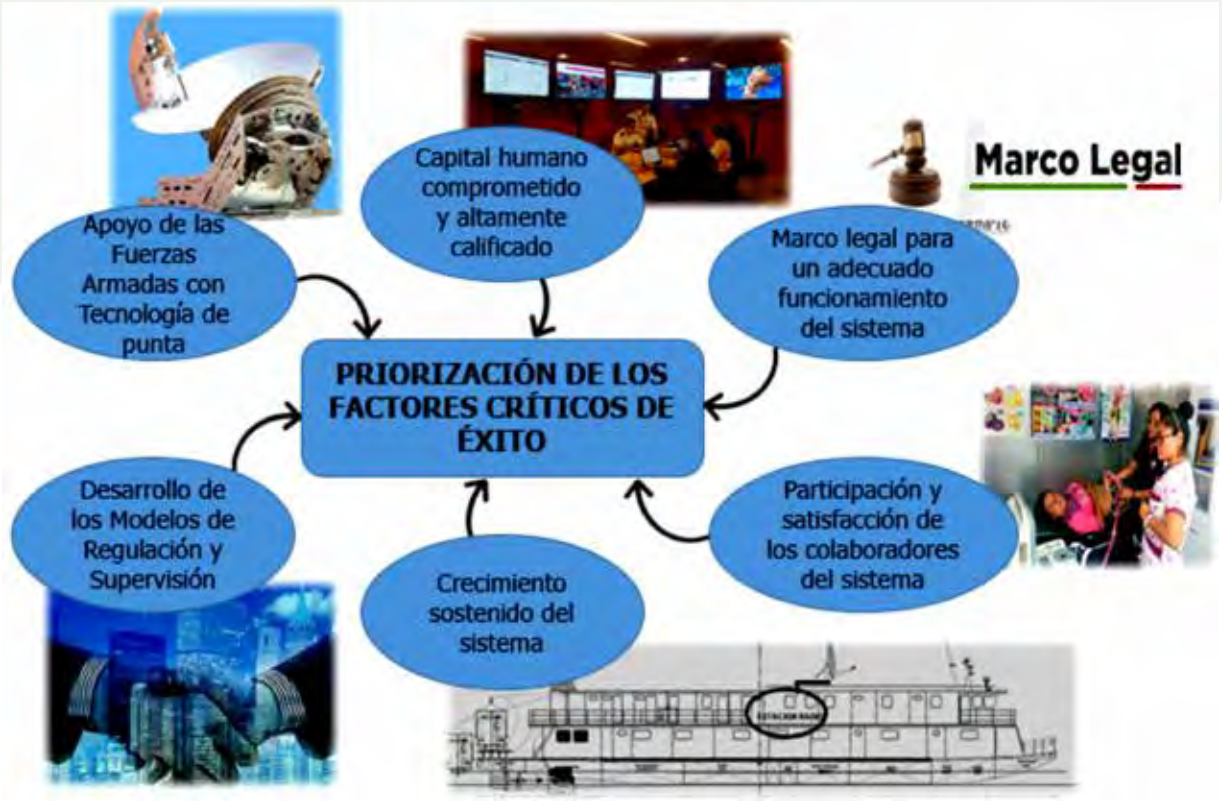
para brindar el servicio en el área desde la posición de las PIAS.

Es importante señalar que también se incluye una solución de telemedicina, el cual es innovador, sobre todo para la región, el mismo que ofrece imágenes a tamaño real, vídeo de muy alta definición (hasta 1080p), sonido espacial y un entorno envolvente diseñado para crear una atmósfera en la cual el especialista medico remoto pueda diagnosticar con certeza la situación de los pacientes, orientando y recomendando al médico o doctor de campo. En esencia, podríamos listar las siguientes ventajas del sistema integrado de comunicaciones:

- Ahorra significativo en costos de operación que origina la navegación de la PIAS.
- Agiliza la toma de decisiones de temas médicos.
- Reduce el tiempo de transacciones.
- Brinda una gran cobertura de comunicación para el área de la Amazonía.
- Aprovecha las inversiones realizadas en infraestructura, sistemas de comunicaciones y aplicaciones de las entidades para ofrecer una experiencia de comunicación totalmente renovada.
- Mejorar la capacidad de respuesta.
- Acceso remoto, para tablets, smartphones y otros dispositivos electrónicos inteligentes, para el acceso a internet de los colaboradores de las entidades embarcadas.




Diseño de la arquitectura de la red para la solución de comunicaciones integradas. Fuente del autor.




Mapa de factores de críticos de éxito del proyecto de comunicaciones integradas. Fuente del autor.

La iniciativa (PIAS), cubre en la actualidad las necesidades de servicios y programas del Estado, en favor de los habitantes aislados de nuestra Amazonía, permitiendo y garantizando una atención básica a los ciudadanos de los poblados amazónicos del país.

Es así que, las (PIAS) contribuyeron al logró de uno de los objetivos cardinales de la estrategia de acción social con sostenibilidad, al integrar a las comunidades nativas de la Amazonía con el Gobierno, lográndose su Inclusión Social. En paralelo, se brindó a sus habitantes facilidades para comunicaciones en voz y datos, durante la estancia de la (PIAS), abriéndoles una ventana hacia el mundo y todo lo que tiene que ofrecer las navegaciones en el ciberespacio. Donde se priorizó factores críticos para alcanzar el éxito.

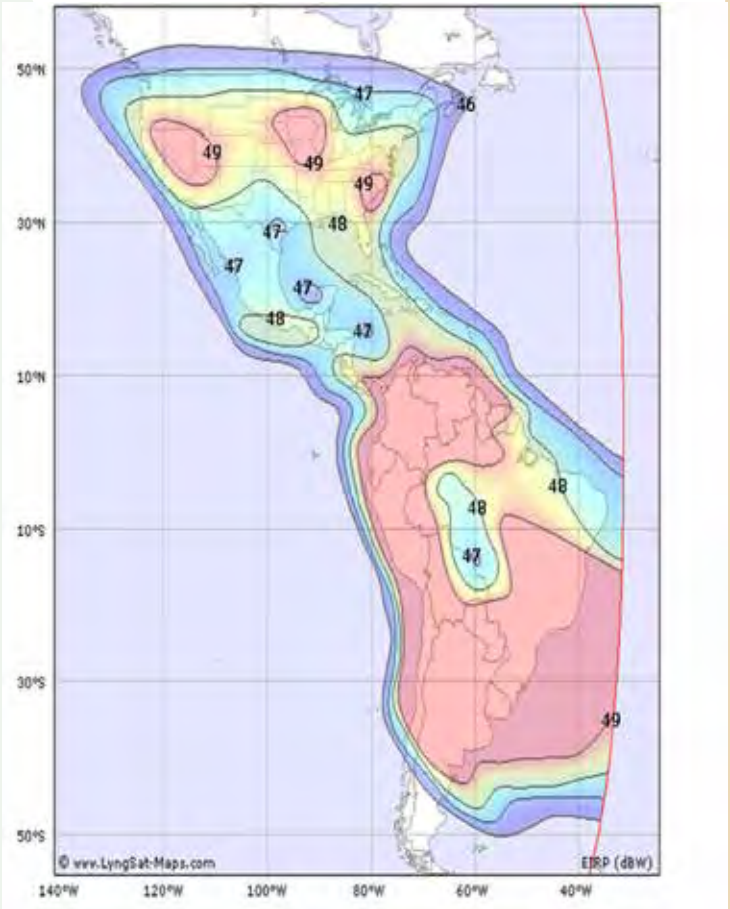
En consecuencia, podemos identificar dos escenarios positivos respecto a las comunicaciones integradas en las PIAS, donde el primero describe el aseguramiento de la presencia del Estado y el funcionamiento del concepto de gobierno digital en los distintos poblados y localidades de la nuestra Amazonía: logrando, a través de la integración de las comunicaciones, acceder en tiempo real a los servicios de registros de identidad, educación, tramites financieros, registros médicos digitales, telemedicina, inscripciones y acceso a los programas de inclusión social, generando mejoras en la calidad de vida, para incluir en la sociedad a los pobladores rurales de la Amazonía, de acuerdo con lo establecido en la política de Inclusión Social dispuesta por el Gobierno central, lográndose una presencia importante y efectiva del mismo.





El segundo escenario consiste es mejorar en la satisfacción de los usuarios finales de las (PIAS), al ser beneficiados con atenciones de servicios en forma inmediata y en tiempo real, lográndose una mayor participación e inclusión de la población, llevándole una experiencia de atención de alta calidad, oportuna y ágil, con un adicional acercamiento a la tecnología, su uso y sus ventajas, iniciándolos también en el uso de la tecnología actual de comunicaciones móviles; permitiendo que los pobladores hagan uso de ella y accediendo a las bondades de los servicios de capacitación, entretenimiento, redes sociales e información en general que brinda el Internet, cubriendo así sus necesidades de comunicación y haciendo que el brazo digital del Gobierno se extienda y llegue de forma efectiva a las cuencas amazónicas.

Finalmente, el proyecto de comunicaciones implementado, puede ser utilizado para enlace con otras organizaciones y países que cuenten con áreas amazónicas, con el fin de solucionar problemas de poca presencia del Estado y la falta de servicio básicos y programas del gobierno en el área amazónica que tiene localidades y zonas pobladas de agreste, complejo y difícil acceso. Al cierre de este artículo, representantes militares de Brasil y Colombia, se encuentran muy interesados de conocer y replicar este modelo en sus respectivos países.




Cobertura del satélite EUTELSAT 113 WEST A[3].



Importancia de la Comunicación Satelital en Zonas Rurales de la Amazonía[4].
Fuente: *Cable&Wireless* – Panamá (Teléfono publico VSAT)

3. Fuente de provista del siguiente enlace: http://www.eutelsatamericas.com/es/nuestra-flota/cobertura-americas/satmex-6/enlace-descendente.html
4. Información provista por el Plan estratégico de operaciones de los PIAS.



www.elsnorkel.com. Estación de Radio.

# Las comunicaciones a bordo de los buques más antiguos en la Marina de Guerra del Perú



**Técnico Supervisor Primero René Ayerbe Gómez**
Laboró en la Marina de Guerra desde 1980 hasta el 2012, en el área de Comunicaciones, a bordo de los BAP *Almirante Grau* y BAP *Paita*; así como en la Comandancia de la Fuerza de Operaciones Especiales, Dirección de Administración de Personal, Dirección de Información y en el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. Es calificado en Guerra de Superficie. Entre las capacitaciones siguió el CADIS, Curso Básico en Derecho Internacional Humanitario y Derechos Humanos, Curso Técnico Doctrinario Administrativo Nivel Superior y Curso Básico de Inteligencia. Ostenta un diplomado en Gestión Pública por la Escuela Nacional de Políticas Públicas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

**RESUMEN**
Durante el alistamiento de nuestras unidades navales para una misión en tiempos de guerra, la comunicacion es la parte fundamental del Comando y el Alto Mando siempre ha considerado que ella debería estar en linea con el progreso de la tecnologia.

**PALABRAS CLAVE**
Comunicaciones

**ABSTRACT**
During the Enlistment of our Naval units to fulfill their mission in time of war or war, Communications is the fundamental part for the Command, and the High Command always considered that they should be in line with technological progress.

**KEYWORDS**
Communications

Esta historia empieza con el arribo a aguas peruanas, de los cruceros Grau y Bolognesi; buques de desembarco como el *Callao* y *Eten*; cañoneras como el *América*, *Yapura* y *Yavarí*; y del submarino Abtao; unidades que trajeron los primeros equipos de comunicaciones con los mejores adelantos de la época.

La modernización de las comunicaciones permitió a nuestras unidades navales un mejor desempeño en la ejecución del planeamiento operacional durante la navegación; al emplear medios alámbricos e inalámbricos. A partir de entonces, las adquisiciones fueron hechas simultáneamente con los adelantos que la tecnología ofrecía.

Tal es el caso del crucero ligero lanzamisiles de la clase De Ruyter, cuya construcción se inició en los astilleros Wilton-Fijenoord de Schiedam, en Holanda en 1933; desde el cual fue botado al mar el 11 de marzo de 1935. Fue capturado por los alemanes y renombrado como *KH 1* por la Kriegsmarine.

Después de la Segunda Guerra Mundial fue terminado y comisionado a la Real Armada de los Países Bajos en 1953, con el nombre de *HNMLS De Ruyter* (C-801). Todavía mantiene original la parte interna de su Puente de Comando. Fue el séptimo buque holandés en llevar dicho nombre durante veinte



BAP *Almirante Grau*, clase *De Ruyter* 1973. Archivo: DIMAR.

años de servicio. Prestó servicios a la OTAN. En 1973 se adquiere el navío holandés, el mismo que se entregó el 23 de mayo de ese año, a la Marina de Guerra del Perú, con la denominación BAP *Almirante Grau* CLM-81. Entonces, era la tercera unidad en conservar dicha nominación. En los ochenta regresó a Holanda para una repotenciación integral.

Antes de ello, contaba con tres estaciones de radio. A través del equipamiento del plan Collins, modelos KWM2-A, 30S, MR-150, MR-201, 601 en HF, VHF Y UHF; además de los AN/URR del plan Omega; y de su mensajería por medio del circuito de tuberías denominada "paloma mensajera", accionadas por aire comprimido; se logró enlazar el COC, CIC, Puente de Comando, las propias estaciones y otros puntos del buque, reduciéndolas a dos. También hubo nuevo equipamiento de diseño ítalo-holandés, en todas sus gamas de frecuencia que se conectaba con estaciones de comando, control y combate y el puente alto, a través de un novedoso sistema de interconexión digital denominado RDSP. Se mantuvo como buque insignia durante cuarenta y cuatro años, luego fue dado de baja el 26 de setiembre de 2017. Estuvo por setenta y siete años a flote. Fue reemplazado a partir de ese día como buque insignia por la fragata BAP *Montero*, rebautizada BAP *Almirante Grau* (FM-53)[1].

La tradición de los buques insignias en la Marina peruana recayó en los primeros cruceros, especialmente en el BAP *Almirante Grau*, que llegó en agosto de 1907. Tenía características notables[2], sobre todo en el área de comunicaciones. En dicha unidad se embarca el Comandante General de la Escuadra, salvo un paréntesis en la historia naval, donde la insignia se izó

1. https://www.marina.mil.pe
2. TORRES Chavera Jesús. *Revista de Marina* Ene., Feb., Mar., 2000 Art. "Los Cruceros Grau y Bolognesi", Pág. 99.



Puente de Comando actual. Foto del autor.

a bordo del LST BAP *Chimbote*[3].

Se tiene registro que en 1904, se adquirieron dos cruceros, bajo la supervisión del Contralmirante Meliton Carvajal Pareja[4]. Los navíos contaban con todos los adelantos de la época, como el sistema TSH o "telegrafia sin hilos", cuya transferencia era a través del código Morse; comunicación a mayor distancia utilizando transmisores con antenas alámbricas, instalados entre las crucetas de los mástiles de proa y popa, cuya bajada se dirigían hacia la caseta de cartas y telémetro, y al puente secundario; o las antenas de látigo instaladas en las bandas de las chimeneas, de cuyos elementos viajaba la señal al espacio. Además, los sistemas tradicionales como el semáforo y bandeceptores Marconi, que en esa época tenía la patente del equipamiento TSH. También se disponía de Publicaciones Tácticas y Comunicaciones Aliadas (ATP y ACP), en adición a las doctrinas y planes de comunicaciones vigentes. Ello permitió al Comando plantear nuevas tácticas en comunicaciones. Al arribo, los primeros cruceros planificaron pruebas de efectividad en transmisiones a mayores distancias. Por entonces, el telegrafista del Grau era el señor Montaga B. Backet de nacionalidad inglesa[5]. Se llegó a establecer ensayos hasta las 280 millas; pero no en la fecha indicada por el historiador Jorge Ortiz Sotelo[6], sino en otra, cuya explicación documentada esta expuesto en el artículo "A 100 años de la primera comunicación inalámbrica en nuestra Armada"[7].

BAP *Almirante Grau* permaneció a flote durante cincuenta y dos años para orgullo de la institución, o como escribió en su momento el Contralmirante (r) Melitón Carvajal Pareja "(...) fueron el crisol donde se forjaron varias generaciones de personal".

Después de participar en diversas misiones como en el conflicto con Colombia (1932-1933) o con Ecuador en 1941, fue dado de baja en 1959. Su reemplazo fue otro crucero, el HMS *New-Foundland* (C.59), lanzado al mar en diciembre de 1941 y puesto al servicio de la Real Marina británica, en enero de 1943.

Esta unidad llegó al Callao el 31 de enero de 1960. Fue bautizada también como BAP *Almirante Grau* y asumió las funciones de su antesesor. Además del sistema de comunicaciones TSH, trajo antenas tipo látigo o de cuarto de onda, situados en las bandas del puente de comando, cerca al mástil de proa; los mismos que le dieron mayor capacidad en las comunicaciones. Participó



BAP *Almirante Grau*, 1907. Archivo: DIMAR

3. PINILLOS Cabada Javier Vicealmirante (r), *Revista de Marina*. N° 1 enero-febrero-marzo Año 1996, "La Adquisición del BAP *Coronel Bolognesi* (ex H.M.S.Ceylon)", pág. 9.
4. "Relacion de Personal de la Armada su situación y empleo". *Revista de Marina*. Año 2011. Pág. 426 ene.
5. Ibídem.
6. "Reseña Histórica de las Comunicaciones Navales en el Peru". *Revista de Marina*. Año 1980, vol.365. N° 1-2. Pág. 59-70
7. AYERBE Gómez René. *Revista de Marina*. Año 100 , 2007. Pág. 88.



BAP *Almirante Grau*, 1960. Archivo: DIMAR.

en la Segunda Guerra Mundial donde enfrentó a la Armada Imperial del Japón. Fue modernizado y puesto en reserva hasta su adquisición por el Perú, el 17 de diciembre, según lo manifiesta el Calm. (r) Edmundo Guzmán Lafranco[8].

> "(...) en operaciones se probaron todos los sistemas de comunicaciones y el radiogoniómetro en el Centro de Información de Combate (BOR). Se realizaron ejercicios de ploteo, transferencia de control de los transmisores y receptores de todas las gamas VHF, UHF y HF. Disponíamos de varias estaciones de radio y la capacidad de comunicaciones, cubría sin dificultad las líneas tácticas de superficie y aéreas, así como buque-tierra, tanto como unidad táctica individual, como buque insignia (...)".

Fueron comisionados por el Gobierno peruano, el Capitán de Navío Federico Salmón de la Jara, en condición de Comandante; y el Alférez de Fragata Alejandro Martínez Frisancho como Oficial de Comunicaciones. Transcurridos sus años de operatividad fue rebautizado con el nombre de BAP *Quiñones*, nombre con el que fue dado de baja tras veinte años de actividad. "(...) a glorious name to a gallant ship"[9], pronunciado por el último comandante del crucero, Rear Admiral A.G. Hetzlet, al visitar por última vez el buque.

Otras unidades con historia son el aún BAP *Eten*, ex *Traverse County* LST- 1160, en agua desde el 18 de diciembre de 1952; y el BAP *Callao*, ex *Washoe County* LST-1165 botado desde el 4 de julio de 1953 (Lansing Ship Tank). Son de la clase *Terrebonne Parish*. Dos de las cuatro unidades de desembarco adquiridas a Estados Unidos de América, en el año 1984. "Fueron diseñados y construidos después de la Segunda Guerra Mundial, con puertas abisagradas en la proa y rampa rebabatible. Una serie compuesta por catorce buques de desembarco anfibio de la US Navy construidas por los años 1953"[10].

Estas unidades arribaron el 4 de marzo de 1985 desde San Francisco para integrar la Fuerza de Superficie de la Marina de Guerra del Perú. Desde su arribo fueron considerados como las unidades más emblemáticas de su clase, gracias a la decisión de su Comando y al esfuerzo de su dotación de mantenerlo ¡siempre listo!, para cuando la nación lo requiera.

Antes, participaron en innumerables desembarcos anfibios alrededor del mundo integrando la flota de los Estados Unidos; entre ellos siete despliegues operativos en el Mediterráneo. Esta historia es frecuentemente recordada por su tripulación desde 1953, en



T/R de VHF AN/URR americano. Foto del autor.

8. "A 50 años de la llegada del B.A.P. Grau". *Revista de Marina*. Año 2010. Ed. 1. Pág. 126.
9. SALMÓN de la Jara Federico Contralmirante (r)."H.M.S. Newfoundland, B.A.P. "*Almirante Grau*". *Revista de Marina*. Año 1994. Ed. 3. Pág. 7.
10. www.hazegray.org/danfs Dictionary of American Naval Fighting Ships.



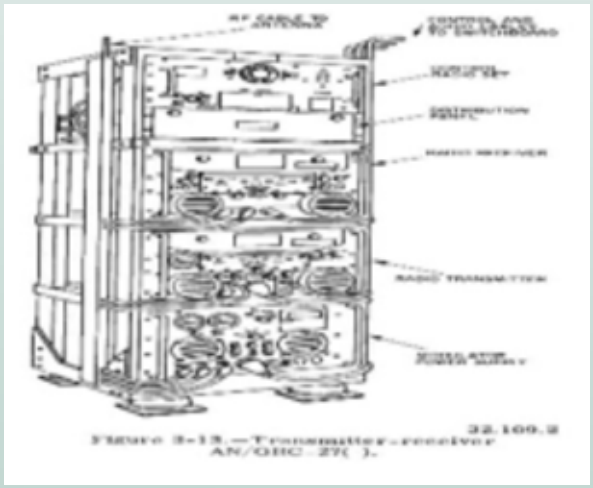
BAP *Eten*. https://www.marina.mil.pe/es/organos.



Antena de HF tipo látigo. Foto del autor.

un portal Web[11].

Estas unidades, al margen de sus bondades como buques de desembarco, cuentan con una sola estación de radio cerca al Puente de Comando. Aún conservan sus antenas originales instaladas en sus chimeneas. Usaban equipos de HF marca AN/GRC-27 de la Segunda Guerra Mundial, y un KIN-7000 en VHF un equipo de emergencia de 500 Kcs marca Warboun, todos Americanos; y una antena rómbica en popa. A su arribo se les instaló el plan Collins y Omega para enlazarse a las fuerzas navales, terrestres y aéreas. Fueron dados de baja del servicio naval después de treinta y cuatro años y más de sesenta a flote.



Radionerds.com/index.php/AN~GRC-27.

**Buques museo**

**BAP *Abtao***

La informacion institucional[12], refiere que, "entre los años 1952 y 1957 se construyeron en los astilleros Electric Boat Division of General Dynamics Corporation, en Groton, Connecticut, Estados Unidos de América, cuatro submarinos tipo *S* o *Mackerel* modificados. Ostentaron los nombres de *Abtao, Dos de Mayo, Angamos* e *Iquique*".

> "(...) Uno de cuatro submarinos clasificados como clase Lobo (Lobo class) adquiridos por el Perú, fue lanzado al agua el 27 de octubre de 1953 en el puerto de New London, Connecticut, y bautizado con el nombre de BAP *Tiburón* (SS-6). Se afirmó el Pabellón Nacional y fue puesto en servicio, el 1 de marzo de 1954".

La misma fuente señala que "arribó al Callao el 20 de julio de 1954. Se incorporó a la Flotilla de Submarinos y cumplió desde ese día, importantes misiones. El 29 de marzo de 1957 fue rebautizado con el nombre de BAP *Abtao* (SS-42), en homenaje a uno de los combates más importantes de la historia del Perú, el Combate de Abtao de 1866".

11. *Ibídem*.
12. www.marina.mil.pe



Museo de sitio BAP *Abtao*.



Estación de Radio. www.elsnorkel.com.

El BAP *Abtao* durante sus cuarenta y ocho años de servicio, tuvo como lema "Silens et Audax" o "Silencioso y Audaz". Pasó a la reserva el 10 de mayo de 1999. Fue dado de baja el 10 de marzo del 2000; y finalmente, convertido en museo de sitio el 28 de enero de 2004, gracias a gestiones hechas por oficiales almirantes en situación de retiro y el apoyo de la Institución[13].

> En lo que respecta a comunicaciones, desde sus inicios contaba con equipamiento americano. Se fue variando de equipamiento adecuándose a la estructura del compartimento asignado y a la necesidad del comando, de establecer los niveles apropiado de enlace. Para ello se usó equipos en todas las gamas, tanto en la marca Collins como UHF601, MR50, KWM2A, 51S, TELETIPO T-100 Y 1000 y otros en una sola estación de 160 x150, que podían ocupar solo dos operadores. Desde ahí se enlazaba a través de sus antenas de látigo y alámbricas con estaciones terrestres, aéreas y marítimas. Esta unidad al cabo de más de sesenta y nueve años sigue prestando servicio como museo al servicio de la ciudadanía.

### BAP *Puno y Yaraví*

En la Historia Marítima del Perú[14] el autor cita a don Rosendo Melo, cuando dice que, "(...) en 1530 un marinero llamado Juan Laudrillo navegaba en el lago en pequeños bergantines". También menciona que, "(...) durante el gobierno de don Ramón Castilla se envió una comisión a Europa, al mando del Contralmirante Ignacio Mariátegui, para comprar dos buques para el lago, a los mismos que se le puso como nombre *Yavarí* y *Yapurá*. Estas naves en un principio estaban destinadas para navegar en la zona fluvial del Amazonas, pero debido a contratiempos, fueron traídos al lago Titicaca".

> Asimismo, narra que "estos fueron transportados en partes por una distancia de 400 kilómetros, desde el puerto de Arica hasta Puno, por medio de personas y mulas. El Yavarí se terminó de ensamblar en 1870; y el Yapurá, en 1872. Su primer capitán fue el Teniente Primero Rómulo Espinar. Estas naves cumplían misiones entre Perú y Bolivia, a una altura de 3,808 metros sobre el nivel del mar. Cabe indicar que antes de estas naves hubo otras. En 1617, el virrey Borja y Aragón hizo construir en Estados Unidos, una nave que envió en ocho bajeles, en piezas, hasta Islay y de allí a Juli, Puno vía Arica, a ritmo de mula. Posteriormente, fue adquirido por vecinos de Puno y renombrado como Aurora del Titicaca, un Pailebot de lujo. Naufragó en 1876".

Por lo tanto, en el año que se terminó de armar al Yapurá o BAP *Puno* y al *Yavarí*, solo

13. www.hazegray.org/danfs Dictionary of American Naval Fighting Ships.
14. CASTRO Mario E. Vicealmirante (r) "El Lago Titicaca". *Historia Marítima del Perú*. Año 1970, julio y agosto, año 54 n° 4, Vol. N° 326, pág. 371.

contaban con su plan de banderas y de señales vigentes. La telegrafía alámbrica desde puerto hasta la instalación del sistema TSH que fue a partir de 1907 poco a poco se les fue instalando equipos modernos, de procedencia inglesa y americana.

En junio de 1958 se instaló la primera estación de radio (CAOU- PUNO OBS). Para esa época ya se contaba con equipos en las gamas de VHF, UHF Y HF, que pertenecían a los planes Collins y Omega. Recién, en 1975 estas unidades se reincorporaron a la Marina de Guerra del Perú, Institución que años después acondicionó al BAP *Puno* como buque hospital, el mismo que se desplazaba para brindar atención médica, en beneficio de las poblaciones lacustres. A la fecha, con 146 años de construcción y 44 como BAP *Puno*, cuenta con equipos acorde a su condición que le permite enlazarse a nivel internacional.



Estación de Radio bajo el puente de Comando. cortesía, OM3. Tel.Cruz.

**BAP *América***

A pesar de múltiples problemas durante el cruce por el Atlántico, arribó a Iquitos un 11 de mayo de 1905, desde la contratación de su construcción, suscrito el 26 de mayo de 1904, en Liverpool, Inglaterra. Es la segunda cañonera más antigua del mundo. Fue incorporada a la Marina de Guerra del Perú




BAP *Puno* en el lago Titicaca.

el 12 de agosto del mismo año, y convertida en museo flotante en 1976, tal como lo señala Jorge Ortiz Sotelo.[15]

Es la única unidad a flote que participó activamente en conflictos bélicos, como la campaña del Caquetá (Colombia), el 11 de agosto de 1911, donde falleció el héroe de esta epopeya, Teniente AP. José Manuel Sisto Clavero Muga; quien nació en 1879 y adquirió experiencia naval en Argentina, a bordo de la fragata *Sarmiento*. Comandó la *América* desde setiembre de 1909.

También actuó en la campaña de Leticia, de 1932 a 1933, en Colombia. Participó al mando del Capitán de Corbeta Guillermo Lastres, en los combates de Tarapacá y Gueppy. Posterior a este conflicto siguió prestando servicios en la Amazonía. Cabe indicar que, no intervino en el conflicto con Ecuador de 1941, debido a que estuvo varado en el río Itaya; aunque sí lo hizo en 1981.

En 1989 esta unidad fue convertida en museo flotante. En su interior exhibe objetos y fotografías relacionadas a la participación de esta unidad en los conflictos con Colombia y Ecuador; muestra que se complementa con una exposición audiovisual que destaca la presencia de la Marina de Guerra del Perú en el oriente peruano; así como su contribución para integrar a la región con el resto del país, a través de exploraciones, levantamientos



BAP *América*. Cortesía T3. Man Juan Maniguari Paredes

cartográficos, apoyo permanente a la población ribereña y participación en la defensa de la soberanía nacional.

El BAP *América* es un homenaje de la Marina de Guerra del Perú a hombres como el Teniente Clavero, los marineros Tapuiña y Piña y el fogonero Sandoval; quienes murieron por lo que tanto amaban, su Amazonía, pujante próspera y peruana.

El Capitán de Corbeta José Valdizán Gamio en su artículo "El combate de la Pedrera", narra que "aún la gallarda cañonera *América* conserva en su camarotería, huella de los impactos que recibiera en aquel combate"[16].

Por esos años, la mayoría de las embarcaciones navales contaban con equipamiento de comunicaciones acorde con la época, como era el sistema TSH,


Huella de los impactos en la cañonera *América*. Cortesía T3. Man Juan Maniguari Paredes.


Radio Receiver BC-348-O. Foto del autor.

15. ORTIZ Sotelo Jorge "La cañonera *América* cien años en la Amazonía", publicado por, en el 2003. *Revista de Marina*. Ene. Feb. 1957, pág. 81.

transmisión de Morse a través de la antena alámbrica que estaba instalada desde proa hacia el puente de comando, donde se hallaba la caseta.

Con el tiempo, la Marina la dotó con equipos que disponía para que continuara operando, como los que se muestran en dicho museo. Existe un equipo de comunicaciones que no es parte de la unidad y que data de 1950, el mismo que fue donado por un ciudadano iquiteño.

**Conclusión**

La historia naval peruana está escrita por héroes y marinos notables, quienes en un caso, se inmolaron por la Patria, y en otros, contribuyeron al fortalecimiento de la Institución. Asimismo, en su transcurso destaca la presencia de emblemáticas unidades navales en escenarios marítimos, fluviales y lacustres, comandadas y tripuladas por profesionales del mar, imbuidos de mística y honor. Muchas de los referidos navíos hoy se encuentran fuera de servicio, pero cuentan con el reconocimiento por el deber cumplido. Gracias a la visión del Alto Mando Naval el equipamiento y los sistemas fueron permanentemente renovados, entre ellos los del área de Comunicaciones, pilar para la toma de decisiones en la ejecución de los planes operacionales.

## Bibliografía


- AYERBE GÓMEZ, Rene. "A 100 años de la primera comunicación inalámbrica en nuestra Armada". *Revista de Marina*. Ed. 2ª. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 2007, pág. 88. ISSN: 1012-8247
- CASTRO Mario, E. "El lago Titicaca". *Historia Marítima del Perú*. Ed. 4 ª, vol. n° 326. Lima: Instituto de Estudios Histórico Marítimo del Perú, 1970. pág. 371.
- CARVAJAL PAREJA, Melitón. "Relacion de personal de la Armada su situación y empleo". *Revista de Marina*. Ed. 1ª. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 2011, pág. 426. ISSN: 1012-8247
- CENTRO HISTÓRICO NAVAL DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA. *Dictionary of American Naval Fighting Ships*. [Consulta: 20 de marzo del 2020]. Disponible en: https//: www.history.navy.mil/research/histories/ship-histories/danfs.html
- GUZMÁN LANFRANCO, Edmundo. "50 años de la llegada del BAP *Grau*". *Revista de Marina*. Ed. 1ª. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 2010, pág. 126. ISSN: 1012-8247
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. "Museo Abtao". [Consulta: 20 de marzo del 2020]. Disponible en: https://www.marina.mil.pe/es/cultura/museos/museo-abtao-perteneciente-a-la-asociacion-de-oficiales-submarinistas-del-peru
- ORTIZ SOTELO, Jorge "Reseña Histórica de las Comunicaciones Navales en el Perú". *Revista de Marina*. Ed. 1ª. Vol. 365. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 1980, págs. 59-70. ISSN: 1012-8247
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *La cañonera América cien años en la Amazonía*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2005. pág. 97.
- PINILLOS CABADA, Javier. "La Adquisicion del BAP *Coronel Bolognesi*". *Revista de Marina*. Ed. 1ª. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 1996, pág. 9. ISSN: 1012-8247
- SALMÓN DE LA JARA, Federico. "HMS. "Newfoundland" BAP. *Almirante Grau*". *Revista de Marina*. Ed. 3ª. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 1994, pág. 7. ISSN: 1012-8247
- TORRES CHAVERA, Jesús. "Los Cruceros *Grau* y *Bolognesi*". *Revista de Marina*. Ed. 1ª. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 2000, pág. 99. ISSN: 1012-8247
- VALDIZÁN GAMIO, José. "El combate de la Pedrera". *Revista de Marina*. Ed. 1ª. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 1957, pág. 81. ISSN: 1012-8247

# ACTUALIDAD NAVAL



BAP *Ferré* navegando en el ejercicio multinacional UNITAS Atlántico 2019.

Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

# "Cascos Azules" culminó exitosamente la Misión Multidimensional Integrada de Estabilización de las Naciones Unidas en la República Centroafricana - MINUSCA




El IV Contingente de la Compañía de Ingeniería Perú, conocida como "Cascos Azules", en el que por primera vez se incluyó a veinte militares femeninos entre oficiales y suboficiales, culminó exitosamente sus actividades enmarcadas en la Misión Multidimensional Integrada de Estabilización de las Naciones Unidas en la República Centroafricana (MINUSCA).

El contingente peruano que fue comisionado a la República Centroafricana el 20 de enero del 2019, estuvo conformado por 205 militares pertenecientes a las tres Fuerzas Armadas, de los cuales 121 efectivos fueron del Ejército, 28 de la Fuerza Aérea y 56 de la Marina de Guerra del Perú; en que se destacó por primera vez la presencia de un selecto grupo de 20 personal femenino, que participó en programas sociales en beneficio de mujeres y niños del país africano, a través de campañas de ayuda humanitaria que realiza la Organización de las Naciones Unidas (ONU).



Cabe destacar que, la principal tarea que realizó el Contingente fue la construcción y mantenimiento de aeródromos para favorecer la ayuda humanitaria que la ONU brinda en dicho país afectado por conflictos internos; asimismo, el apoyo al proceso de transición, a la facilitación de asistencia humanitaria, a la promoción y protección de los derechos humanos, al acceso a la justicia y al estado de derecho, al desarme, a la desmovilización, a la reintegración y los procesos de repatriación.

Los países que participaron en la mencionada misión de la ONU fueron: Bangladesh, Burundi, Cambodia, Indonesia, Kenya, Mauritania, Nepal. Pakistán, Perú, Ruanda y Zambia.

# BAP *Carrasco* desarrolló la XXVII Campaña Científica del Perú a la Antártida



El buque oceanográfico con capacidad polar BAP *Carrasco* realizó la Vigésima Séptima Campaña Científica del Perú a la Antártida - ANTAR XXVII, que tuvo una duración de 106 días y una navegación de 13,114 millas náuticas, desde el 11 diciembre del 2019 hasta el 25 de marzo del 2020.

En esta oportunidad se efectuaron dos cruceros de investigación durante el verano austral, en los que se desarrollaron proyectos que involucraron la participación de 103 científicos, entre ellos 77 nacionales y 26 extranjeros.

Entre los 31 estudios científicos que se efectuaron en la Antártida estuvieron la circulación oceánica alrededor de las islas Shetland del Sur e isla Elefante y su conexión frente a la costa peruana, el fenómeno El Niño y La Niña, la influencia de la Antártida y la subantártica en las masas de agua, la circulación marina, las comunidades planctónicas y los depredadores superiores frente a la costa; entre otros; así como los análisis meteorológicos y climáticos en Punta Crepín. A bordo del BAP *Carrasco* se efectuaron 17 de ellos y 14, en la Estación Científica Antártica Machu Picchu (ECAMP).





## Se inauguró proyecto “Mejoramiento del Servicio de Laboratorios” de la Escuela Naval del Perú

A fin de que los Cadetes complementen lo aprendido en aulas, se inauguró el proyecto de inversión pública “Mejoramiento del Servicio de Laboratorios” en la Escuela Naval del Perú.



El Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz acompañado del Jefe de Estado Mayor de la Marina, Vicealmirante Manuel Váscones Morey, participaron en este significativo evento.

El Laboratorio de Electrónica facilitará la interacción con nuevos conocimientos, así como el uso de los dispositivos semiconductores, circuitos electrónicos, osciloscopio, generadores y fuentes de alimentación; además, los principios de funcionamiento del radar. Asimismo, el laboratorio permitirá medir la intensidad de la corriente en amperios, la velocidad del motor, los parámetros eléctricos como corriente, voltaje y frecuencias; así como los principios básicos de una planta de propulsión eléctrica y, por energías renovables. Por su parte, el Laboratorio de Física contribuirá a la aplicación real y objetiva de los conceptos y teorías de vectores, referido a movimiento rectilíneo, uniforme, variado, parabólico, módulos de elasticidad, entre otros.

Cabe precisar que, el Programa de Ciencias Marítimas Navales cerrará la brecha existente en el proceso de enseñanza – aprendizaje en el área de Navegación, al contar con el simulador más moderno de la región. Estas etapas, consideradas fundamentales en la carrera naval, están conceptuadas en tres. La primera, ha realizarse en el aula de forma teórica; la segunda, a través de la experiencia en un simulador; y la tercera, por medio de prácticas pre profesionales como los viajes al litoral, a las zonas navales y al extranjero; cerrando técnicamente el proceso.



El proyecto de inversión pública en mención, se aprobó en el 2018 con el propósito de convertir a la Escuela Naval en un centro de enseñanza líder en innovación y excelencia académica, que imparta una formación integral de nivel superior, sustentada en principios y valores que enriquezca la que reciben los Cadetes en los aspectos académico, naval, físico, ético y moral.

# Submarino BAP *Angamos* participó en el despliegue operacional SUBDIEX 2019



El submarino BAP *Angamos* (SS-36) arribó el 4 de febrero a la Base Naval del Callao, tras 139 días de navegación y exitosas operaciones conjuntas con la Tercera Flota del Pacífico de la Marina de los Estados Unidos, ejecutadas durante el despliegue operacional *Submarine Diesel Exercises* (SUBDIEX 2019),

La ceremonia fue presidida por el Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz; quien estuvo acompañado por el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Manuel Váscones Morey; el Comandante General de Operaciones del Pacífico, James Thornberry Schiantarelli y el Comandante de la Fuerza de Submarinos, Contralmirante Percy Pérez Bramosio.

Durante el tiempo que duró el ejercicio, el SS-36 participó en maniobras de guerra antisubmarina y antisuperficie con unidades navales y aeronavales de la *U.S. Navy*, demostrando el gran profesionalismo que caracteriza a los submarinistas peruanos. La fase de retorno al Perú tuvo una duración de veintisiete días en inmersión.



## Participación peruana en la Conferencia Media de Planeamiento del IV Ejercicio Naval Multilateral KOMODO 2020, en Jakarta



En la ciudad de Jakarta, República de Indonesia, el 18 y 19 de febrero se llevó a cabo la "Conferencia Media de Planeamiento del IV Ejercicio Naval Multilateral KOMODO 2020"; el mismo que es organizado bienalmente por la Marina de Indonesia, con el objeto de fortalecer la cooperación e interoperabilidad de las Armadas a nivel regional y global, en operaciones de Ayuda Humanitaria y Asistencia en Caso de Desastres (HADR).

La delegación de la Marina de Guerra del Perú estuvo integrada por el Agregado de Defensa en la Mancomunidad de Australia, concurrente en Nueva Zelanda, Indonesia y Singapur, Capitán de Navío Ezio Piana Arenas y el Agregado de Defensa adjunto en la Republica de Singapur y Oficial Enlace en el Centro de Fusión de Información (IFC) de la Marina de Singapur, Capitán de Fragata Amílcar Velásquez Vargas.

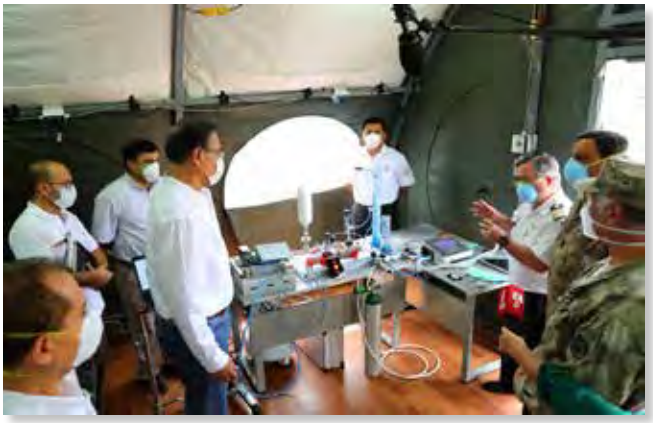
En la conferencia, que fue presidida por el Comandante del Grupo de Batalla de la Primera Flota de la Marina de Indonesia y Director del Ejercicio, *First Admiral* (Comodoro) Didong Rio Duta, participaron cincuenta y tres delegados de las Marinas de treinta países, además de representantes de diversas agencias gubernamentales del país asiático. Por Latinoamérica asistieron, además del Perú, delegaciones de Brasil y de México.

La representación naval peruana coordinó aspectos sobre la participación de la Institución en el "Ejercicio KOMODO 2020", el mismo que está programado para agosto del 2020; así como una revista marítima internacional y actividades de acción cívica médica y de ingeniería.



Cabe destacar que, la participación de la Armada del Perú en eventos de tal trascendencia, permite incrementar los lazos de cooperación con otras Marinas a nivel global, con miras a garantizar la libre y segura navegación en los océanos del mundo.

# Marina de Guerra del Perú presentó a "SAMAY", primer respirador artificial que brindará soporte ventilatorio a pacientes con COVID-19



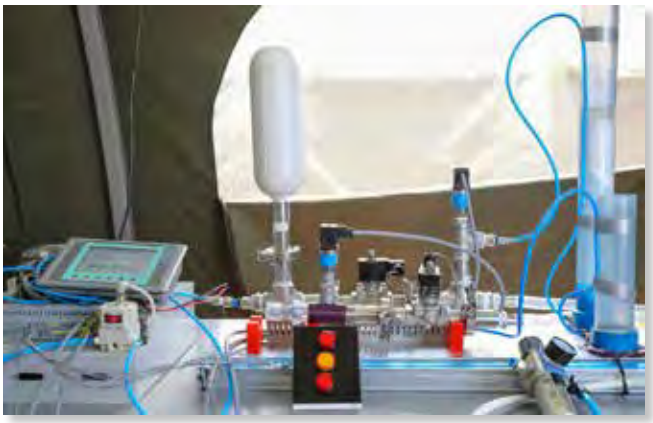
La Marina de Guerra del Perú presentó el primer respirador artificial básico que brindará soporte ventilatorio a pacientes con COVID-19, denominado REPIBAS "SAMAY", el mismo que fue diseñado y desarrollado por el Departamento de Investigación Científica y Tecnológica de la Dirección de Alistamiento Naval (DIALI).

Ante la emergencia sanitaria que atraviesa el país y la posible escasez de equipos de ventilación y respiración artificial para atender casos de coronavirus, la Institución conformó un comité de investigación para su desarrollo, con componentes industriales y de fácil acceso local. Se inició rápidamente la construcción del primer prototipo, el mismo que fue probado, el 21 de marzo, en el Centro Médico Naval. En la fase práctica, se contó con un dispositivo de calibración y un pulmón artificial facilitados por la Clínica Delgado.

Luego de cumplir las especificaciones técnicas, el equipo médico fue aprobado y autorizada su fabricación por el Ministerio de Salud; en lo que constituye una valiosa contribución de la Marina de Guerra del Perú para la recuperación de pacientes críticos con COVID-19.

"SAMAY" que en quechua significa respira, es una máquina electrónica que reemplaza la ventilación pulmonar espontánea de las personas con insuficiencia respiratoria aguda o crónica, por una ventilación mecánica.

En el desarrollo del proyecto participó personal del Servicio de Armas y Electrónica de DIALI, además de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. "SAMAY" cuenta con las especificaciones Norma ISO 9001:2000, Norma ISO 14000:2004 y Norma MIL.



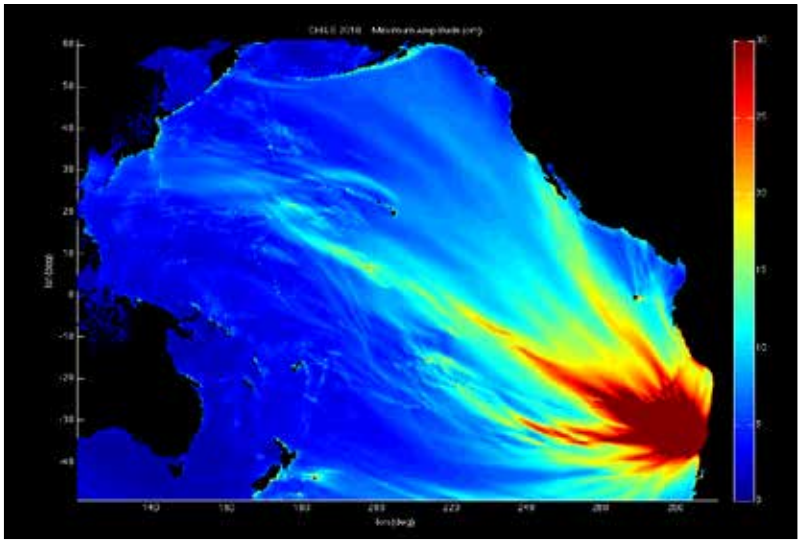
Cabe destacar que, el Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz entregó, en la primera quincena de mayo, los primeros diez respiradores artificiales básicos al Centro Médico Naval. Posteriormente, se elaborarán cien respiradores más, los cuales serán entregados al sistema de salud nacional, como un aporte tecnológico institucional para enfrentar la pandemia.

Magister en Historia Víctor Manuel Torres Laca

CHILE

## Nueva información sobre los efectos del maremoto del 2010

A diez años del maremoto que afectó la Base Naval de Talcahuano, el Almirante en retiro Edmundo González Robles, reveló nuevos detalles sobre los efectos del desastre. González, quien ejerció el cargo de Comandante en Jefe de la Armada entre el 2009 y el 2013, declaró en entrevista al diario *La Segunda* que el *tsunami* afectó considerablemente a la Escuadra en momentos en que se ventilaba el diferendo limítrofe con Perú. El submarino *Carrera* de la clase *Scorpéne* fue golpeado por contenedores arrojados al mar, sufrió daños y debió pasar dos meses en reparaciones. Por su parte, el *Simpson*, del tipo *209*, se encontraba en un dique flotante que acabó varado entre un muelle y el agua. Se requirieron de grandes esfuerzos y de la asistencia de técnicos estadounidenses para reflotar la unidad y retornarla al servicio.



Proyección de la amplitud máxima del *tsunami* del 27 de febrero de 2010 elaborada por la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica de los Estados Unidos. Crédito: NOAA.

El maremoto también afectó a otras unidades, dañó diques, muelles y destruyó las instalaciones a ras de piso, incluyendo talleres de reparación de buques. Se perdieron algunos torpedos valorizados en $1 millón cada uno, un misil y mucho instrumental, de manera que, en conjunto se estima las mermas en $1 300 millones, incluyendo $700 gastados en las reparaciones de la Base.



El submarino *Carrera* en las inmediaciones del puerto de Valparaíso en una fotografía del 2014. Crédito: Florian Wöhrl

Para la autoridad naval, el evento puso en evidencia varios problemas de infraestructura y organización; por ejemplo, la red de comunicación satelital *Iridium* resultó fuera de servicio a

consecuencia de quedar inoperativas las estaciones terrestres necesarias. Desde entonces se han adoptado mejoras para reducir la vulnerabilidad de la Armada frente a eventos similares. *Iridium* fue reemplazado por *Inmarsat* que ofrece mayor confiabilidad, aunque a un costo mayor. Se dotó a las capitanías de puerto de maletas con equipos de comunicaciones. El material trasladable fue ubicado a mayor altura. Además, se duplicaron los mareógrafos, ahora con señales al satélite cada minuto, en vez de cada media hora. Por último, las boyas DART (*Deep Ocean Assessment of Tsunami*) pasaron de una a cinco, instaladas a mil kilómetros de la costa[1].



**ECUADOR**

## Diseño alemán para nuevo buque patrullero



Imagen computarizada del modelo *MPV70 MKII* adquirido por la Armada ecuatoriana. Crédito Fassmer.

Tras una licitación internacional, los Astilleros Navales Ecuatorianos (ASTINAVE EP) firmaron un contrato con la empresa alemana May FASSHER, en diciembre del 2019, para la adquisición del modelo MPV70 MKII. El buque, a ser construido en los astilleros de dicha empresa en Guayaquil, se inscribe en el marco del programa "Navío de Combate Multipropósito" de la Armada ecuatoriana. El diseño permite realizar una variedad de tareas, entre ellas vigilancia marítima, búsqueda y rescate, así como operaciones logísticas. Para estos fines se le dotará del sistema de combate *Orión*, desarrollado por ASTINAVE y de un mástil integrado con un radar digital desarrollado en cooperación entre la referida firma y la italiana Virtualabs. Contará con dos lanchas de intercepción y una cubierta de vuelo capaz de recibir helicópteros de hasta once toneladas. También podrá manejar contenedores y carga líquida que podrá ser empleada para el reabastecimiento de otros buques en altamar[2].

ESTADOS UNIDOS

## Brote de coronavirus en portaaviones



El capitán Brett Crozier, se dirige a la tripulación del USS *Theodore Roosevelt* en esta fotografía tomada en diciembre de 2019. Crédito: US Navy.

El pasado 31 de marzo, el diario *San Francisco Chronicle* hizo pública una carta del capitán Brett Crozier, Comandante del portaaviones USS *Theodore Roosevelt* (CVN-71). En la misiva, fechada el día anterior y dirigida a sus superiores, Crozier indicaba que, ante la detección de casos de coronavirus entre la tripulación se hacía necesario tomar medidas inmediatas. Mantener a los afectados en cuarentena durante catorce días y practicar el distanciamiento social, resultaba imposible debido a las limitaciones de espacio propias de un buque de guerra. Por lo tanto, solicitaba se autorice a desembarcar a la mayor parte de la tripulación en la isla de Guam para cumplir una cuarentena de dos semanas. El capitán argumentaba que, en caso de guerra, la tripulación estaba lista para zarpar y cumplir su misión, pero por estar en tiempos de paz no se debería permitir ninguna muerte innecesaria[3]. El secretario interino de la Armada, Thomas Modly, ordenó la remoción de Crozier, acusándolo de filtrar la carta y crear la percepción de que la Armada no había tomado acción. Viajó a Guam y se dirigió a la tripulación del *Roosevelt* en un discurso que causó malestar por denigrar al capitán Crozier. Sus palabras pronto se filtraron a la prensa, acción que produjo un rechazo generalizado, por lo que debió presentar su renuncia el 7 de abril[4].



USS *Theodore Roosevelt* (CVN-71)

VENEZUELA

# Pérdida de patrullero

El pasado 30 de marzo, el buque de vigilancia de litoral *Naiguatá* (GC-23) se hundió tras colisionar con el crucero de pasajeros RCGS *Resolute*, de bandera portuguesa. De acuerdo con la investigación llevada a cabo por el *Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica* (GAMA) del gobierno de Portugal, el crucero llevaba a cabo reparaciones en sus máquinas cuando fue contactado vía VHF por el *Naiguatá* de la Guardia Costera.



El *Naiguatá* (GC-23) cuando realizaba sus pruebas de mar. Crédito: Luis García Curado.

Se le indicó que debía seguir al patrullero a Puerto Moreno por haber violado aguas territoriales venezolanas. En respuesta, el *Resolute* anunció que reiniciaría sus motores y continuaría su viaje a Curaçao. A continuación, el *Naiguatá* se acercó por estribor y tras un súbito cambio de rumbo colisionó con el crucero a un ángulo de 45 grados. El reporte concluye que el acercamiento fue un acto deliberado, aunque el choque pudo haber sido causado por un efecto de succión cuando el patrullero intentaba pasar por la proa del *Resolute*. El crucero no sufrió mayores daños y permaneció en la escena para proporcionar auxilio, pero se le transmitió la indicación desde Venezuela de que no era necesaria su asistencia. A bordo del *Nariguatá* se debió evacuar su tripulación a botes salvavidas antes de su hundimiento[5].



El crucero *Resolute* en el puerto de Aberdeen, Escocia, en imagen del 2019. Crédito: Rab Lawrence.

## Bibliografía


- FASSMER. (2020). *Fassmer to deliver MPV70 MKII for the Ecuadorian Navy.* Recuperado el 12 de abril de 2020. Disponible en: https://www.fassmer.de/en/news/2020/fassmer-to-deliver-mpv70-mkii-for-the-ecuadorian-navy/
- GAFNI, M., & Garofoli, J. (31 de marzo de 2020). Exclusive: Captain of aircraft carrier with growing coronavirus outbreak pleads for help from Navy. Recuperado el 9 de abril de 2020, de *San Francisco Chronicle*. Disponible en: https://www.sfchronicle.com/bayarea/article/Exclusive-Captain-of-aircraft-carrier-with-15167883.php
- GAMA. (6 de abril de 2020). *Relatório de Investigação Técnica / Investigation report.* Recuperado el 12 de abril de 2020. Disponible en: http://www.gama.mm.gov.pt/images/Relatorios_Tecnicos/2020-065_RCGS_RESOLUTE.pdf
- LAMOTHE, D., Sonne, P., & Kim, S. M. (7 de abril de 2020). Acting Navy secretary resigns after insulting aircraft carrier's ousted captain. Recuperado el 9 de abril de 2020, de *The Washington Post.* Disponible en: https://www.washingtonpost.com/national-security/acting-navy-secretary-resigns-after-insulting-aircraft-carriers-ousted-captain/2020/04/07/263ba574-78f7-11ea-b6ff-597f170df8f8_story.html
- RADIO SANTIAGO. (27 de febrero de 2020). Exjefe de la Armada Edmundo González "Después del 27F faltó honestidad profesional; hubo manejo político". Obtenido de *Radio Santiago.* Disponible en: https://www.radiosantiago.cl/archivo/121004


1. (Radio Santiago, 2020)
2. (Fassmer, 2020)
3. (Gafni & Garofoli, 2020)
4. (Lamothe, Sonne, & Kim, 2020)
5. (GAMA, 2020)

# Publicaciones



Esperanza Navarro Pantac

*Vainstein Borrani, Francisco; Grau Umlauff, Fernando; Loret de Mola, Edgardo; Ampuero Bustillo, Ricardo; Graham Rojas, Alfredo; Falconi Garfias, Jorge; Cáceres Zapata, Orestes*

# Con Lealtad y Coraje. La Fragata Misilera Portahelicóptero BAP Carvajal (FM-51)

*Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2020. XXVI, 516 p., fotos color, 18 x 24 cm.*




El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú saca a la luz este nuevo libro de la colección *Rumbo al Bicentenario*, el cual honra dos magnos acontecimientos: la Independencia de la República y la creación de la Marina de Guerra del Perú. La publicación recoge reflexiones e investigación histórica del camino recorrido por la nación desde la emancipación, sobre todo en la consolidación de la identidad nacional y la concientización del Perú como país marítimo, considerando la evolución del poder marítimo y de la Institución naval.

Así, la adquisición de la primera fragata misilera en la segunda mitad del siglo pasado, representó un esfuerzo más para conseguir o mantener un poder naval con presencia en el escenario internacional, especialmente en el océano Pacífico meridional. Después de la Segunda Guerra Mundial el Perú, comprometido con las fuerzas aliadas en la lucha contra el eje representado por la Alemania nazi de Hitler, la Italia fascista y el Japón, fue beneficiario de la atención de los Estados Unidos de América para modernizar sus Instituciones armadas.

La Marina, en especial, tuvo su oportunidad y recibió un notable impulso gracias a que contaba con un gran líder y marino visionario: el Almirante Roque Saldías Maninat, Ministro de Marina en dos ocasiones, de 1937 a 1939, y de 1948 a 1955. En pos de un poderío marítimo y naval llevó a cabo profundas transformaciones en la Armada, al establecer las bases para la moderna Institución naval que es hoy día. Trabajó con ahínco por tener una Marina con los avances tecnológicos de las marinas de las principales potencias del mundo en la última





gran conflagración, siempre enfocado en conseguir una capacidad disuasiva que permitiera mantener el equilibrio estratégico y estar en posibilidad de proteger y defender el Mar de Grau. Gestionó importantes adquisiciones navales de Estados Unidos, al dar prioridad a la compra de submarinos, arma fundamental en la guerra marítima de los nuevos tiempos: las unidades *Tiburón* y *Lobo*, más tarde BAP *Abtao* y BAP *Dos de Mayo*, respectivamente, incorporados a la Armada en febrero de 1954. Poco después se sumaron los sumergibles *Atún* y *Merlín* e hicieron lo propio, posteriormente, el BAP *Iquique* y el BAP *Angamos*.

Más adelante, durante la década del 70, con el Gobierno Revolucionario, la Marina se encontró en un buen momento de indiscutible poderío naval. Siempre enfocados en el equilibrio estratégico, el Ministro y Comandante General de Marina, Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, gestionó en 1972 la compra de los primeros submarinos tipo Islay: BAP *Islay* y BAP *Arica*. En 1973, se adquirió en Holanda el crucero ligero BAP *Almirante Gra*, y en 1974, se obtuvieron dos submarinos clase *Guppy*: BAP *Pedrera* y BAP *Pacocha*; asimismo, se incrementó el número de aeronaves para la Aviación Naval.

En ese periodo, la Marina intensificó sus esfuerzos para mantener el equilibrio militar en el Pacífico sur. El Alto Mando Naval dispuso se investigara el tipo de navío que marcase la diferencia y le diera a la Armada la capacidad disuasiva y ofensiva. Se inició la búsqueda de un tipo de nave combatiente de superficie que incrementase el alcance de la artillería antisuperficie. Finalmente, se seleccionó la fragata clase *Lupo,* de procedencia italiana.

Fue una acertada decisión que representó, como dice el Almirante Oscar Anderson Noriega, Agregado Naval en Italia en ese momento y autor del prólogo de este libro: "(...) un salto cuantitativo y cualitativo en su capacidad ofensiva y defensiva... que ponía a nuestra Marina en situación de poderosa fuerza disuasiva".

Este libro es el relato historiado de ese navío, el BAP *Carvajal*: un recuento detallado del proceso de adquisición, construcción, implementación e incorporación de nuestra primera fragata misilera. Además, del duro viaje que tuvo que afrontar en la singladura hasta el Callao. Con el testimonio de los propios protagonistas de la gesta, desde el interior mismo del proceso, permite apreciar el acertado trabajo profesional que desarrollaron quienes estuvieron comprometidos en la magna tarea, de constituirse en la primera dotación del BAP *Carvajal.*

La obra, que narra los avatares de la empresa, es fruto del trabajo de investigación, recopilación y redacción de un grupo de Oficiales de Marina que fueron parte de esa primera dotación de la nave: Vicealmirante Francisco Vainstein Borrani, Contralmirante Fernando Grau Umlauff, Capitán de Navío Edgardo Loret de Mola, Capitán de Fragata Ricardo Ampuero Bustillo, Contralmirante Alfredo Graham Rojas, Contralmirante Jorge Falconí Garfias, Capitán de Fragata Orestes Cáceres Zapata.

El libro tiene un valor de fuente primaria para la historia marítima por la inclusión de documentación y fotografías de la época, así como, por la recopilación de los testimonios de quienes participaron directamente en los hechos. Indispensable en nuestra bibliografía naval, lleva una lección de profesionalismo y honor en el cumplimiento de la misión, que las futuras generaciones de marinos tendrán como ejemplo y sabrán valorar.

**Normas para la presentación de artículos**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# *Rumbo al Bicentenario*



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

Facebook Instagram You Tube

# REVISTA DE MARINA




## MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

## BICENTENARIO
## 1821 - 2021

Bienvenidos a nuestro

# Repositorio Digital Naval

La Marina de Guerra del Perú pone a disposición del público en general su repositorio digital naval, del fondo documental histórico y la biblioteca central. Este acervo documental esta dividido en cuatro secciones: Biblioteca Central, Colección Fotográfica, Archivo Histórico y Recursos Audiovisuales.

www.patrimoniodocumentalnaval.mil.pe

207 8900 - ANEXO 2388











Buen viento y buena mar PARA TODOS

Síguenos:

# REVISTA DE MARINA

AÑO 113 / número 2 - 2020

REVISTA DE MARINA
Año 113 / número 2 - 2020

**Director**
Calm. Antonio Vildoso Concha

**Editora general**
C. de F. CC. Nora Dolybeth Hermoza Mori

**Asesoría editorial y coordinación**
C. de C. Michel Laguerre Kleimann

**Comité editorial y científico**
Valm. Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Calm. Andrés Alberto Chiarella Caballero, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos
Calm. Francisco José Yabar Acuña, Director del Museo Naval del Perú
C. de N. Carlos Lema Osores, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos
C. de N. John Rodríguez Asti, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos

© 2020, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos
Av. La Marina cdra. 36 (cruce con la av. Insurgentes s/n), La Perla - Callao, Perú

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

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú
Nº 1995-1033.
**Tiraje:** 3 000 ejemplares

**Traducción oficial:** Teniente Primero 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 113, n. 2 - 2020. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2020
V.; 21.59 cm. X 27.94 cm.
Cuatrimestral
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.



# SUMARIO

**EDITORIAL**

3. DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS

**ARTÍCULOS**

4. LA FUERZA DE INFANTERÍA DE MARINA RUMBO AL BICENTENARIO DE SU CREACIÓN
CAPITÁN DE NAVÍO EDWARD LÓPEZ CAZORLA

14. MEMORIA ORGANIZACIONAL Y SEGUNDA ESPECIALIDAD PROFESIONAL EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERU
CAPITAN DE NAVIO JUAN LLOSA PAZOS

24. EL EMPLEO DEL DESARROLLO TECNOLÓGICO DE TELECOMUNICACIONES SATELITALES PARA LAMARINA DE GUERRA DEL PERÚ
TENIENTE PRIMERO JESÚS ZEGARRA GONZÁLEZ

34. DOCTRINA MARÍTIMA: REALIDAD E INTERESES MARÍTIMOS
CONTRALMIRANTE JEAN JESU DOIG CAMINO

44. PRESENTACION DEL LIBRO MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. BICENTENARIO 1821-2021
CONTRALMIRANTE FRANCISCO YÁBAR ACUÑA

52. PARTICIPACIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS EN LA EJECUCIÓN DEL FALLO DE LA CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA SOBRE EL DIFERENDO DE DELIMITACIÓN MARÍTIMA ENTRE PERÚ Y CHILE
CAPITÁN DE NAVÍO SGC (R) MANUEL HINOJOSA LÓPEZ

62. LA ESTACIÓN SANITARIA EN LA ISLA SAN LORENZO (1826-1931)
ARQUEÓLOGO JOSÉ ANTONIO HUDTWALCKER MORÁN
CAPITÁN DE NAVIO (R) JOHN RODRÍGUEZ ASTI

74. ESCUELA DE APRENDICES NAVALES PRECURSORA DEL CITEN: RUMBO A LOS CIEN AÑOS
TÉCNICO SEGUNDO, PON. CARLOS J. NAVARRO LA RIVA

82. UN PUERTO DEL SUR. MOLLENDO EN UN REPORTE DE FANNIE B. WARD (1890)
DR. CARLOS ARRIZABALAGA LIZARRAGA

**ACTUALIDAD NAVAL**

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

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

108. COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
BIBLIOTECARIA ESPERANZA NAVARRO PANTAC

CONTRALMIRANTE
ANTONIO VILDOSO CONCHA
DIRECTOR



# Editorial

Es un honor presentar la segunda edición de la Revista de Marina, centenaria publicación institucional que sirve como medio de cultura relacionado a diversos aspectos profesionales de nuestra querida Marina de Guerra del Perú.

Para este número, hemos seleccionado nueve artículos que abordan contenidos de índole histórico, marítimo y tecnológico, que incluyen temas específicos referidos a nuestra próximamente bicentenaria Fuerza de Infantería de Marina; los orígenes de la Escuela de Aprendices Navales, precursora del actual CITEN; la Estación Sanitaria en la isla San Lorenzo; aspectos periodísticos inéditos del puerto de Mollendo en 1890, así como los inicios de la Segunda Especialidad Profesional en la Marina de Guerra del Perú, específicamente la Escuela de Superficie; la participación institucional en la ejecución del fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya, y la meridiana presentación que el Director del Museo Naval del Perú realizó al libro sobre los 200 años de la Marina de Guerra del Perú, cuya portada adorna la presente edición.

Del mismo modo, el Suplemento que acompaña a la revista, se ha enfocado a la Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+I) liderada por nuestros marinos, quienes evidencian aquella curiosidad y profundidad en temas de suma importancia para la permanente búsqueda de la superación e independencia tecnológica de nuestra Institución. Este aspecto organizacional, para instituciones líderes y en constante adaptación como es la Marina de Guerra del Perú, cobran singular relevancia en estos tiempos.

Los articulistas del Suplemento, todos miembros de la Marina, suman ocho (08) -se tuvo que dejar en el tintero otros más por limitaciones de espacio-, lo que nos da una idea de la envergadura de esta materia de tanto provecho y potenciales beneficios para las Fuerzas Navales, así como para la salud de la gran familia naval.

Ha sido significativo que la Revista de Marina haya recibido buena cantidad de artículos escritos por nuestros suscriptores para su publicación, lo que evidencia que vamos por el buen camino establecido por nuestros antecesores en la dirección y edición de esta importante herramienta de desarrollo profesional.

Agradezco a todos quienes se dieron el tiempo para preparar y desarrollar sus artículos y notas que enriquecen con sus líneas no sólo a la Revista de Marina, sino, por efecto inevitable, a la Marina de Guerra del Perú.

**El Director**



# LA FUERZA DE INFANTERÍA DE MARINA RUMBO AL BICENTENARIO DE SU CREACIÓN



# *La Fuerza de Infantería de Marina rumbo al Bicentenario de su creación*



**CAPITÁN DE NAVÍO EDWARD LÓPEZ CAZORLA**
Es Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú, Magíster en Política Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval, y Maestro en Ciencias Militares con mención en Planeamiento Estratégico y Toma de Decisiones por la Escuela Superior de Guerra del Ejército. Es egresado de la Maestría en Ingeniería de Sistemas de la Escuela de Posgrado de la Universidad de Lima y graduado de la Segunda Especialidad Profesional de Infantería de Marina de la Escuela de Infantería de Marina.
Se ha desempeñado como Jefe de Pelotón del Batallón Ligero de Infantería de Marina Nro. 5, Jefe de las Bases Contraterroristas Sepahua, Libertad y Contamana, Jefe de la Compañía "C" del Batallón de Infantería de Marina Nro. 1 "Guarnición de Marina", Oficial de Personal del Batallón de Infantería de Marina Nro. 2 "Guardia Chalaca", Oficial Secretario del Comandante de la Fuerza de Infantería de Marina, Jefe del Destacamento de Infantería de Marina "Mollendo", Jefe del Departamento de Seguridad de la Base de Infantería de Marina, Oficial de Dotación del Batallón de Infantería de Marina de Selva Nro. 2 "Teniente Primero Sergio Gonzales Quevedo", Segundo Comandante y Comandante del Agrupamiento de Apoyo de Combate, Jefe del Estado Mayor de la Cuarta Zona Naval y del Comando Especial "Ucayali", y Segundo Comandante de la Fuerza de Infantería de Marina.

**RESUMEN**
El artículo presenta el camino que la Fuerza de Infantería de Marina ha seguido rumbo al bicentenario de su creación, que se conmemorará el 6 de noviembre de 2021. Inicialmente, se aborda, en forma sumaria, la historia de esta Fuerza, desde los albores de la independencia nacional hasta la actualidad, con énfasis en la historia reciente. Luego se analizan los roles estratégicos asignados a la Marina de Guerra del Perú, en los cuales participa la Fuerza de Infantería de Marina; y, finalmente, se plantean los desafíos a los que deberá hacer frente con miras al bicentenario de su creación en las áreas de organización, personal, equipamiento e infraestructura, doctrina y entrenamiento.

**PALABRAS CLAVE**
Fuerza de Infantería de Marina, bicentenario, roles estratégicos, desafíos, organización, personal, equipamiento, infraestructura, doctrina y entrenamiento.

**ABSTRACT**
This article presents the path that the Marine Corps Force has followed towards the bicentennial of its creation, which will be commemorated on November 6, 2021. Initially, the history of this Force is approached in summary form, from the dawn of the national independence to date, with an emphasis on recent history; then the strategic roles assigned to the Peruvian Navy in which the Marine Corps Force participates are analyzed and finally the challenges to be faced in the bicentennial of its creation in the areas of organization, personnel, equipment and infrastructure, doctrine and training are proposed.

**KEYWORDS**
Marine Corps Force, bicentennial, strategic roles, challenges, organization, personnel, equipment, infrastructure, doctrine and training.

## Una mirada a través del tiempo

Los orígenes de la Fuerza de Infantería de Marina se remontan a los albores de la Independencia Nacional, concretamente al 6 de noviembre de 1821, fecha en que el General José de San Martín creó el Batallón de Marina para la guarnición de los buques y arsenales de la naciente escuadra nacional. Durante la Guerra del Pacífico, las unidades de Infantería de Marina tuvieron una actuación relevante durante la campaña de Lima, en la que los Batallones "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca" entraron en combate con las fuerzas de ocupación chilenas en la Batalla de Miraflores, al mando del Capitán de Navío Juan Fanning García y del Capitán de Fragata Carlos Arrieta Mispireta, respectivamente.



Vehículo Blindado Ligero LAVII empleado por la Brigada Anfibia en los diversos roles institucionales a la Fuerza de Infantería de Marina. Fuente: http://www.marina.mil.pe

Posteriormente, en el siglo XX, la Marina de Guerra del Perú vio la necesidad de reactivar la Infantería de Marina como elemento indispensable para cumplir una de las tareas del Poder Naval: la proyección a tierra por medio de las operaciones anfibias. Así, en la década de 1960 se enviaron oficiales y personal subalterno a especializarse en Infantería de Marina a Estados Unidos y Argentina, y se creó la calificación de Infantería de Marina para oficiales y la especialidad del mismo nombre para personal subalterno.

De igual forma, se adquirieron las primeras unidades de desembarco, indispensables para embarcar al personal y medios de las recientemente creadas y organizadas tropas de Infantería de Marina, y de esta forma contar con capacidad anfibia. Cabe resaltar que estas unidades fueron comandadas muchas veces por oficiales calificados en Infantería de Marina, criterio considerado por la superioridad naval, ya que pertenecían al escalafón de Comando General y habían recibido la formación común a los oficiales de esta rama durante los cinco años de formación en la Escuela Naval.

En octubre de 1971 se inauguró la Base Naval de Ancón, el Cuartel General de la Fuerza de Infantería de Marina, compuesta inicialmente por el Batallón de Infantería de Marina Nro. 1 "Guarnición de Marina" como única unidad de combate, junto a la Base de Infantería de Marina, concebida para brindar el soporte logístico a la organización, la Escuela de Infantería de Marina creada para formar los futuros cuadros y la Comandancia de la Fuerza propiamente dicha.

Transcurridos unos años se fueron creando e incorporando otras unidades, como el Batallón de Exploración, que se formó para contar con una organización que esté a cargo de los vehículos de reconocimiento "VR"; el Batallón de Transporte Motor, que tenía a su cargo los diversos vehículos porta tropa (Pegaso, Commandcar, Unimog, entre otros); o la Compañía de Reconocimiento Anfibio, que luego se fusionó con la Compañía "Kilo" (que nació como arma para el conflicto con Ecuador de 1981), para luego conformar la Compañía de Comandos Anfibios.

En la década de 1980 se inició la participación de la institución en la lucha contra la subversión. Así, en 1983 se organizaron los destacamentos denominados "Caimán",



Vehículo Blindado Ligero LAVII empleado por la Brigada Anfibia en los diversos roles institucionales a la Fuerza de Infantería de Marina. Fuente: http://www.marina.mil.pe







Vehículo Blindado Ligero LAVII empleado por la Brigada Anfibia en los diversos roles institucionales a la Fuerza de Infantería de Marina. Fuente: http://www.marina.mil.pe

equipados y entrenados para combatir al terrorismo en las provincias de Huanta y La Mar en Ayacucho. En Sivia, Louisiana, San José de Secce, Corazón Pata, Llochegua, San Francisco, entre otras localidades, se establecieron bases contrasubversivas, desde las cuales se planificaron y ejecutaron operaciones de patrulla que permitieron recuperar el control del área de responsabilidad que había perdido el Estado.

Para mantener en el tiempo los diversos destacamentos de Infantería de Marina "Caimán" fue necesario crear una unidad que se hiciera cargo de la organización, el equipamiento, el mantenimiento y el entrenamiento de estos destacamentos. Con ese propósito se conformó el Batallón de Infantería de Marina Nro. 2 "Guardia Chalaca", que junto con el Batallón de Infantería de Marina Nro. 1 "Guarnición de Marina", el Batallón de Exploración, el Batallón de Transporte Motor y la Compañía de Comandos Anfibios, pasaron a formar parte de la Brigada de Infantería de Marina, que se encargaría de todos los aspectos operativos de la Fuerza de Infantería de Marina, como órgano de línea de institución.

Asimismo, en 1985 la Marina de Guerra del Perú adquirió cuatro buques de desembarco, Paita, Callao, Pisco y Eten, que conformaron la División de Desembarco de la Fuerza de Superficie, reemplazaron a las antiguas unidades de esta clase, y constituyeron las plataformas por excelencia para proyectar el Poder Naval en tierra por medio de las operaciones anfibias que no pueden ser planeadas ni ejecutadas sin medios de Superficie, Aéreos y de Infantería de Marina.

En 1986 la Fuerza de Infantería de Marina tuvo una actuación protagónica en la develación del motín de los internos del penal El Frontón, población penitenciaria constituida por delincuentes sentenciados por terrorismo. Luego de un enfrentamiento armado que duró varias horas, se restableció el orden en el penal con el costo de valiosas vidas de infantes de Marina que entraron en combate, así como numerosos heridos.

A inicios de la década de 1990, la Institución asumió la responsabilidad de pacificar el Frente Ucayali, que comprendía la actual región Ucayali, la provincia de Ucayali de la región Loreto y la provincia de Puerto Inca de la región Huánuco. A fin de controlar esta vasta área de responsabilidad, se conformó la Fuerza de Tarea 100 y se establecieron bases contrasubversivas y bases de patrulla en dos ejes transversales: a lo largo de la carretera Federico Basadre y a orillas del río Ucayali. Para dotar estas bases fue necesario crear unidades temporales que inicialmente fueron los destacamentos "Tiburón", posteriormente los Batallones Ligeros de Combate, y luego los Batallones Ligeros de Infantería de Marina, integrados tanto por oficiales y personal subalterno de Infantería de Marina y de otras especialidades, ya que la Institución se involucró totalmente en la lucha contra el terrorismo, y de esa manera se logró la




Imagen 4. "BAP. PISCO" - Buque Auxiliar Multipropósito AMP-156, plataforma por excelencia para ejectutar operaciones anfibias, logísticas, de apoyo humanitario y gestión de riesgo de desastres, entre otras en cumplimiento a los diversos roles estratégicos asignados a la institución. Fuente: http://www.marina.mil.pe

pacificación del área de responsabilidad asignada.

La Fuerza de Infantería de Marina se movilizó nuevamente a la frontera durante el nuevo conflicto armado con Ecuador de 1995. Los marinos que participaron en acciones de armas merecieron su reconocimiento posterior como "Defensores calificados de la Patria". La Fuerza de Infantería participó también en la movilización de 1998 a la frontera ecuatoriana, antes de la firma del Acuerdo de Paz de Itamaraty, que puso fin a los diferendos entre nuestras naciones.

Mientras continuaba la participación de la Fuerza de Infantería de Marina en el proceso de pacificación nacional, se fueron creando y organizando otras unidades que se agruparon en estamentos de magnitud superior. Así, la Brigada de Infantería de Marina estuvo conformada por el Batallón de Infantería de Marina Nro. 1 "Guarnición de Marina" y el Batallón de Infantería de Marina Nro. 2 "Guardia Chalaca". Posteriormente se crearon el Grupo de Apoyo de Fuegos, constituido por una batería de obuses 122 mm, una batería de morteros 120 mm y una batería antiaérea. Asimismo, se creó la Unidad de Ingeniería como parte de esta organización.

De igual forma se formó el Agrupamiento de Comandos, constituido por la Compañía de Comandos Anfibios, la Unidad Especial de Combate (instaurada en 1986 como una unidad especializada en guerra urbana y rescate de rehenes) y la Compañía de Botes. Asimismo, se creó el Grupo de Apoyo Anfibio, integrado por el Batallón de Exploración, el Batallón de Transporte Motor y el Batallón de Vehículos Anfibios, dotado por vehículos BMR adquiridos en 1987.

El 22 de abril de 1997 la Fuerza de Infantería de Marina vuelve a tener una actuación protagónica en la lucha contra el terrorismo, al participar en la exitosa operación de rescate de rehenes Chavín de Huántar por intermedio de la Unidad Especial de Combate, que, como se mencionó antes, fue creada específicamente para este tipo de situaciones. Los comandos de la Unidad Especial de Combate pusieron de manifiesto el alto grado de profesionalismo, valor militar y elevada moral de combate de los infantes de Marina.

A partir de 2000 se inició un proceso de







Reuniones de Trabajo de Estado Mayor Perú (Fuerza de Infantería de Marina) – EE.UU (Fuerzas de Infantería de Marina Sur – MARFORSOUTH) – Abril 2019, con la finalidad de mantener la interoperabilidad entre ambas Fuerzas y planificar ejercicios multinacionales y actividades diversas de interés mutuo, como parte del rol institucional de apoyo a la política exterior. Fuente: http://www.marina.mil.pe

reorganización y racionalización en las Fuerzas Armadas dispuesto por el Supremo Gobierno, que implicó la fusión de varias unidades en una sola. Es así que la Compañía de Comandos Anfibios, la Unidad Especial de Combate y la Compañía de Botes, que integraban el Agrupamiento de Comandos, se fusionaron para constituir el Batallón de Comandos. A su vez, Batallón de Exploración, el Batallón de Transporte Motor y el Batallón de Vehículos Anfibios, unidades integrantes del Grupo de Apoyo Anfibio, se reunieron en el Batallón de Vehículos Tácticos; y el Grupo de Apoyo de Fuegos se fusionó con la Unidad de Ingeniería para crear el Agrupamiento de Apoyo de Combate. En consecuencia, estas tres nuevas unidades resultantes, junto con el Batallón de Infantería de Marina Nro. 1 "Guarnición de Marina" y el Batallón de Infantería de Marina Nro. 2 "Guardia Chalaca", pasaron a integrar la Brigada de Infantería de Marina, que cambió de nombre al de Brigada Anfibia.

De esta forma, la Fuerza de Infantería de Marina quedaba organizada con la Brigada Anfibia como órgano de línea, la Base de Infantería de Marina y la Escuela de Infantería de Marina, como órganos de apoyo. Como unidades desconcentradas con dependencia técnica de esta Fuerza permanecieron los Destacamentos de Infantería de Marina "El Salto" y "Mollendo", a órdenes de la Comandancia de la Primera y Tercera Zona Naval, respectivamente, y los Batallones de Infantería de Selva Nro. 1 "Teniente Segundo Raúl Riboty Villalpando" y Nro. 2 "Teniente Primero Sergio Gonzales Quevedo", a órdenes de la Quinta y Cuarta Zona Naval, respectivamente.

Durante la década de 2010 se vio la necesidad de balancear adecuadamente la Brigada Anfibia, por lo cual se hicieron los ajustes necesarios. En la actualidad esta organización cuenta con tres unidades de combate o de maniobra, el Batallón de Infantería de Marina Nro. 1 "Guarnición de Marina", el Batallón de Infantería de Marina Nro. 2 "Guardia Chalaca" y el Batallón de Infantería de Marina Nro. 3 "Vencedores de Punta Malpelo". Esta última unidad fue creada en 1997, se desactivó después de la movilización de 1998 y se reactivó en 2017.

Asimismo, se desagrupó el Agrupamiento de Apoyo de Combate, por lo cual el Grupo de Apoyo de Fuegos pasó a formar el Batallón de Artillería "Capitán de Navío Juan Guillermo More", y la Unidad de Ingeniería, que había cambiado de denominación a Compañía de Ingeniería mientras estuvo agrupada, incrementó su magnitud con los medios necesarios y constituyó el Batallón de Ingeniería de Infantería de Marina "Teniente Segundo Juan José Jordán de Vivero". Estas dos unidades son los elementos de apoyo de combate de la Brigada Anfibia.

Adicionalmente, la Brigada Anfibia cuenta con el Batallón de Comandos como unidad de fuerzas especiales y el Batallón de Vehículos Tácticos constituye una

organización particular de apoyo logístico y de maniobra, ya que actualmente está dotada por vehículos ligeros tipo KIA-420, RAM MK3, cuatrimotos y tubulares, así como vehículos portatropa medianos tipo MAN y vehículos blindados tipo LAVII y BMR.

Desde 2008, la institución recibió el encargo de participar en el área de responsabilidad del Comando Especial del Valle de los ríos Apurímac, Ene, Mantaro y Urubamba (CE-VRAEM), inicialmente con un Componente Naval a cargo de seis bases de control territorial. En la actualidad la Fuerza de Infantería de Marina participa en el Componente Naval con un Batallón de Infantería de Marina que se rota en forma anual. Del mismo modo, apoya con personal a la Estación Naval de Pichari y al Escuadrón de Combate Fluvial de Aerodeslizadores (Hovercraft). Finalmente, participa en el Componente de Fuerzas Especiales con pelotones de comandos e incluso en el Componente Aéreo.

Cabe resaltar que la reciente incorporación del BAP Pisco como buque multipropósito y posteriormente del BAP Paita han marcado un nuevo hito en la institución, al ser plataformas que reemplazarán a las anteriores unidades de desembarco. Junto con las lanchas LCU, los vehículos blindados LAV y los vehículos portatropa, constituyen medios con un tiempo de vida útil considerable por delante, que permitirán planear y ejecutar operaciones anfibias, incluyendo las que se realizan con fines de asistencia humanitaria y alivio en caso de desastres.

**Participación en los roles estratégicos asignados a la Marina de Guerra del Perú**

La Fuerza de Infantería de Marina participa activamente en los siguientes roles estratégicos asignados a la institución:

**Soberanía e integridad territorial**

Es el rol primario enmarcado en la Constitución Política del Perú, por lo cual la Fuerza de Infantería de Marina tiene por misión organizar, mantener, equipar y entrenar a sus unidades subordinadas para ejecutar diversos tipos de operaciones orientadas al frente externo. Este rol se mantiene permanentemente mediante el entrenamiento básico, intermedio y avanzado, y la participación en ejercicios conjuntos y combinados.



Reuniones de Trabajo de Estado Mayor Perú (Fuerza de Infantería de Marina) – EE.UU (Fuerzas de Infantería de Marina Sur – MARFORSOUTH) – Abril 2019, con la finalidad de mantener la interoperabilidad entre ambas Fuerzas y planificar ejercicios multinacionales y actividades diversas de interés mutuo, como parte del rol institucional de apoyo a la política exterior. Fuente: http://www.marina.mil.pe

**Participación en el orden interno**

Desde la década de 1980, la Fuerza de Infantería de Marina participa activamente en el control del orden interno, como lo hizo en las provincias de Huanta y La Mar en Ayacucho, en el Frente Ucayali, en Lima y otras ciudades de la costa durante los años de la violencia terrorista. Actualmente controla el orden interno en el valle de los ríos Apurímac, Ene, Mantaro y Urubamba a órdenes del CE-VRAEM, y participa cada vez que lo dispone el Estado en apoyo a la Policía Nacional del Perú.







Visita del Comandante de la Fuerza de Infantería de Marina Sur de los EE.UU (MARFORSOUTH)-Mayor General USMC Michael F. Fahey III a la Fuerza de Infantería de Marina (Junio 2019), con la finalidad de mantener la interoperabilidad entre ambas Fuerzas y planificar ejercicios multinacionales y actividades diversas de interés mutuo, como parte del rol institucional de apoyo a la política exterior. Fuente: http://www.marina.mil.pe

**Apoyo al Sistema Nacional de Defensa Civil**

Esta participación es muy activa cada vez que se producen desastres naturales que afectan a la población civil, como el fenómeno de El Niño costero producido en 2017, que involucró a la totalidad de unidades de la Fuerza de Infantería de Marina, ya sea operando la base modular instalada en Chaclacayo, rescatando niños, ancianos y personas indefensas a bordo de los vehículos LAV, operando Compañía Rápidas de Intervención ante Desastres (CIRD), entre otras actividades.

Otro ejemplo constituye la participación durante la amenaza de desborde del río Rímac producida en 2017, el colapso del sistema sanitario del distrito de San Juan de Lurigancho en 2019 y el estado de emergencia decretado por la pandemia del COVID-19, que se lleva a cabo mientras se elabora el presente artículo.

**Apoyo a la política exterior**

El personal de la Fuerza de Infantería de Marina ha participado en diferentes misiones de paz con oficiales como observadores militares, miembros de Estados Mayores y diversos contingentes militares integrados también por personal subalterno. Tal es el caso de las Misiones de las Naciones Unidas en Namibia, Liberia, Costa de Marfil, Sudán, Eritrea, Etiopía, Haití y Chipre, por mencionar algunas. Hoy se hace presente en la República Centroafricana con un contingente de ingenieros militares.

Asimismo, participa permanentemente en diversos ejercicios multinacionales como UNITAS Anfibio, Bold Alligator, Dawn Blitz, Panamax, y anteriormente en Intercambio Sur y Sociedad de las Américas. En forma anual, personal de la Fuerza de Infantería de Marina participa en la competencia internacional de fuerzas especiales "Fuerzas Comando". El presente año se tenía prevista la participación de una compañía de Infantería de Marina y un pelotón de vehículos LAV a bordo del BAP Pisco en el ejercicio RIMPAC. Lamentablemente, debido a la pandemia producida por el COVID-19, la participación de la institución tuvo que ser cancelada.

**Ejercicio de la autoridad marítima**

La Fuerza de Infantería de Marina participa activamente en apoyo de la Autoridad Marítima Nacional de diversas formas. Un ejemplo concreto lo constituye el accionar de los hoy denominados Batallones de Infantería de Marina de la Amazonía Nro. 1 "Teniente Segundo Raúl Riboty Villalpando" y el Batallón de Infantería de Marina de la Amazonía Nro. 2 "Teniente Primero Sergio Gonzales Quevedo" (antes llamados "de selva"), que dependen orgánicamente de la Comandancia de la Quinta y Cuarta Zona Naval, respectivamente. Estas unidades actúan en apoyo a las correspondientes Jefaturas de Distrito de Capitanía Nro. 5 y 4, planificando y ejecutando exitosamente acciones militares contra la minería ilegal,



Forjando líderes de combate. Ceremonia de reconocimiento a los oficiales egresantes del Programa de Segunda Especialidad Profesional de Infantería de Marina (PSEPIM-2019) – Ancón, diciembre del 2019. Fuente: http://www.marina.mil.pe

la tala ilegal de árboles, el contrabando de combustible, el tráfico de especies naturales y otros ilícitos que se presentan en su respectiva área de responsabilidad.

**Contribución al desarrollo**

La unidad emblemática de la Fuerza de Infantería de Marina para brindar una efectiva contribución al desarrollo de la institución y del país es el Batallón de Ingeniería de Infantería de Marina "Teniente Segundo Juan José Jordán de Vivero", el cual ha participado en la construcción de diversas obras de pequeña y mediana magnitud las veces que ha sido requerida.

**Desafíos para la Fuerza de Infantería de Marina con miras al bicentenario de su creación**

El 6 de noviembre de 2021 la Fuerza de Infantería de Marina conmemorará el bicentenario de su creación. Con base en la revisión histórica sucinta presentada anteriormente y los roles estratégicos antes mencionados, se considera que esta Fuerza deberá afrontar desafíos a superar en los aspectos que a continuación se indican:

**Organización**

Debido a la actual organización de la Brigada Anfibia, salta a la vista la necesidad de contar con una unidad que le brinde autosostenimiento y un adecuado apoyo logístico, también llamado de servicios o administrativo. Por ello, se tiene previsto implementar en el corto plazo el Batallón Logístico, que permitirá realizar las funciones logísticas de abastecimiento, mantenimiento, evacuación y hospitalización, transportes, construcciones y servicios de costa.

Asimismo, se tiene previsto implementar la Compañía de Comunicaciones, que afianzará la capacidad de comando y control de la Brigada Anfibia.

**Personal**

Un adecuado balance de las plantas requeridas de personal superior, subalterno y marinería será necesario para dotar adecuadamente las diferentes unidades orgánicas y desconcentradas de la Fuerza de Infantería de Marina.

Asimismo, preservar el alto grado de liderazgo de sus mandos, desde el nivel de



Ceremonia interna de reconocimiento al recurso institucional más valioso, el personal de la Fuerza de Infantería de Marina. Ancón, 2019. Fuente: http://www.marina.mil.pe







Ceremonia interna de reconocimiento al recurso institucional más valioso, el personal de la Fuerza de Infantería de Marina. Ancón, 2019. Fuente: http://www.marina.mil.pe

jefe de grupo de fuego hasta el nivel de comandantes de unidad y la formación integral del personal de Infantería de Marina, deben continuar siendo asuntos de máxima prioridad. En adición se requerirá la atención a las necesidades de especialización profesional y especialización técnica complementaria.

**Equipamiento e infraestructura**

Es indispensable culminar los proyectos de inversión de "Mejoramiento de las capacidades de la Brigada Anfibia para la defensa del litoral" y "Mejoramiento de las capacidades de la Base de Infantería de Marina", para contar con el equipamiento e infraestructura adecuados requeridos por las diferentes unidades orgánicas de la Fuerza de Infantería de Marina.

Asimismo, es necesario formular proyectos de inversión para atender las necesidades de equipamiento e infraestructura de las unidades desconcentradas de la Fuerza de Infantería de Marina en las diferentes zonas navales.

**Doctrina**

La producción y actualización de doctrina, así como los respectivos manuales y procedimientos operativos, resultan sumamente necesarios. Deben ser difundidos permanentemente en la Escuela de Infantería de Marina y ser de conocimiento obligatorio de todo el personal, de acuerdo con el nivel que le corresponde.

**Entrenamiento**

La consolidación del Centro de Entrenamiento Internacional de Operaciones Anfibias, inaugurado en septiembre de 2019, permitirá afianzar el entrenamiento en el planeamiento y la ejecución de operaciones anfibias de diverso tipo que incluyen las de asistencia humanitaria y apoyo en caso de desastres.



Fotografía del recuerdo tras la ceremonia de inauguración del Centro de Entrenamiento Internacional de Operaciones Anfibias – septiembre 2019. Tiene como visión ser un referente en la región, como centro de entrenamiento para el planeamiento y ejecución de operaciones anfibias. Fuente: http://www.marina.mil.pe

# MEMORIA ORGANIZACIONAL Y SEGUNDA ESPECIALIDAD PROFESIONAL EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ





# Memoria organizacional y segunda especialidad profesional en la Marina de Guerra del Perú




**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. Colaborador de la Revista de Marina desde 1995. Ha publicado artículos en diversos diarios y publicaciones del país.



**RESUMEN**

El autor detalla el desarrollo de las diferentes estructuras organizacionales establecidas en la Marina de Guerra del Perú durante su historia. Para ello, se vale de la memoria corporativa u organizacional, una herramienta que facilita la toma de decisiones y se emplean en la gestión institucional en el corto, mediano y largo plazo.



**PALABRAS CLAVE**

Memoria corporativa, segunda especialización, Escuela Naval, Capitán de Navío Manuel Jiménez Saldías, Centro de Entrenamiento Naval de Armas y Electrónica.



**ABSTRACT**

The author details the development of the different organizational structures established in the Peruvian Navy during its history. For this purpose, he makes use of the corporate or organizational memory, a tool which facilitates decision making and is utilized for the Short, Mid and Long-term institutional management.



**KEYWORDS**

Corporate memory, second specialization, Naval Academy, Captain Manuel Jiménez Saldías, Naval Training Center of Weapons and Electronics


*Dedico este artículo a la memoria del Capitán de Navío Manuel Jiménez Saldías (1890-1948), distinguido oficial de Marina que puso la creación intelectual a disposición de nuestra revista institucional desde que era teniente segundo. Sus valiosos aportes se caracterizaron por ser ideas inteligentes e innovadoras, y tuvieron como propósito fortalecer la organización institucional y la visión estratégica de la Armada de su tiempo.*

*Ser creativo requiere, a menudo, pensar en profundidad y meditar de forma pausada y tranquila sobre las cosas. Como un poeta, el personaje creativo debe ser capaz de conectar con lo más profundo de su ser y, con una gran tranquilidad de espíritu, lograr generar buenas ideas y escoger las mejores para aplicadas al problema o foco creativo en el que esté trabajando.*

*Franc Ponti y Xavier Ferrás, Pasión por innovar (2008)*

## Introducción

Uno de los temas profesionales que tiene el mayor interés para quien escribe estas líneas lo constituye la evolución de las diferentes estructuras organizacionales que se han establecido en la Marina de Guerra del Perú a lo largo de su casi bicentenaria existencia republicana. Algunas de ellas fueron adaptadas de la herencia peninsular o de las misiones extranjeras, mientras que otras surgieron de las ideas y visiones de destacados oficiales de Marina. Desde los primeros años del siglo XX, muchos marinos encontraron en las páginas de nuestra prestigiosa revista institucional el espacio propicio para difundir sus pensamientos y propuestas con los que contribuyeron a hacer más eficiente el funcionamiento del servicio para el cumplimiento de la misión que la Constitución le reserva a la Marina de Guerra del Perú.

No me cabe duda de que analizar las raíces de aquellas estructuras orgánicas implementadas en nuestra institución a lo largo de su trayectoria permite entenderla mejor y, con ello, identificar el *leitmotiv* de la creación o implementación de dependencias o de elementos del servicio naval realizados hace mucho tiempo atrás. Esto puede ser muy útil a la hora de disponerse reingenierías, creaciones experimentales o desactivaciones, ya que contribuye a enriquecer el análisis, y ayuda a la organización a recordar y documentar lecciones aprendidas, evitando la desnaturalización y la redundancia burocrática.

Precisamente esto último está muy relacionado con lo que en el sector empresarial se conoce como memoria corporativa u organizacional, que se define como el conjunto de conocimientos obtenidos por una organización en años de recolección de datos e información, con el propósito de optimizar la toma de decisiones, alcanzar sus objetivos estratégicos y hacer más competente en los niveles profesional y de proyectos de la organización[1]. De esta manera, se acumulan conocimientos, que incluso pueden ser reutilizados para crear nuevos. Se trata de una práctica interesante a la que no siempre se le presta la atención debida.

En este trabajo referido a la memoria organizacional daré una mirada retrospectiva sobre la evolución de la segunda especialización (antes calificación), que tiene como objetivo brindar capacitación teórico-práctica al oficial de Marina después de su graduación en la Escuela Naval, en lo que se conoce como "segunda especialidad profesional".

## Memoria corporativa u organizacional

En la abundante bibliografía que existe sobre gestión del conocimiento[2] desarrollado para el mundo empresarial, los sistemas de memoria corporativa o memoria organizacional son considerados como una de las herramientas que facilitan la toma de decisiones. Estos sistemas, que involucran capital intelectual[3], se emplean

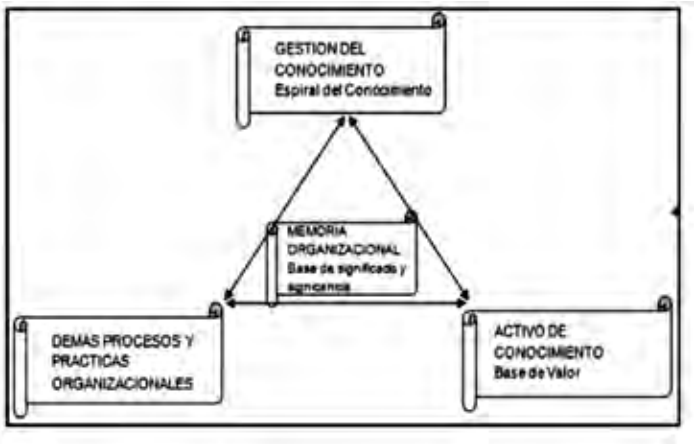
1. GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO. Definición de memoria corporativa. [Consulta: 1 de noviembre de 2020]. Disponible en: http://gestion-grupo1.blogspot.com/2011/02/definicion-de-memoria-corporativa.html
2. "Es un conjunto de procesos y sistemas que permiten que el capital intelectual de una organización aumente de forma significativa, mediante la gestión de sus capacidades para la solución de problemas y cuyo objetivo es crear ventajas competitivas". SARUR ZANATTA, María Susana. La importancia del capital intelectual en las organizaciones. [Consulta: 1 de noviembre de 2020]. Disponible en: https://www.uv.mx/iiesca/files/2014/01/05CA201301.pdf
3. "Es el conjunto de activos intangibles, relevantes para una organización, basados en el del conocimiento como agente productor de capitales económicos, que aun cuando no se refleja en los estados financieros, genera un valor en el presente o puede forjarlo en un futuro". SARUR ZANATTA, María Susana. La importancia del capital intelectual en las organizaciones. [Consulta: 1 de noviembre de 2020]. Disponible en: https://www.uv.mx/iiesca/files/2014/01/05CA201301.pdf




Propuesta de memoria organizacional. Fuente: INFOTEC. Propuesta de memoria organizacional para el grupo de consultores de la empresa E-Blue, S. A. de C.V. mediante el uso de tecnologías de información. [Consulta: 2 de noviembre de 2020]. Disponible en: https://docplayer.es/61518703-Propuesta-de-memoria-organizacional-para-el-grupo-de-consultores-de-la-empresa-e-blue-s-a-de-c-v-mediante-el-uso-de-tecnologias-de-informacion.html

para la gestión institucional en el corto, mediano y largo plazo.

Por supuesto que no toda información pasada es de utilidad o de interés para dotar una memoria organizacional (MEO) en la gestión administrativa, como es el caso de la investigación, el análisis y el estudio de la historia naval, que más bien sirven para extraer enseñanzas profesionales en beneficio de los discentes de los centros de formación y perfeccionamiento de la Armada, así como para el fortalecimiento de nuestra identidad naval mediante el culto de los héroes navales y la conmemoración de gestas. En consecuencia, podrían ubicarse dentro de la llamada cultura naval o institucional.




Memoria organizacional y gestión del conocimiento. Fuente: DE SOUZA PEREIRA, Claudio. Memoria organizacional y gestión del conocimiento. [Consulta: 2 de noviembre de 2020]. Disponible en: http://www.saberes.fcecon.unr.edu.ar/index.php/revista/article/view/93/277

A propósito de ello, los investigadores españoles Franc Ponti y Xavier Ferrás, en su libro *Pasión por innovar*, sostienen que "las organizaciones suelen generar continuamente información que proviene de múltiples fuentes: de incidencias de servicio, averías de planta, expedientes de proyectos finalizados, datos de consumo, etc., y no siempre se convierte en conocimiento organizativo. De hecho, es curioso hacer notar que las empresas no tienen memoria genética. Carecen de este mecanismo biológico que la evolución ha desarrollado para posibilitar que los organismos más avanzados aprendan de su experiencia y eviten repetir errores pasados. Carecen, por tanto, de memoria automática, innata. La memoria de las organizaciones no es más que la de las personas que la integran, y estas se encuentran en permanente rotación. Si no se orquestan mecanismos de gestión del conocimiento, la empresa olvida su experiencia, y ralentiza o invalida su proceso de aprendizaje".




Fuente: https://cepymenews.es/claves-incorporar-innovacion-empresa/

Siguiendo a Ponti y Ferrás, la memoria organizacional se genera con los datos o las ideas que las personas plasman principalmente en el acervo documental de la institución que existe en archivos y en el almacenamiento digital, así como de la experiencia acumulada de sus antiguos miembros, principalmente de aquellos que destacaron en las diferentes áreas y que han registrado sus vivencias o las han transmitido oralmente de manera recurrente. En conversaciones o diálogos con aquellas personas, muchas veces de carácter informal, se extraen ideas poderosas que pueden ser de mucha utilidad para la institución. Como sostiene el famoso secretario de Estado de Estados Unidos Henry Kissinger en su obra *Orden mundial. Reflexiones sobre el carácter de los países y el curso de la historia*: "tradicionalmente, otra manera de adquirir conocimientos ha sido a través de las conversaciones personales. La discusión y el intercambio de ideas han aportado durante milenios una dimensión emocional y psicológica al contenido factual de la información intercambiada, y todavía aporta, intangibles de convicción y personalidad".

En relación con lo dicho, es elocuente el caso del Capitán de Navío Luis Felipe Mantilla Duarte, de la Armada Nacional de Colombia, recientemente fallecido a los 93 años, cuando estaba en servicio activo como asesor permanente del comando de su institución. Alguna vez me comentó un alto oficial de la Armada de ese país que el Comandante Mantilla (Capitán de Navío desde 1972[4]) seguía en servicio con todas las prorrogativas de su grado por su vasto conocimiento de la institución, asociado a una memoria excepcional sobre hechos y

4. ARMADA NACIONAL DE COLOMBIA. Sitio web. [Consultado el 3 de noviembre de 2020]. Disponible en: https://www.armada.mil.co/es/media-gallery/detail/12188/2761



Capitán de Navío Luis Felipe Mantilla Duarte (1927-2020) Fuente. Armada Nacional de Colombia 5.

procesos de su Armada sucedidos mucho tiempo atrás, que requerían ser tomados en cuenta para la toma de decisiones, por lo que solía consultársele con frecuencia.

Otra fuente muy valiosa y útil para los sistemas de gestión del conocimiento y para la memoria organizacional son las memorias anuales y las revistas institucionales. Sobre esta última fuente, la Marina de Guerra del Perú cuenta con su centenaria *Revista de Marina*, que selecciona, edita y publica artículos que aportan conocimientos a ser considerados en la solución de problemas de orden profesional o institucional. Esta fuente invalorable facilita, entre otros temas, el estudio de la evolución de procesos institucionales críticos a lo largo de décadas, como el de la segunda especialidad profesional de los oficiales de Marina.

En las páginas de nuestra *Revista de Marina*, hace ya varios años atrás, encontré los valiosos aportes del Capitán de Navío Manuel Jiménez Saldías (1890-1948), antiguo Jefe de Zona Naval. Jiménez Saldías fue un asiduo colaborador de la revista institucional durante varios años. En un artículo publicado en 1926, al que tituló "Consideraciones generales sobre algunas necesidades de la Armada", siendo Capitán de Corbeta, entre otras ideas, propuso la creación de la Escuela de Especialidades para Oficiales de Guerra empleando como criterio fundamental el hecho de que el valor de la instrucción y la necesidad de mejorar la preparación se acrecientan cada día más, por la diversidad y el perfeccionamiento de las armas. En su opinión, "la misión de aquella Escuela sería la de perfeccionar los conocimientos de los



Capitán de Navío MANUEL F. JIMENEZ SALDIAS Fallecido 7 de Marzo de 1948.



Contralmirante Eduardo Carrasco Toro (1779-1865)
Primer Educador Naval

Oficiales, principalmente en Artillería y Torpedos, para formar especialistas en ambas armas".

A principios del presente milenio, el Alto Mando Naval decidió establecer cambios estructurales en la organización de la Marina de Guerra del Perú. Por ello, se vio conveniente desactivar la Dirección de la Escuela de Calificación de Oficiales (DIRESCALO) y los programas de calificación a cargo de la Dirección de la Escuela Superior de Guerra Naval. Posteriormente, en 2018, mediante directiva experimental, se reestableció la referida Escuela, pero ya no como Escuela de Calificación de Oficiales, sino como Escuela de Segunda Especialidad de la Marina.

En opinión del autor del artículo, este restablecimiento se debió probablemente a que el modelo establecido en 2000 (es decir, la Escuela Superior a cargo de la gestión de los programas de calificación por actividad y por orientación) trajo ciertos inconvenientes que hubiesen podido evitar al recurrir a la memoria organizacional para analizar las razones primigenias o el motivo de la creación de las dependencias involucradas. Dicho de otro modo, ir a la naturaleza de las cosas, partiendo de preguntas básicas como: ¿la Escuela Superior de Guerra Naval fue creada para capacitar a Oficiales Subalternos en programas fundamentales técnicos? o ¿para qué fue creada la Dirección de la Escuela de Calificación de Oficiales? Veremos algo de esto líneas abajo.

## Capacitación luego de la Escuela Naval

La preocupación institucional por la educación de nuestro personal está enraizada en la Armada de la República, desde que el entonces Capitán de Navío Jorge Martín Guise asumió su comando por primera vez en 1821, luego de su creación con el Estatuto Provisorio del 8 de octubre de ese año. La educación institucional tuvo como principal conductor en quien fue el primer educador naval republicano, el Contralmirante don Eduardo Carrasco Toro. Desde entonces se crearon dependencias decididas a la enseñanza naval, donde muchos marinos de guerra se distinguieron en la gestión educativa y en la docencia, actividades que son tempranamente innatas al quehacer profesional.

Para fines del siglo XIX y principios del siguiente, la tecnología en la guerra naval había evolucionado sorprendentemente





y tendría gran impacto en ella, como sostiene el Capitán de Navío Wayne P. Hugues en su clásico *Tácticas de flota*. Nuevas armas como el submarino o las minas no solo obligaron a cambiar procedimientos y operaciones en la táctica naval, sino también en los planteamientos estratégicos y logísticos. Este hecho se hizo muy notorio con las mejoras en los diseños de la artillería (ya como sistema de tiro) y del torpedo, como arma autopropulsada de velocidad considerable.

Por aquel periodo, y dadas las nuevas capacidades de los buques de guerra, surgió una corriente de opinión en nuestra Armada que abogaba por establecer un programa único para los oficiales graduados de la Escuela Naval, cuyo diseño debía incluir todas las áreas de a bordo, vale decir, cubierta (artillería y navegación) e ingeniería. Con ello, el oficial, luego de hacer su carrera en los diferentes departamentos de a bordo, podría llegar a ocupar el cargo de Comandante, provisto de conocimientos y experiencia suficientes para conseguir las mejores condiciones de su unidad.

Así, la Marina de Guerra del Perú dejó de lado el sistema de cubierta/ingeniería a partir de 1920 para reemplazarlo por el cuerpo único (CU) de oficiales egresados del nuestra *alma mater*. Una década después, el siguiente paso en la Amada Peruana sería crear una organización para la capacitación técnica de los oficiales subalternos, lo que también debía contemplar a las tripulaciones de nuestros buques de guerra.

Retomando la propuesta del Comandante Jiménez, citada líneas arriba, la Escuela de especialidades a crearse se llamaría Escuela de Artillería y Torpedos, cuyo programa se dividiría en tres etapas, dos regulares, en las que se estudiarían aspectos generales de cada una de las armas, y una tercera que profundizaría el aprendizaje en ambas armas. Tiempo después, en un artículo publicado en 1929 con el título "El problema de las especialidades", Jiménez Saldías volvió a la carga, con nuevas ideas cuando aún no se implementaba la Escuela para las especialidades de artillería y torpedos. En aquella propuesta, se consideraba la implementación de las especialidades de máquinas, electricidad (y comunicaciones), navegación (e hidrografía), submarinos y aviación naval.

Es importante anotar que el principal esfuerzo en la capacitación luego de la Escuela Naval de los jóvenes marinos de la época se orientó hacia la más moderna plataforma de nuestro entonces pequeño poder naval, el submarino. Esta novedosa arma, que había tenido un rol importante en la Primera Guerra Mundial, se hizo muy atractiva para la mayoría de jóvenes alféreces de fragata graduados entre fines de los años 20 y de los 40. En efecto, según consigna el distinguido historiador naval Capitán de Fragata Jorge Ortiz Sotelo, en su libro *Fuerza de Submarinos. 100 años. 1911-2011*, en 1929 se estableció la Escuela de Submarinos a bordo del BAP Lima, con el apoyo de oficiales de la Misión Naval Norteamericana.

La Segunda Guerra Mundial legó muchas enseñanzas para las futuras operaciones navales, para la organización administrativa y para la conducción política de la guerra, además de dejar en claro la impostergable necesidad de potenciar técnicamente la formación profesional de los oficiales de marina con nuevas especialidades.

Dada esa tendencia, tendría lugar en nuestra Marina la creación del Centro de Entrenamiento Naval de Armas y Electrónica (CENAE), mediante Decreto Supremo del 19 de enero de 1953. Con esta depen-



Escuela de Submarinos, Base Naval del Callao

dencia se dio un paso trascendental en la capacitación técnica en la Marina de Guerra del Perú. Con ello, la institución incursionaba en la guerra antisubmarina, en el empleo del centro de información de combate (CIC) y en el uso de dispositivos electrónicos que aportaban las soluciones más modernas a la problemática de la guerra naval de la época. Es importante señalar que la creación del CENAE estuvo enmarcada dentro de la política modernizadora que lideró el Vicealmirante Roque Saldías, Ministro de Marina y destacado hombre de Estado, y fue posible gracias al plan de ayuda mutua con la Armada de Estados Unidos.

El aspecto más novedoso del CENAE consistía en el exacto "encroche" (como se suele decir a bordo al acople de ejes de propulsión con los engranajes reductores) de la capacitación técnica de nuestros oficiales y de los tripulantes, con el entrenamiento, es decir, cursos teórico-prácticos para lograr impartir conocimientos y, a la vez, generar destrezas en el hombre para con la máquina, así como el dominio de los sistemas electrónicos que recientemente habían sido incorporados en las unidades de combate tipo fragatas y destructores. Este centro fue innovador en la región y reflejó la continua preocupación de nuestra Marina por estar a la vanguardia de la tecnología, como en su momento lo hizo el Presidente Castilla a mediados del siglo XIX, al igual que el Presidente Leguía durante su llamado Oncenio, para lo cual contó con el invalorable concurso de la Misión Naval Norteamericana.

En la década siguiente, tomaría cuerpo en la Marina una corriente de pensamiento que destacó la necesidad de maximizar la formación técnica de los oficiales, impulsando así los programas de orientación. Esta tendencia se puede apreciar en varios artículos publicados en nuestra *Revista de Marina*, como es el caso del Capitán de Corbeta Álvaro Rotalde de Romaña (más tarde Contralmirante y Director de Ingeniería Naval) con el título de "¿Necesitamos oficiales técnicos?" (1962), o el del Capitán de Fragata Alberto Jiménez de Lucio (más tarde Contralmirante y Ministro





de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas Primera Fase) "La especialidad en la oficialidad naval, un punto de vista sobre un tema de actualidad" (1963). Jiménez de Lucio (1925-1981) fue el primer marino peruano graduado en Annapolis, además de ingeniero naval y magíster por el Instituto de Tecnología de Massachusetts.

Los citados artículos dan una interesante aproximación a la preocupación profesional de esos años por la optimización de la carrera, y constituyen valiosos aportes a la memoria organizacional.

Hacia fines de la década de 1960, se atomizó la organización de la capacitación técnica de los oficiales, ya que varias de las Escuelas de Calificación se reasignaron a otros comandos. El CENAE quedó casi exclusivamente a cargo de los programas de entrenamiento y de la formación de los alumnos básicos del personal técnico de la Marina.

(Continuará)

## Bibliografía


- ARMADA NACIONAL DE COLOMBIA. Sitio web. [Consultado el 3 de noviembre de 2020]. Disponible en: https://www.armada.mil.co/es/media-gallery/detail/12188/2761
- DE SOUZA PEREIRA, Claudio. Memoria organizacional y gestión del conocimiento. [Consulta: 2 de noviembre de 2020]. Disponible en: http://www.saberes.fcecon.unr.edu.ar/index.php/revista/article/view/93/277
- GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO. Definición de memoria corporativa. [Consulta: 1 de noviembre de 2020]. Disponible en: http://gestiongrupo1.blogspot.com/2011/02/definicion-de-memoria-corporativa.html
- INFOTEC. Propuesta de memoria organizacional para el grupo de consultores de la empresa E-Blue, S. A. de C.V. mediante el uso de tecnologías de información. [Consulta: 2 de noviembre de 2020]. Disponible en: https://docplayer.es/61518703-Propuesta-de-memoria-organizacional-para-el-grupo-de-consultores-de-la-empresa-e-blue-s-a-de-c-v-mediante-el-uso-de-tecnologias-de-informacion.html
- SARURZANATTA, María Susana. La importancia del capital intelectual en las organizaciones. [Consulta: 1 de noviembre de 2020]. Disponible en: https://www.uv.mx/iiesca/files/2014/01/05CA201301.pdf



# EL EMPLEO DEL DESARROLLO TECNOLÓGICO DE TELECOMUNICACIONES SATELITALES PARA LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ



# *El empleo del desarrollo tecnológico de telecomunicaciones satelitales para la Marina de Guerra del Perú*



**TENIENTE PRIMERO JESÚS RAFAEL ZEGARRA GONZÁLEZ**
Es licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú y en Ingeniería Industrial con Mención en Logística por la Universidad de Piura. Calificado en Ingeniería Electrónica y egresado del Naval Postgraduate School con Maestría en Ingeniería Electrónica con mención de Procesamiento de Señales y Sensores (MSEE). Cuenta con experiencia en áreas de soporte técnico, operaciones y seguridad de información en la Dirección de Telemática. Se desempeña como Jefe de la División de Sistemas Satelitales de la Dirección de Telemática.

**RESUMEN**
El artículo expone la importancia de los sistemas de comunicación satelital, los cuales se han posicionado como una componente necesario para el ejercicio del comando y control en la Marina de Guerra del Perú y para el cumplimiento de sus roles estratégicos institucionales. Factores como los convenios de explotación de recurso orbital, la disponibilidad de nuevas tecnologías de telecomunicaciones y su versatilidad de aplicaciones fomentan el deseo de investigación para la implementación de estos sistemas.

**PALABRAS CLAVE**
Sistema satelital, SES-10, satélite de comunicaciones, ATDMA.

**ABSTRACT**
This article discusses the importance of satellite communication systems, which have been positioned as a necessary component for the exercise of Command and Control in the Peruvian Navy and for the fulfillment of its institutional strategic roles. Factors such as the agreements of exploitation of orbital resources, the availability of new telecommunications technologies and their versatility of applications foster the desire for research for the implementation of these systems.

**KEYWORDS**
Satellite system, SES-10, Communications satellite, ATDMA.

Las operaciones navales se desarrollan en un ambiente cada vez más dinámico y altamente influenciado por la tecnología y la globalización. El número de usuarios y dispositivos conectados y la demanda de aplicaciones y servicios de empleo intensivo de ancho de banda representan un flujo de datos que requieren conectividad de alto rendimiento. En nuestro particular, transmitir cantidades masivas de datos podría resultar insostenible debido a la ausencia de infraestructura terrestre de comunicaciones, que suele ser un común denominador en los entornos operacionales. Factores como estos consolidan a las comunicaciones satelitales como un medio viable, confiable y flexible de conectividad.

De la misma manera, las necesidades de comunicación del usuario son cada vez más exigentes, debido a los diferentes escenarios que pueden presentarse en el





teatro operacional, el cual regularmente comprende geografías complejas, locaciones alejadas y de difícil acceso. Por ello, las comunicaciones satelitales ofrecen dos capacidades excepcionalmente valiosas para el combatiente: la movilidad como capacidad de conectividad bidireccional en plataformas en movimientos, ya sea en tierra, mar o aire; y la radiodifusión controlada, como la capacidad de enlazar a múltiples usuarios en un área de operaciones relativamente extensa.

La Marina de Guerra del Perú lleva ya más de una década recurriendo a los sistemas y redes satelitales como uno de los medios principales de comunicación para el desarrollo de sus operaciones. Así, como parte de sus funciones, la Dirección de Telemática de la Marina tiene la responsabilidad de mantener la operatividad y administrar la Red Satelital Institucional, y lleva a cabo la investigación en las últimas tendencias en tecnología satelital y transformación de la industria, con el fin de entregar servicios de calidad a los integrantes de la red.

**El Estado peruano y su desarrollo satelital**

En 2016 el satélite de observación terrestre PerúSat-1 hizo noticia al ser la representación de un gran salto tecnológico en materia aeroespacial peruana. El PerúSat está equipado con instrumentos ópticos y telescopios, los cuales permiten entregar un promedio anual de 7241 imágenes satelitales de alta resolución. Es importante mencionar que el Perú cuenta con otros cuatro nanosatélites, de propiedad de universidades y de exclusivo uso académico.

A diferencia de otros países de la región, el Perú aún no cuenta con un satélite de comunicaciones de propiedad del Estado, a pesar de que, desde 2009, se han presentado iniciativas políticas que expresan la necesidad pública de contar con uno y que a la fecha no han podido concretarse.



Patrullera marítima.





Como función en el campo de investigación de la División de Sistemas Satelitales de la Dirección de Telemática de la Marina, se realizó el estudio de los posibles recursos espectrales y explotación de espacios orbitales. Debido a su posición con respecto a la Tierra, los espacios de la órbita geoestacionarias son los de mayor demanda. Como estas posiciones son limitadas, la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) es encargada de la distribución de satélites de comunicaciones en órbita y coordinar las frecuencias entre los operadores de redes satelitales adyacentes para evitar interferencias y degradación de señal. De acuerdo con el último reporte de la Union of Concerned Scientist, la base de datos a abril de 2020 registra 554 satélites geoestacionarios, de los cuales 465 son satélites de comunicaciones estatales, militares y comerciales, lo que demuestra el nivel de saturación de la órbita y el consecuente valor de este recurso.

El Perú dispone de tres espacios orbitales geoestacionarias asignados por la UIT, de los cuales dos, PRUAND02 en posición 115.2° W y PRU0004 en posición 85.5° W, están reservados para la prestación de Servicios de Radiodifusión por Satélite (SRS), técnicamente para la retransmisión de señales de radio y televisión; y una, PRU00000, en posición 89.9° W, para prestación de Servicios Fijos por Satélite (SFS).

En adición, el Perú, como Estado Miembro de la Comunidad Andina, comparte la posición orbital geoestacionario 67° W. A través de la Decisión 654 de la Comunidad Andina, aprobada en noviembre de 2006,

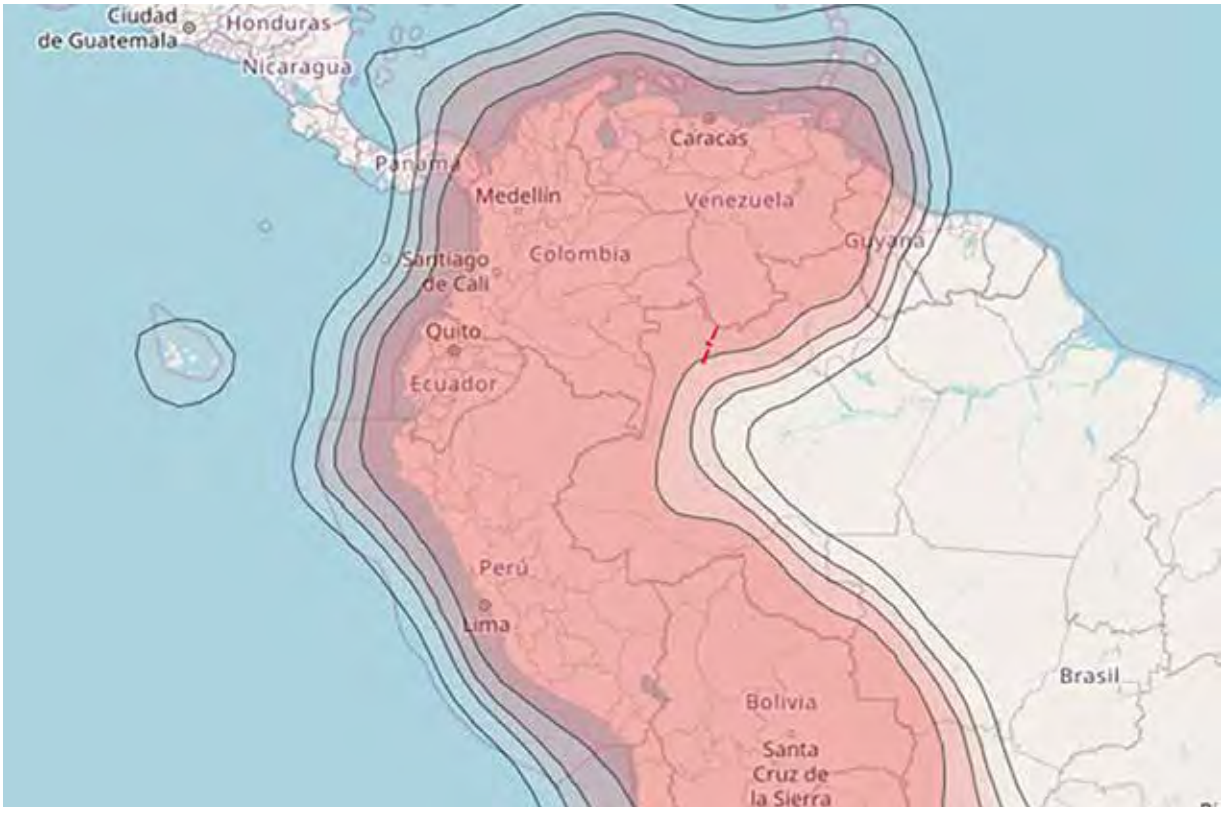



Diagrama de cobertura geográfica de satélite SES-10.





se establece el "Marco regulatorio para la utilización comercial del Recurso Órbita-Espectro de los países miembros", con el fin de garantizar la explotación de mencionado recurso y establecer la Red Satelital Simón Bolívar 2.

En ese contexto, en febrero de 2010, la Secretaría General de la Comunidad Andina suscribió un contrato con la empresa holandesa SES New Skies, en el cual se le cede la utilización de derecho comercial exclusivo del Recurso Órbita-Espectro de los países miembro en la posición orbital 67° W, para proporcionar servicios comerciales de telecomunicaciones satelitales dentro de la zona de proyección terrestre. De igual manera, en el marco del contrato suscrito, el Perú, como país miembro, recibe 17 MHz de ancho de banda satelital sin cargo alguno, el cual sería administrado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Debido a la constante investigación, actualización y modernización que ocupa en sistemas y redes satelitales, la Marina de Guerra del Perú se ubica a la vanguardia tecnológica en la materia a nivel estatal y militar. Dado que el recurso de ancho de banda no se encontraba en pleno aprovechamiento y al determinarse que contaba con los requisitos técnicos y la infraestructura terrestre para comunicaciones satelitales suficiente para recibirlo, en octubre de 2017 se iniciaron las gestiones a través del Ministerio de Defensa para solicitar la asignación y explotación de ancho de banda provisto por el en ese entonces recientemente lanzado satélite SES-10.

Tras un esfuerzo coordinado, el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones suscribieron un Convenio de Cooperación Interinstitucional en diciembre de 2019, según el cual el Ministerio de Defensa distribuiría el ancho de banda de acuerdo con el sustento de requerimiento y capacidad de recepción de cada institución armada. Por ello, desde mayo del presente año la Marina de Guerra del Perú emplea el recurso gratuito del SES-10 para el desarrollo de sus operaciones.

**El satélite SES-10 y su empleo por la Marina de Guerra del Perú**

SES-10 es un satélite estabilizado en tres ejes, modelo Eurostar E3000, fabricado por la compañía Airbus Defence and Space. Su fecha de lanzamiento fue el 30 de marzo de 2017 por la compañía SpaceX. Su carga útil contiene 55 transpondedores[1] de alta potencia en banda Ku, formando tres haces de cobertura en diferentes regiones de América Latina, con un ancho de banda de 36 MHz.

Los alcances del satélite SES-10 están exclusivamente dedicados a la prestación de servicios en América Latina y enfocados en comunicaciones y transferencia de señales de data y video. Estas características son cruciales para el empleo por parte de la Marina de Guerra del Perú, debido a que los volúmenes de datos a transmitir son cada vez mayores y los servicios de *broadcast* y *streaming* de video en vivo se han vuelto parte activa del desarrollo de las operaciones.

Generalmente, gran parte del enfoque satelital se relaciona con el componente del sistema que se envía al espacio exterior. Sin embargo, independientemente del grado de avance tecnológico del satélite, el componente de infraestructura terrestre, conformado por el *hub* o telepuerto y las

1. Dispositivo para recibir una señal de radio y transmitir automáticamente una señal diferente.



Telepuerto principal de la Dirección de Telemática de la Marina.

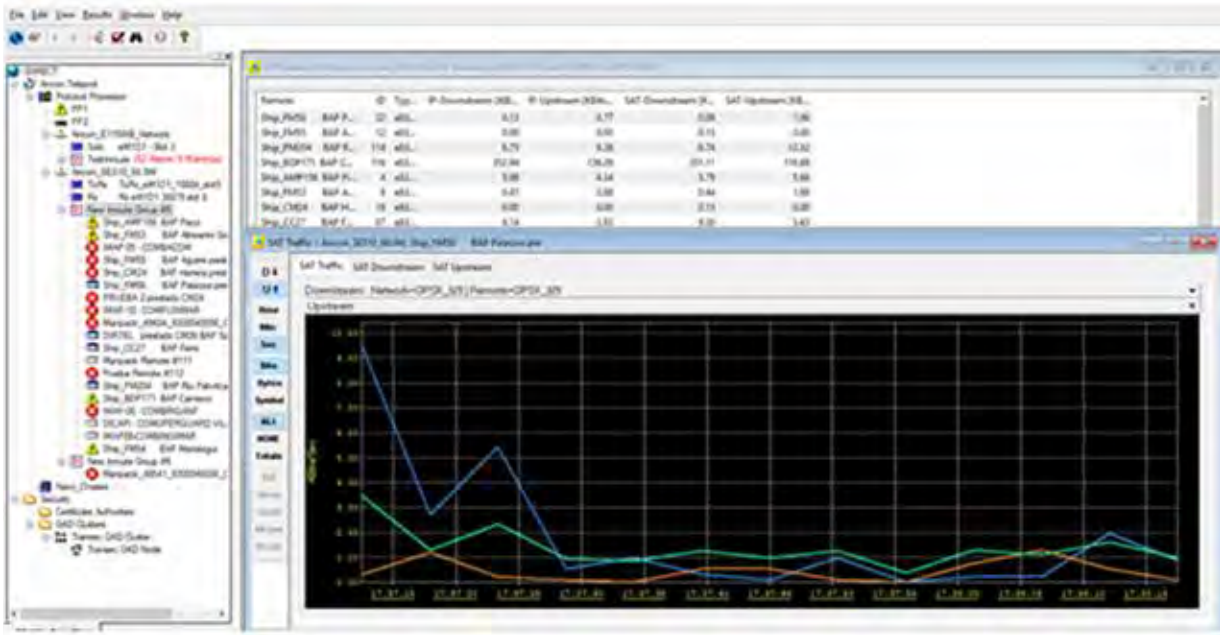
estaciones remotas, guarda el mismo grado de importancia y relevancia para el éxito de la entrega de un servicio de calidad. Ya que el SES-10 cubre el bloque correspondiente a segmento espacial, la Marina de Guerra del Perú orienta sus esfuerzos de investigación en el componente terrestre.

**Actualización tecnológica de infraestructura terrestre de los sistemas satelitales**

La Marina de Guerra del Perú cuenta con estaciones remotas operando con antenas de tipo *flyaway, manpack*, fijas y autoestablizadas en modelo VSAT (Very Small Aperture Terminal), dependiendo de la naturaleza de la plataforma en la que están instaladas, en diferentes zonas navales, áreas y bases del VRAEM, y unidades navales aéreas y de superficie. La principal ventaja de las estaciones remotas en su fácil reubicación, instalación y movilidad.

Estas estaciones permiten el acceso a red y la conectividad de los sistemas de comando y control, internet y *wan* naval, videoconferecias, VoIP, entre otros. Asimismo, la administración y el monitoreo del espectro y ancho de banda en una red de diseño tipo estrella, se realiza a través del Hub principal, compuesta de dos antenas maestras, garantizando una redundancia geográfica. El conjunto de tecnologías espacial y terrestre ofrecen hasta un 99.5% de disponibilidad de señal y cobertura.

El sistema satelital institucional opera en banda Ku, entre 12 y 18 GHz. Debido a la alta frecuencia de operación, las bandas satelitales afrontan desafíos de potencia y precisión. Mientras más alta sea la frecuencia de operación, la señal tiende a degradarse conforme se propaga. Por ello, los sistemas satelitales deben estar en la capacidad de transmitir en alta potencia en banda ancha. En el proceso progresivo de modernización tecnológica, la Marina de Guerra del Perú ha implementado amplificadores de alta potencia o BUC, los cuales aseguran estabilidad en comunicaciones y baja latencia de señal.



Distribución dinámica de ancho de banda a través de aplicativo de control y monitoreo de sistema satelital.

Del mismo modo, la reciente implementación de servidores tipo NMS[2] y PP[3] para el hub permiten gestionar, monitorear y actualizar el software de la red, y asignar recursos de ancho de banda de manera dinámica para múltiples configuraciones de sistema respectivamente.

Considerando que el ancho de banda total debe distribuirse entre las casi 100 estaciones remotas, las principales bondades ofrecidas por los servidores se dirigen a la forma automática e inteligente de segmentar la red de acuerdo con el modelo de calidad de servicio (QoS) dispuesto. Asimismo, les es posible adecuarse a los niveles más altos de esquemas de modulación QAM, PSK y APSK, y obtienen mayores tasas de transmisión de datos mientras se emplea el mismo ancho de banda físico. De esta forma, y en combinación con los módems de última generación de las estaciones remotas, permiten explotar métodos de acceso de TDMA adaptativo[4] y se aprovecha al máximo el rendimiento de los recursos de red. Así, si un grupo de usuarios de red requiere establecer comunicación por videoconferencia, el sistema detecta los paquetes de red de protocolo de video, y se prioriza la asignación de ancho de banda sobre el resto de usuarios que envíen otro tipo de paquetes de red.

2. Un servidor tipo Network Management Station (NMS) ejecuta una aplicación de administración de red. Los elementos de la red se comunican con el NMS para transmitir información de gestión y control.
3. Un servidor tipo Protocol Processor (PP) realiza el seguimiento y la asignación de recursos de ancho de banda para cada tipo de configuración soportada por el sistema.
4. El método Adaptativo de Acceso Múlti

**Conclusiones**

Los sistemas satelitales juegan un papel fundamental para mantener el flujo de información a través de comunicaciones seguras y confiables. En adición a ello, la evolución de los sistemas y su crecimiento exponencial en la industria generan mejoras de servicio, casi comparables con velocidades de fibra óptica y reducción en costos de equipamiento, y son más accesibles.

Además, en el cumplimiento de su rol de contribución al desarrollo social nacional, la Marina de Guerra del Perú participa en tareas de reacción con respecto a coyunturas como la impuesta por el COVID-19, las cuales han demostrado que las telecomunicaciones son un recurso de gran demanda e importancia, no solo para el desarrollo de operaciones navales. A la fecha, la Marina de Guerra del Perú participa en el Operativo Conjunto "Tayta", que tiene como propósito proteger a personas vulnerables del COVID-19 y presta atención a puntos remotos en Moquegua, Cajamarca y Puno, en donde puede no encontrarse infraestructura física de comunicaciones desplegada y las comunicaciones se establecen a través de estaciones *manpack* satelitales.

También debe rescatarse la excelente labor que realiza el Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, a través de las campañas de las Plataforma Itinerantes de Acción Social (PIAS) fluviales y lacustres, tripuladas por personal de la Marina de Guerra del Perú, que proporcionan servicios del Estado y Salud a comunidades ubicadas en las cuencas de los ríos de la Amazonía, y hacen uso del internet satelital, debido a que es necesario mantener estos servicios de manera permanente.

Si bien los servicios del SES-10 representan a la fecha un importante activo y un ahorro




Plataforma Itinerante de Acción Social Lago Titicaca.





sustancial de recursos para la institución, se estima que la vida útil del satélite será de 15 años. También se debe tener en consideración que el acuerdo de concesión del espacio orbital no es de plazo indefinido. En ese orden de ideas, es conveniente continuar con la reglamentación del fomento del desarrollo de tecnología satelital para comunicaciones, a fin de alcanzar una sostenibilidad en el largo plazo, y contribuir con el progreso y aporte tecnológico nacional.

## Bibliografía


- CASTILLO, Oscar. El satélite ya no compite con la fibra, la complementa. [Consultado el 7 de setiembre de 2020]. Disponible en: https://asiet.lat/actualidad/entrevistas/satelite-ya-no-compite-la-fibra-la-complementa-futuro-proximo-aumentara-la-capacidad-disminuiran-los-costes-los-servicios-satelitales/
- CRUZ, Yohel. Perú SAT-1. Los otros cuatro satélites peruanos que también orbitan la Tierra. [Consultado el 7 de setiembre de 2020]. Disponible en: https://rpp.pe/peru/actualidad/peru-sat-1-los-otros-cuatros-satelites-peruanos-que-tambien-orbitan-la-tierra-noticia-1171287
- DATTA, Ansuya. How many satellites orbit Earth and why space traffic management is crucial. [Consultado el 7 de setiembre de 2020]. Disponible en: https://www.geospatialworld.net/blogs/how-many-satellites-orbit-earth-and-why-space-traffic-management-is-crucial/
- PAYER, Marcus. SES-10 Satellite fully operational over Latin America. [Consultado el 7 de setiembre de 2020]. Disponible en: https://www.ses.com/press-release/ses-10-satellite-fully-operational-over-latin-america
- VALDILLO, José. De PIAS & Tambos. [Consultado el 7 de setiembre de 2020]. Disponible en: https://www.elperuano.pe/noticia-de-pias-tambos-88333.aspx




"La historia naval
es nuestra.
CONÓCELA"







/MuseosNavalesdelPeru
#museosnavalesdelperu
museosnavalesdelperu

# MUSEOS NAVALES DEL PERU MNP

**Callao:**
Av. Jorge Chávez 123

**Lima:**
Jirón Huancavelica 170 – 172

**Piura:**
Calle Tacna No. 662




# Proyecto SAMAY, evolución de un proyecto I + D durante un estado de emergencia mundial por una pandemia.

# *Proyecto Samay, evolución de un proyecto I+D durante un estado de emergencia mundial por una pandemia*



**CAPITÁN DE NAVÍO JORGE DORREGO ARIAS**
Se graduó como Alférez de fragata con una licenciatura en Ciencias Marítimas en la Escuela Naval del Perú, Es calificado como Piloto Naval en la Escuela de Aviación Naval, así como piloto del ejercito calificado en la Escuela de Pilotos del Ejercito del Perú. Estudio la Maestría en Control y automatización en la Pontificia Universidad Católica del Perú (2001-2003), Estudio la Maestría en Opto electrónica, Universidad Nacional de Ingeniería UBA- Argentina (2005-2007), Diplomado de Especialización en Gestión Pública Escuela Superior de Administración y Negocios ESAN (2015), realizo estudios en España en Sistemas de Guiado Remoto por Fibra Óptica y Láser en Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial INTA - España (2018-2019), es especialista es sistemas de comunicación Satelital, Iridium e Inmarsat, y a participado como jefe de diversos proyectos de investigación y desarrollo científico de la Marina.
En la actualidad se encuentra siguiendo la Maestría en Desarrollo y defensa Nacional en el CAEN.

**RESUMEN**
El autor reseña la historia del proyecto Samay, un respirador artificial diseñado por la Marina de Guerra del Perú en circunstancias de la emergencia sanitaria debido al COVID-19. El Samay tuvo bajo costo operacional y funcional, y continúa salvando vidas de pacientes que requieren la entubación mecánica.

**PALABRAS CLAVE**
Samay, COVID-19, respirador artificial, Servicio de Armas y Electrónica (SAE), MINSA, DIGEMID.

**ABSTRACT**
The author writes a summary of the history of the Samay project, which is an artificial ventilator designed by the Peruvian Navy in the sanitary emergency situation owing to COVID-19. Samay had low operational and functional cost and continues to save lives of patients who require mechanical intubation.

**KEYWORDS**
Samay, COVID-19, artificial ventilator, Service of Weapons and Electronics (SAE), MINSA, DIGEMID.

## El inicio del respirador básico

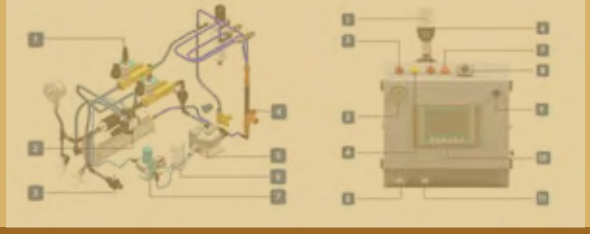
El sábado 21 de mayo de 2020 recibí la llamada del Almirante Fernando Cerdán Ruiz, Comandante General de la Marina, que me comunicó la necesidad de juntar al equipo técnico disponible y presentarme a la brevedad al CEMENA, donde se me proporcionarían dos ventiladores mecánicos de alta gama no operativos. Yo debía tratar la forma de aprender de ellos y confirmar si era posible replicarlos en el menor tiempo posible.

Debido a la dificultad de disponibilidad de personal de ingenieros de la Marina de Guerra del Perú, llamé a Nicolay Vinces, ingeniero mecatrónico de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC), para que se uniese al equipo de trabajo.

## ¿Cómo empieza el proyecto?

El nuevo virus SARS-CoV-2 es un agente causal de la enfermedad coronavirus 2019 (COVID-19), cuya severidad se caracteriza por un rápido deterioro respiratorio, causado por una neumonía intersticial, que finalmente origina una falla respiratoria hipóxica.

La elevada tasa de pacientes de COVID-19 ha generado un alto déficit de ventiladores





mecánicos en las unidades de cuidados intensivos (UCI) del Sector Salud a nivel nacional.

La red nacional de hospitales en el Perú posee una cantidad escasa de ventiladores mecánicos y un número considerable de estos equipos inoperativos. No se cuenta con la disponibilidad de este equipo en el mercado nacional, y el periodo de importación se estima de tres a seis meses.

Por tanto, se evidencia la insuficiente cantidad de ventiladores mecánicos en los diferentes establecimientos hospitalarios, públicos y privados.

Según el incremento exponencial de la curva característica de infección de esta pandemia, no se podrá satisfacer la demanda de estos equipos biomédicos y se necesita una alternativa de solución en corto plazo.

**¿Cómo funciona un respirador artificial?**

Se ha tomado como referencia el ventilador Hamilton C2, utilizado en el Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara (CMST, CEMENA), con la finalidad de realizar un diseño propio, con componentes industriales de mercado local, considerando las limitaciones y regulaciones sanitarias del estado de emergencia por el SARS-CoV-2.

Para entender cómo funciona el prototipo es necesario presentar unos conceptos básicos, que pretendo definir de una manera muy resumida.

**Ventilación mecánica (VM)**

Se conoce como ventilación mecánica a todo procedimiento de respiración artificial que emplea un aparato para suplir o colaborar con la función respiratoria de una persona, que no puede o no se desea que lo haga por sí misma, de forma que mejore la oxigenación e influya en la mecánica pulmonar. El ventilador es un generador de presión positiva en la vía aérea, que suple la fase activa del ciclo respiratorio (se fuerza la entrada de aire en la vía aérea central y en los alveolos).

El principal beneficio consiste en el intercambio gaseoso y la disminución del trabajo respiratorio.

**Tipos de ventilación mecánica**

**Ventilación mecánica invasiva**

También es conocida como ventilación mecánica tradicional. Se realiza a través de un tubo endotraqueal o un tubo de traqueostomía (procedimiento médico que coloca una cánula o sonda en la tráquea para abrir la vía respiratoria y suministrar oxígeno a la persona). Es el tratamiento habitual de la insuficiencia respiratoria.

**Ventilación mecánica no invasiva**

Se realiza por medios artificiales (máscara facial), pero sin intubación endotraqueal. Ha demostrado ser una alternativa eficaz a la invasiva, ya que disminuye la incidencia de complicaciones y reduce costos. Actualmente, se indica en pacientes con edema agudo de pulmón cardiogénico e insuficiencia respiratoria hipercápnica secundaria, enfermedad pulmonar obstructiva crónica (EPOC) y en inmunocomprometidos que no requieran una intubación de urgencia y no tengan contraindicaciones para la VMNI (alteración nivel de conciencia, secreciones abundantes, vómitos).

En condiciones normales, el ser humano moviliza aire entre la atmósfera y el alvéolo y viceversa, fenómeno denominado ventilación desde el punto de vista físico. Para que este se produzca es indispensable el trabajo muscular en fase inspiratoria, así como una adecuada combinación del retroceso elástico del tejido pulmonar y la tensión superficial alveolar para la fase respiratoria.




Ventilador mecánico.

Curva presión-tiempo durante la ventilación espontánea (línea continua) y durante la ventilación mecánica (línea punteada). Obsérvese que en la primera la presión es subatmosférica en fase inspiratoria y supraatmosférica en fase espiratoria. Durante la ventilación mecánica la presión es supraatmosférica durante todo el ciclo.

**Modos de ventilación**

El modo se refiere a la forma en que se interrelaciona la actividad ventilatoria del paciente con el mecanismo de sostén elegido. En este contexto, si el ventilador comanda la totalidad de la actividad, el modo será controlado. Si el enfermo inicia la actividad y el ventilador la complementa, el modo se denominará asistido. Si se combinan las dos condiciones mencionadas, el modo será asistido controlado. Los tres modos citados se denominan de manera amplia ventilación mandatoria continua o CMV (por sus siglas en inglés), contraria a la ventilación mandatoria intermitente o IMV, en la que el soporte mecánico se alterna con la actividad ventilatoria espontánea. Esta última se conoce como SIMV por la inclusión de un sistema de sincronía entre lo espontáneo y lo automático.

Un modo adicional de amplio uso es la ventilación con presión de soporte o PSV, que requiere ventilación espontánea. Esta se asiste durante la fase inspiratoria con una presión programada por el operador, hasta que el nivel prefijado se alcanza. Así, la presión disminuye parcial o totalmente el trabajo muscular, el impuesto por la vía aérea artificial y el generado en los circuitos del ventilador. Se utiliza un flujo desacelerado y servocontrolado por el ventilador, que permite la relajación muscular al aparato sensar.



Explicaciones técnicas sobre los alcances del ventilador artificial.

Existen modos no convencionales de soporte ventilatorio. Los de más amplia utilización son la ventilación con volumen controlado y regulación de presión (PRVC), BIPAP, ventilación con liberación de presión en la vía aérea, ventilación con relación I:E inversa, hipercapnia permisiva y ventilación de alta frecuencia.

**a. Modo controlado**

Puede considerarse el uso del modo controlado en las siguientes situaciones: el tétanos, el coma barbitúrico o cualquier situación que requiera relajación muscular o una condición en la que no exista relajación ni sedación, pero sí incapacidad de la bomba ventilatoria para iniciar la actividad. La principal ventaja del modo es la garantía de entrega de unos parámetros ventilatorios adecuados, constantes, conocidos y modificables de acuerdo con el estado evolutivo del paciente. Dicho de otra manera, el enfermo está completamente protegido. Las desventajas se relacionan con riesgo de arresto o muerte si la máquina falla o se presenta una desconexión no detectada, desuso de los músculos respiratorios con el consecuente desacondicionamiento y atrofia, dificultad en el destete del ventilador, y lucha contra el aparato por desacople principalmente cuando el paciente quiere iniciar su actividad, pero el ventilador se lo impide.

**b. Modo asistido**

En este modo el ciclo mecánico es iniciado por el paciente y suministrado por el ventilador. El mecanismo de inicio puede ser regulado por presión o flujo, lo que corresponde al concepto de sensibilidad, entendido como



Equipos SAMAY listos para ser operados.

capacidad del ventilador para detectar el esfuerzo del paciente, ya sea como una disminución de la presión por debajo de la basal de sostén, o como una caída del flujo por debajo de un umbral mínimo prefijado. En cualquiera de las dos posibilidades se entregarán los parámetros instaurados por el operador. El límite de ciclado puede ser por volumen o por presión.

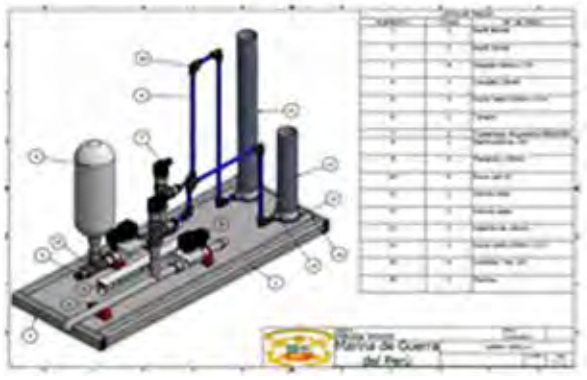
Es uno de los modos más utilizados en pacientes que requieran sostén continuo, en los que aún no está indicada la retirada y en los que se necesite garantizar estabilidad ventilatoria. Su empleo requiere esfuerzo inspiratorio. Las principales ventajas son el uso de los músculos respiratorios y la disminución de la dependencia del ventilador.

Pueden presentarse complicaciones, aunque son menos frecuentes que en el modo anterior, porque durante el esfuerzo del paciente se favorece el retorno venoso. No está exento de otras complicaciones como volu o barotrauma. Al igual que cualquier modo, el riesgo de infección estará siempre presente.

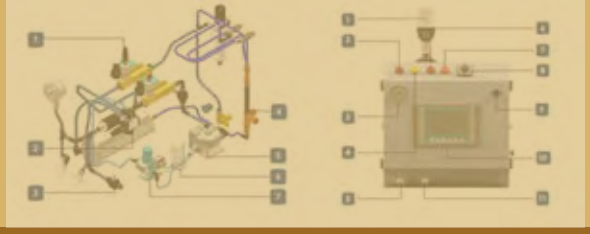
**¿Se puede hacer un respirador artificial con componentes industriales?**

Esa era la pregunta con la que mi equipo de trabajo empezaba el día.

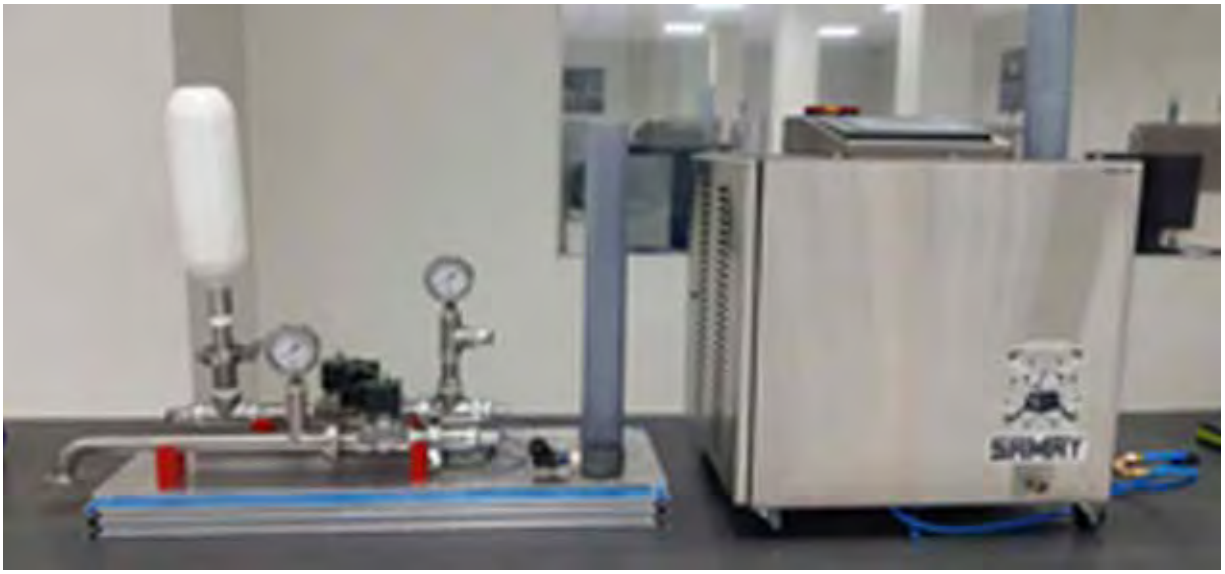
Luego de varios días de búsqueda de información, lectura de documentos técnicos, mecánica pulmonar descrita anteriormente y habiendo desarmado el equipo proporcionado por CEMENA, logramos reducirlo a componentes mínimos funcionales en un táper de plástico. De esta forma informamos de nuestro primer resultado de investigación técnica sobre los respiradores al Comandante General de la Marina.



Primer prototipo del SAMAY Mk0.







Modelo MK0 y Modelo MK1.

**Replicar el modelo**

El siguiente reto propuesto al equipo técnico consistía en saber si era replicable en el menor tiempo posible y cuál sería el mejor modo de operación y máxima funcionalidad que se le podría dar al prototipo.

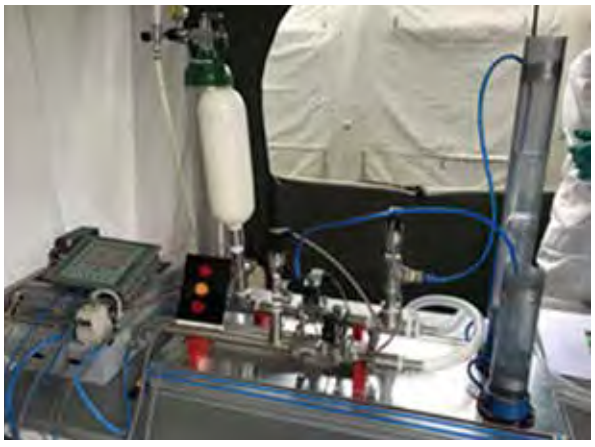
La verdad, eran muchas respuestas por contestar y existían variables técnicas que todavía desconocíamos. El mayor problema con el que luchábamos era la cadena logística de suministro de componentes, ya que si hablamos de tiempo hace cinco meses, toda la exportación estaba cerrada y los tiempos de entrega eran inaceptables.

Pese a esta situación, en los primeros 10 días presentamos un concepto funcional, un segundo táper, pero ya con componentes industriales y válvulas funcionales de mercado local.

**Origen del REPIBAS**

Aunque técnicamente aprendimos e hicimos funcionar un pulmón mecánico artificial, esto no significaba que ya teníamos la solución. Debimos trabajar en una serie de mejoras técnicas, proporcionadas por el equipo de médicos intensivistas del CEMENA, a cargo del Capitán de Navío Manuel Lacca Barrera. Sin la ayuda de su equipo técnico, doctores, técnicos y enfermeras, nunca habríamos tenido el primer prototipo. Fueron días de trabajo de la mano, aprendiendo y modificando una serie de sistemas, hasta definir el equipo requerido y funcional que prepararíamos, con las limitaciones técnicas del caso.

El REPIBAS, con todo lo explicado anteriormente, estaba basado en un sistema



Presentación del primer diseño industrializado.



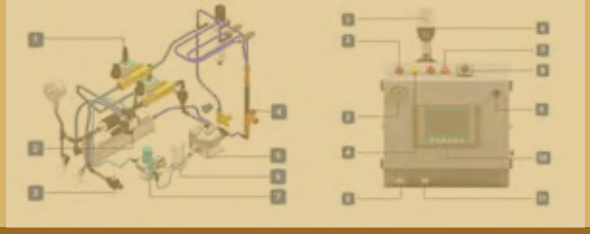
Equipo de médicos intensivistas del CEMENA.

de ventilación mecánica de control positivo de presión. Esto es muy importante de denotar, debido a las complicaciones logísticas y de acceso a la tecnología al iniciarse esta pandemia mundial, ya que asegurar la disponibilidad del equipo y la producción local, con componentes industriales, llámese un PLC (controlador lógico programable), válvulas de uso industrial, etc., era el requisito necesario para iniciar el proyecto. De hecho, por escoger este modo de operación logramos ser el único dispositivo de iniciativa local aprobado por el Ministerio de Salud (MINSA).

**Solución técnica propuesta**

El tanque debe llenarse con oxígeno (O2), que proviene de las redes de los hospitales o de cilindros de oxígeno y aire medicinal. Ambos pasan por unos flujómetros que permiten conocer cuánto flujo de ambos gases pasa hacia el tanque. A partir de esto es posible calcular la concentración de O2 y aire que quedará en el tanque. Ambos gases se unen en un conector que permite el llenado del tanque.

Para permitir o no el paso de la mezcla de gases, se utilizan dos electroválvulas entre los flujómetros y la fuente de gas, las cuales se abrirán hasta que el tanque llegue a la presión deseada, que será como máximo entre 240 y 1000 cmH2O. Este proceso es monitoreado con un sensor de presión en el sistema de instrumentación. Al momento de alcanzar la presión deseada del tanque, se contará con la fuente de aire a una presión relativamente constante y con una concentración deseada de ambos gases, lo cual permitirá realizar el proceso ventilatorio.





**Arquitectura del sistema**

**Componentes electrónicos**

- PLC: controlador lógico programable, encargado de controlar los procesos, abrir las válvulas y la secuencia de respiración, y monitorear el nivel de presiones para dar las alarmas correspondientes.
- Electroválvulas: sistema electromecánico que permite el paso de aire y oxígeno, al recibir una señal de control.
- Panel de control (touch panel): interface hombre-maquina (HMI) que permite el ingreso de parámetros médicos, por parte del especialista.
- Cuadro de alarmas: señal lumínica y sonora que se activa al presentar alta presión, baja presión o desconexión del paciente. Esta primera solución define el concepto de un ventilador básico, al adecuar todas las variables de control y sistema de protección necesarias para salvaguardar la vida del paciente.

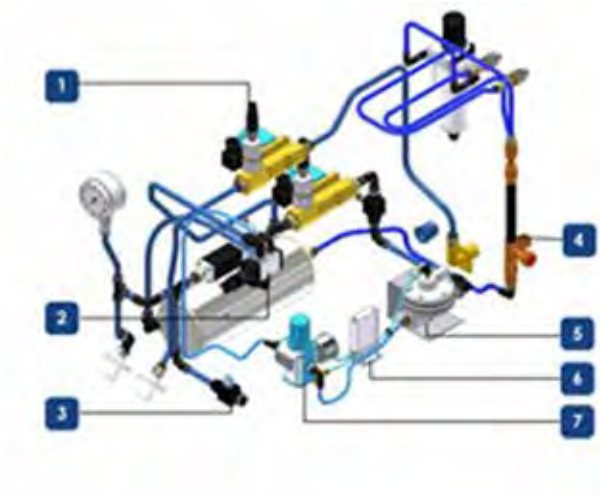
Inmediatamente se solicitó la aprobación de ejecución al usuario principal, la Dirección de Salud de la Marina (DISAMAR), que certificó su viabilidad mediante el Oficio 0644/54 del 31 de marzo de 2020 (Anexo IG-15). El MINSA autorizó su producción mediante la Resolución Directoral 2168-2020/DIGEMID/DDMP/UFDM/MINSA (Anexo IG-5). El 4 de abril de 2020 el Presidente de la República, Martín Vizcarra Cornejo, anunció al país el desarrollo por la Marina de Guerra del respirador artificial básico Samay para ser utilizado en caso de emergencias y ante la ausencia de un respirador artificial de alta gama. Se inició así la fabricación de los 10 primeros respiradores básicos REPIBAS.

**El primer paciente**

Fue muy conocida la foto, que recorrió las redes sociales, de nuestro primer paciente, en algunas de las pruebas preclínicas realizadas con el equipo técnico y el equipo de intensivistas.

**Se inicia la fabricación de los 10 Samay Mk1**

La orden estaba dada: teníamos que fabricar 10 respiradores básicos para el CEMENA. Se inició el proceso de requerimiento técnico, el perfil del proyecto y la asignación de fondos a cargo del DICYTEC, así como la producción a cargo de DIMATEMAR y su ente técnico DIALI/SAE.




Rediseño y mejoras neumáticas del SAE.




Presentación final del SAMAY.

Fueron días intensos, de pandemia, cuidados extremos, compañeros del Servicio de Armas y Electrónica (SAE) contagiados y noches de arduo trabajo de todo el personal técnico, electrónicos y mecánicos del SAE. Sin su trabajo profesional y aportes, no se hubiera logrado culminar con éxito este trabajo.

**Modelo Samay MK1**

Tras su industrialización, el Mk0 se convierte en MK1, y desde entonces oficialmente se le denomina Samay, que en quechua significa "Respira".

**Mejoras en el diseño y la fabricación**

La fabricación de un prototipo por parte del equipo técnico y personal del DICYTEC era una cosa, pero fabricar 10 era diferente. Esta tarea solo pudo ser posible con el aporte del personal y los talleres del SAE.

**Entrega de los 10 primeros Samay Mk2 al CEMENA**

El 13 de mayo de 2020 se realizó la primera entrega de los 10 respiradores básicos REPIBAS, luego de realizar pruebas preclínicas y clínicas a cargo del CEMENA.



SAMAY Mk2 operando con simulador de pulmón mecánico.

**¿Qué es alto flujo de oxígeno?**

A medida que se iba conociendo más la enfermedad con el transcurrir de los meses, y mediante el comité especialista del Centro Médico Naval, se determinó una mejora considerable en el modo de operación del equipo, que contemplaría darle al Samay una capacidad de alto flujo de oxígeno. Esta técnica sería implementada por el equipo de intensivistas del CEMENA, con equipos traídos del extranjero, y que ya en Europa estaba dando resultados satisfactorios. Además, tendría bajo costo operacional y funcional, debido a la alta tasa de mortalidad de pacientes de COVID-19 que ingresaban a UCI y que por la gravedad de la enfermedad requerían de una entubación mecánica.

El empleo de alto flujo no requiere una sala especializada ni personal técnico intensivista. Puede ser operado sin problemas por personal técnico enfermero. Y lo que es mejor, se evita que los pacientes intermedios que empeoran la enfermedad pasen a cuidados críticos a UCI.

Es así que se planteó esta mejora técnica y el rediseño del sistema sin cambio mecánico mayor al SAMAY Mk2. Solo se modificó su empleo dual al sistema, para ser usado de modo ventilación mecánica y alto flujo. Esto se consiguió con la adaptación mecánica de un switch neumático en el panel frontal.

**Modificación de alto flujo al Samay**

Se tuvo que adaptar el mezclador de gases a un punto superior de control de 50 litros/m a 100 litros/m, ya que el flujo de FIO2 normal de un ventilador mecánico es no mayor a 5 litros/m. Para este propósito, se adaptó un Venturi y un sensor de oxígeno que requería el Samay como mejora.






En esta nueva presentación se observa un selector de palanca que permite cambiar de Ventilación mecánica a sistema de Alto flujo de oxigeno.

En estas circunstancias se iniciaron las pruebas clínicas con el equipo Samay dual de alto flujo de oxígeno. Con las pruebas realizadas se constató que esta nueva capacidad permitía a los pacientes intermedios recuperarse de la enfermedad en un 80%, que los libraba del ingreso a la etapa avanzada de la enfermedad, la entubación invasiva mecánica y el internamiento en una sala UCI, con el equipo periférico y los intensivistas médicos necesarios.

La operación de ventilación por alto flujo de oxígeno no requiere una sala UCI, no es intensivista y es de uso externo. Además, no es invasiva, es decir, se realiza por cánulas de respiración externa.

Esta mejora permitió la replica en los 10 respiradores fabricados por la Marina de Guerra del Perú, con un sistema dual de modo de operación (alto flujo y ventilador mecánico).

**Nuevo interface del software dual, ventilador y alto flujo**

En esta nueva presentación se observa un selector de palanca que permite cambiar de ventilación mecánica a sistema de alto flujo de oxígeno.

En la fase II del proyecto CONCYTEC se planteó la mejora del modo de operación de control positivo de presión por control por volumen, debido a la apertura del mercado logístico internacional para tener acceso a sensores de flujo, caudalímetros y sensores de oxígeno. De este modo se podría producir el flujo de aire necesario, no por una turbina, sino con el empleo de un blower de aspas mecánico, que proporciona el aire requerido para la mezcla de oxígeno y medido por el sensor de flujo, a fin de lograr la operación por control de volumen.

**Destino final del Samay**

El MINSA, con el convenio firmado con la Marina de Guerra del Perú, a través de



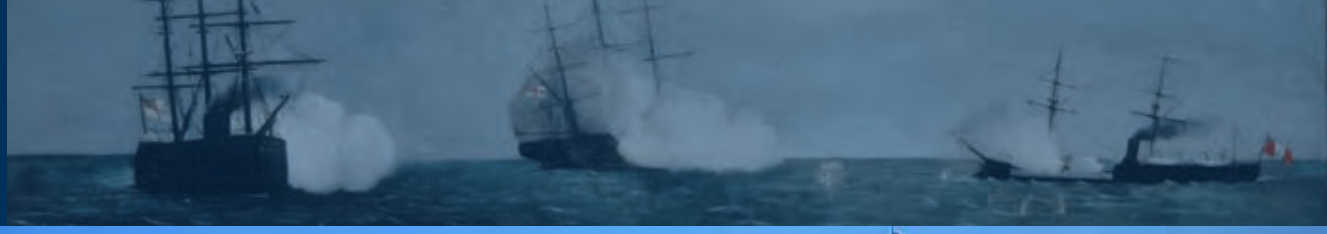

El 13 de mayo del 2020, se realiza la primera entrega de los 10 respiradores básicos REPIBAS, habiendo realizado pruebas pre-clínicas y clínicas a cargo del CEMENA.

la Dirección General de Medicamentos, Insumos y Drogas (DIGEMID), otorgó con resolución de empleo la licencia al Samay solo durante el periodo de emergencia. El Proyecto Samay calificó en uno de los concursos lanzados por la plataforma del CONCYTEC y se le otorgó una subvención de dinero con la finalidad de mejorar el equipo y permitir ser acreditado y certificado para su empleo en el sistema médico nacional.

El equipo técnico de desarrollo hoy trabaja en las mejoras técnicas requeridas con la suma de todas las bondades del Samay.

**Agradecimiento**

El éxito del Samay es la suma de esfuerzos de muchas personas, como el Ingeniero Nicolay Vinces y al Técnico Edgar Rojas, parte central del equipo técnico, pero tengo que agradecer especialmente al SAE y a sus más de 130 personas que conforman esa gran familia naval. A ellos mi más sincera gratitud.





# PRESENTACIÓN DEL LIBRO
# *Marina de Guerra del Perú. Bicentenario 1821-2021*[1]

1. Este artículo se basa en el texto de presentación que realizó el autor durante el acto de inicio de las actividades por el Bicentenario de la Marina de Guerra del Perú, el jueves 7 de octubre de 2020, en el Centro Naval del Perú, en San Borja.



**CONTRALMIRANTE FRANCISCO YÁBAR ACUÑA**
Director del Museo Naval del Perú. Miembro de Número de la Academia Nacional de la Historia, del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú y del Centro de Estudios Históricos del Ejército. Miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia de España.

**RESUMEN**
El autor se refiere al libro *Marina de Guerra del Perú. Bicentenario 1821-2021*, un volumen de lujo editado por nuestra institución, que narra su historia, sus héroes, su visión y su sacrificio durante los pasajes más difíciles de nuestra vida republicana.

**PALABRAS CLAVE**
*Marina de Guerra del Perú. Bicentenario 1821-2021*, libro de divulgación, Marina de Guerra, Miguel Grau, política nacional marítima.

**ABSTRACT**
The author refers to the book Peruvian Navy. Bicentennial 1821-2021, a deluxe volume edited by our institution, which narrates its history, heroes, vision and sacrifice during the most difficult fragments of our Republic life.

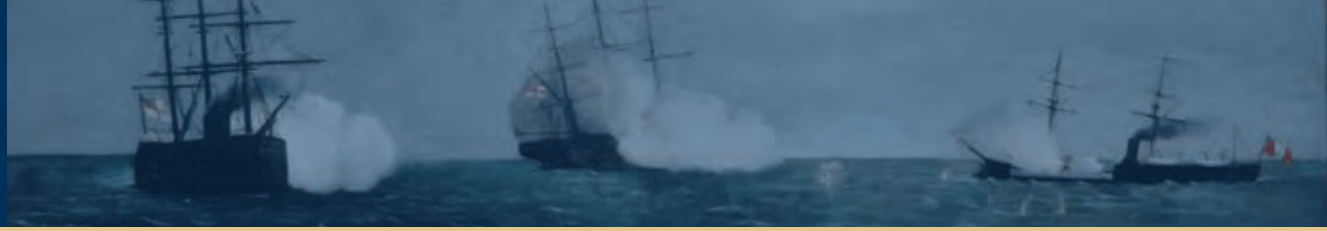
**KEYWORDS**
Peruvian Navy. Bicentennial 1821-2021, divulgation book, Navy, Miguel Grau, Maritime National Policy

El libro Marina de Guerra del Perú. Bicentenario 1821-2021 es una obra de divulgación, género que tiene como objetivo interpretar y hacer accesible a la sociedad un tema puntual, en este caso una estructura de larga duración, como es la Marina de Guerra del Perú. Se dirige a las personas interesadas en comprender por qué existe la Armada, cómo se ha desarrollado y en qué situación se encuentra en la actualidad. Gracias a este tipo de libros, el conocimiento de la materia expuesto difunde un mensaje positivo a la sociedad, más allá del ámbito puramente profesional y académico de los miembros de la institución que, ciertamente, son quienes mejor la conocen.

El libro de divulgación expone, entonces, de manera sencilla pero contundente, un estado de la cuestión. Es una especie de fotografía de detalle de cómo estamos y cómo hemos trabajado para llegar a este punto de la historia, en las puertas de nuestro bicentenario.

Lamentablemente, cuando estos libros no se enfocan en transmitir una idea clara, tienen solo utilidad en los aparadores, en los libreros de bibliotecas o como adorno por mostrar alguna fotografía de muy alta calidad en su carátula. No es el caso de esta obra y me voy a abocar a describirles el porqué.

Un buen libro de divulgación tiene una estructura inteligente, una arquitectura



compositiva que invita al lector a conocer el estado en que se encuentra una institución. Asimismo, presenta una sucinta historia de su pasado y concentra su esfuerzo en mostrar el presente, al enseñar orgullosamente las imágenes que denotan ese estado. Mejor aún si el libro de divulgación también incluye la visión de los hombres de la institución por continuar y hacer mejor el trabajo que les encomienda la nación.

La Marina de Guerra del Perú cuenta con una larga tradición editando este tipo de obras. La mayoría de quienes tenemos más de medio siglo de existencia podemos recordar el primero de estos libros de divulgación que presentó la Armada Peruana en 1987, cuando era Ministro de Marina el Almirante Don Julio Pacheco, y Comandante General el Almirante Víctor Nicolini del Castillo. Se trata de un hermoso libro de 160 páginas editado en París y que dedica la mitad de su contenido a narrar la historia de la Marina de Guerra y el resto a mostrar cómo se encontraba la institución en aquel entonces.

La segunda oportunidad en que se presentó un libro de divulgación de la Marina de Guerra del Perú sucedió en 2001. Se trata de un libro de 245 páginas que resumidamente explica la historia de la institución en las puertas del nuevo milenio.

Un tercer libro se imprimió en 2007. Se profundizó el estudio histórico y se mejoró, en general, la composición de la obra, tanto así que su éxito mereció una nueva edición en 2009.

El libro que hoy analizamos continúa y mejora esta tradición por diversos motivos.

En primer lugar, su formato. La carátula, a mi gusto, es más elegante, con los colores azul y oro, los colores de nuestra Armada. Los libros anteriores eran de tamaño A4 y este es más grande, acorde con la importancia del momento histórico que conmemora. El tipo de papel es también de mejor calidad y mayor gramaje. En el mundo de los bibliófilos —me incluyo en él—, estamos ante una edición de colección.

También es notoria la calidad de las imágenes y fotografías. No es fortuito que uno de los mejores fotógrafos de obras de arte del país, si no el mejor, el Señor Daniel Giannoni, haya realizado las tomas a los óleos de pintura marinista que, en muchos casos, se presentan por primera vez al público.

En cuanto a su composición, el primer capítulo de nuestro libro, de 74 páginas, se titula “La Marina de Guerra a través de la historia del Perú”. Se trata de un renovado enfoque que muestra el riquísimo y milenario vínculo del hombre peruano con el mar. En este sentido, se incorpora a la narrativa histórica el demostrado hecho que Caral, la civilización más antigua de América y una de las primeras del mundo, fue una civilización agrícola y marítima, y que la expansión de los patrones culturales se realizó de la costa a los Andes.

El texto privilegia la información sobre la capacidad de navegar de los antiguos peruanos en inmensas balsas con velas y guaras, lo que les permitió recorrer de manera continua la costa del Tahuantinsuyo e incluso llegar a la Polinesia con el inca navegante Túpac Yupanqui, cuyo viaje ya ha dejado de ser legendario para convertirse en ciertamente posible, gracias a los resultados de las expediciones Kon-Tiki y Tangaroa.

Mas cercana a nuestra época es la historia naval del Virreinato. El libro describe cómo el Perú se insertó en un mundo cuya principal vía de comunicación era el mar, y cómo el opulento y rico Virreinato del Perú se vio en la necesidad de contar con su propia flota, la Armada de la Mar del Sur, para defender sus barcos en las rutas comerciales y sus poblaciones costeras del ataque de las potencias europeas enemigas de España.

Del tiempo virreinal, casi 300 años, se recuerdan las expediciones que, tras zarpar

del Callao, descubrieron las islas Salomón y las Marquesas, y que nuestros marinos recorrieron y dieron cuenta detallada, por primera, vez de las actuales costas de Canadá y Alaska.

No se dejan de lado otros hechos de importancia, como el establecimiento de la primera Escuela Naval entre 1657 y 1709, así como su heredera, la Escuela de Pilotos, y la Capitanía de Puerto del Callao, ambas establecidas en 1791 por uno de los virreyes más progresistas que tuvo el Perú, Frey Francisco Gil de Taboada y Lemos, caballero de la Orden de San Juan de Jerusalén, Teniente General de la Real Armada y Ministro de Marina en España, instituciones que siguen hoy en pie.

Por ello, cuando se produjo la independencia, la Armada Peruana heredó del tiempo virreinal sus instalaciones, buques y los primeros marinos que habían egresado de las aulas de aquella Escuela fundada en las postrimerías del siglo XVIII. Nuestra Marina es, entonces, un puente que une el pasado virreinal con el presente republicano, es la viva muestra de la continuidad y del cambio de una sociedad que se despojó del absolutismo monárquico para optar por su autogobierno democrático.

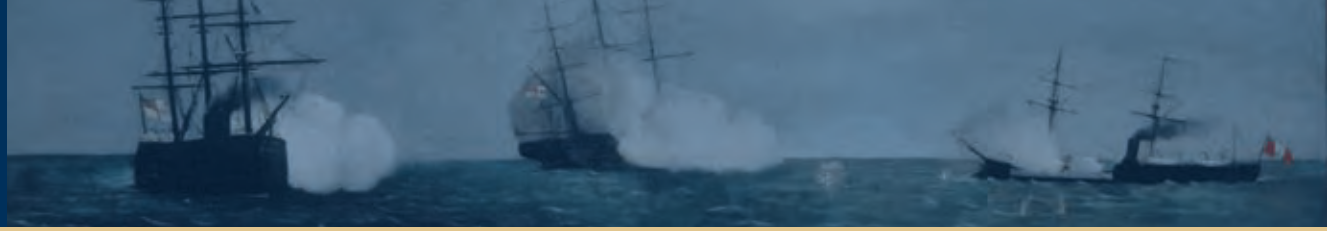
Es verdaderamente un orgullo leer en estas páginas el devenir de nuestra historia naval. Por primera vez el Pabellón rojo y blanco del Perú independiente flameó en un buque nacional el 17 de marzo de 1821, cuando los hermanos Cárcamo capturaron la goleta virreinal Sacramento. Cuando el 8 de octubre de ese año se promulgó el Estatuto Provisorio, la primera Carta Magna del Perú independiente, se especificaba que el Protector José de San Martín era el Generalísimo de las Fuerzas de Mar y Tierra del nuevo Estado, y se le encargaba formar sus reglamentos como parte del proceso de defensa de la independencia del Perú. Nosotros, los marinos, hemos querido ver en ese acto el símbolo del bautismo de una Armada que ya tenía partida



de nacimiento. El momento es especial, pues une a la Armada con la esencia palpable de la vida en sociedad de los peruanos, la Constitución. La Marina de Guerra del Perú, a través de la historia, ha cumplido con ese compromiso de defender la Constitución, las leyes, la soberanía y la integridad del país con ejemplar cabalidad.

El ejemplo prístino que nos han dejado nuestros más destacados héroes, en especial la figura del Gran Almirante don Miguel Grau Seminario, se describen muy bien en este libro.

El segundo capítulo merece especial atención. Su título es muy sugestivo: "Fijando nuestro rumbo". A mi modesto entender, es la gran novedad y el gran aporte del libro a nuestra historiografía naval. No se necesita ser adivino o pitoniso para afirmar que lo aquí escrito dará mucho que hablar. Es la primera vez que de



forma clara, precisa y contundente se pone por escrito en un libro de esta naturaleza cuál es, en este momento, nuestra visión de futuro. Pero volvamos a lo esencial del inicio. La iconografía es importante y el mensaje impreso también: se ve al Comandante General al pie del monumento al Gran Almirante Grau. Estamos ante la máxima autoridad moral que señala con su ejemplo el rumbo de nuestro comportamiento y la más alta autoridad naval en pleno ejercicio de su comando. Es un símbolo de continuidad de ideales. Y el mensaje que el Comandante General transmite es una máxima irrebatible: "El derrotero institucional se basa en los valores del Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario".

En este capítulo se plasman nuestros actuales conceptos de poder naval, intereses marítimos, la simbiosis estratégica entre los atributos del mar y la Marina de Guerra, objetivos institucionales, las áreas de interés geoestratégico, así como la misión, la visión, los roles y las funciones de la Armada en nuestro dominio marítimo, las cuencas fluviales y las áreas lacustres. Finalmente, se explica la política nacional marítima recientemente promulgada, que brinda la orientación estratégica para el uso eficiente de nuestros recursos.

Insisto en decir que la manera clara, sencilla y directa —que tanto distingue a nuestra cultura organizacional— con la que se definen estos conceptos hace de esta obra ya no solamente un libro de divulgación, sino un texto de consulta obligada para verificar qué conceptos estratégicos usan los peruanos, cuáles son nuestras aspiraciones y cómo nos queremos comportar en el concierto de las naciones marítimas.

No puede faltar en un buen libro de divulgación el estado en que se encuentran nuestras fuerzas navales. El tercer capítulo se encarga de ellas. Es un verdadero placer para la vista. La calidad de las fotografías es insuperable, con nuestros buques, submarinos, la aviación naval, la infantería de Marina y la Fuerza de Operaciones Especiales.

Los que ya no visten el uniforme, pero vibran al escuchar el Himno de la Marina, no dejarán de revisar una y otra vez estas páginas. Quienes están en actividad las leerán con satisfacción, pues son el reflejo del motivo de su profesión. Pero como la Marina es de todos los peruanos, nuestros compatriotas llenarán su pecho de sano orgullo al ver el temple de sus Fuerzas Navales.

Puede haber Marina sin buques, pero no puede haber Marina sin marinos. El que crea que estoy equivocado, pregunte a la historia por qué cuando ya no teníamos buques en la Guerra del Pacífico, el Capitán de Navío Juan Fanning dijo a sus hombres: "Adelante, Marina, adelante" durante la batalla de Miraflores. O por qué el Capitán de Navío Luis Germán Astete comandó la Cuarta División del Ejército en la batalla de Huamachuco. Mientras haya marinos nuestra marina existe.

El título del capítulo IV sintetiza muy bien nuestro espíritu: "Nuestro personal, primero". Sus páginas descubren las bondades de nuestros centros de formación y describen cómo se forman los marinos para ser excelentes profesionales y ciudadanos virtuosos, cómo es su entrenamiento, y cuál es su rutina para convertirse en los mejores de su género. Tenemos a la bicentenaria Escuela Naval, la prestigiosa Escuela Superior de Guerra Naval, el Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval (CITEN), el Centro de Educación Técnico-Productiva Marinero Pedro Pablo Unanue Carrillo, la Escuela de Sanidad Naval, y los numerosos colegios en donde estudian nuestros hijos. Súmense a ello la Sanidad Naval y los establecimientos de salud que nos hacen sentir tan orgullosos, pues garantizan que la salud sea la base del bienestar. Los centros de esparcimiento y los clubes del personal naval



con diversas sedes cierran este importante capítulo. Todos ellos son muestra de la preocupación de la Marina de Guerra por su personal.

Desde 1980 el Perú sufre el azote del accionar de grupos criminales que buscan tomar el poder para complacer oscuros intereses que nuestro pueblo no comparte. Los métodos de estos delincuentes se basan en el crimen, el terrorismo, la extorsión, el narcotráfico y, por supuesto, las burdas mentiras. No se trata de una lucha armada, menos de un conflicto interno, como algunos irresponsables se empeñan en afirmar.

Bajo el título "La Pacificación Nacional" el capítulo V toca el doloroso tema de la lucha contra el terrorismo. Aquí mostramos la verdadera historia de cómo la Marina de Guerra del Perú ha contribuido a liberar a los peruanos del yugo infernal de los delincuentes asesinos y narcotraficantes agrupados en organizaciones autodenominadas Partido Comunista Sendero Luminoso y Movimiento Revolucionario Túpac Amaru. Es una historia de sacrificio y heroísmo, en la que varios de nuestros compañeros han sido asesinados, pero cuyo ejemplo nunca olvidaremos. Lo escrito en este capítulo es la verdad y espero que sea leído por todos los peruanos, para que nunca duden de que ningún trapo rojo o de cualquier color reemplazará nuestro sagrado bicolor.

Desde que se formó nuestra patria, los marinos buscan la fe en un futuro mejor y la promesa de vida que significa la palabra Perú. El capítulo VI, "Contribuyendo al futuro de la nación", revela cómo seguimos construyendo el Perú. Si en el pasado tuvimos la factoría metalmecánica más grande de Sudamérica, la Factoría Naval de Bellavista, y fuimos capaces de hacer nuestros primeros blindados; si fundamos la ciudad más importante de la Amazonía, Iquitos; si llevamos buques a vapor al lago




navegable más alto del mundo; si navegamos y descubrimos todos los ríos de nuestra selva; entonces ahora podemos decir que seguimos en esa estela y más allá. La Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina reúne un selecto número de marinos, modernos científicos del mar, que exploran nuestro mar y están presentes hasta en la Antártida.

Los Servicios Industriales de la Marina son la empresa metalmecánica más grande del país. Su rol estratégico resulta fundamental para la defensa y el desarrollo nacional. No deja de sorprender la eficiencia con que opera y los hitos que alcanza año tras año. El segundo buque escuela a vela más grande del mundo, puentes, buques de guerra, barcos mercantes, remolcadores, barcazas, estructuras complejas y procesos de mantenimiento a gran escala son solo unos ejemplos de los ámbitos de su amplio accionar. Sus productos terminados brindan lustre y brillo a la nación.

Como todos sabemos, el territorio del Perú es extenso. Somos el sexto país en tamaño en las Américas, y ocupamos el decimonoveno lugar en el mundo. No somos un país pequeño, ¡somos un gran país! Pero en esta geografía inmensa hay también inmensas amenazas, algunas naturales como terremotos, maremotos, inundaciones causadas por el fenómeno de El Niño o grandes incendios forestales. También hay desastres ecológicos creados por la irresponsabilidad del hombre, áreas de bosque destruidas por la tala ilegal, terrenos envenenados por la minería informal, nuestro océano contaminado por la irresponsabilidad de quienes arrojan desechos tóxicos, la pesca indiscriminada que extingue especies transzonales y otros que no quiero enumerar.

Ante estos problemas, nuestra más que bicentenaria Dirección General de Capitanías y Guardacostas diariamente se esfuerza en mantener el control en nuestras aguas que la ley le asigna como misión.

Frente a los desastres naturales, todo el potencial de la Marina de Guerra del Perú se ha volcado para socorrer a nuestros compatriotas en peligro. Así, hemos visto activarse bases modulares para planear y dirigir la ayuda, a las compañías reforzadas de intervención rápida para desastres, a nuestros carros anfibios y a nuestros buques llevar toneladas de material indispensable para garantizar la vida y aliviar el sufrimiento de los peruanos.

Ahora, cuando el Perú se ve afectado por una terrible pandemia, el personal naval realiza inmensos sacrificios para luchar contra este mal. El trabajo de patrullaje ha costado vidas, ha significado dolor en nuestras familias, pero recuerdo la frase que mencionó el Comandante General cuando esta pesadilla comenzó y que sigue vigente: "¡En este buque nadie se rinde!".

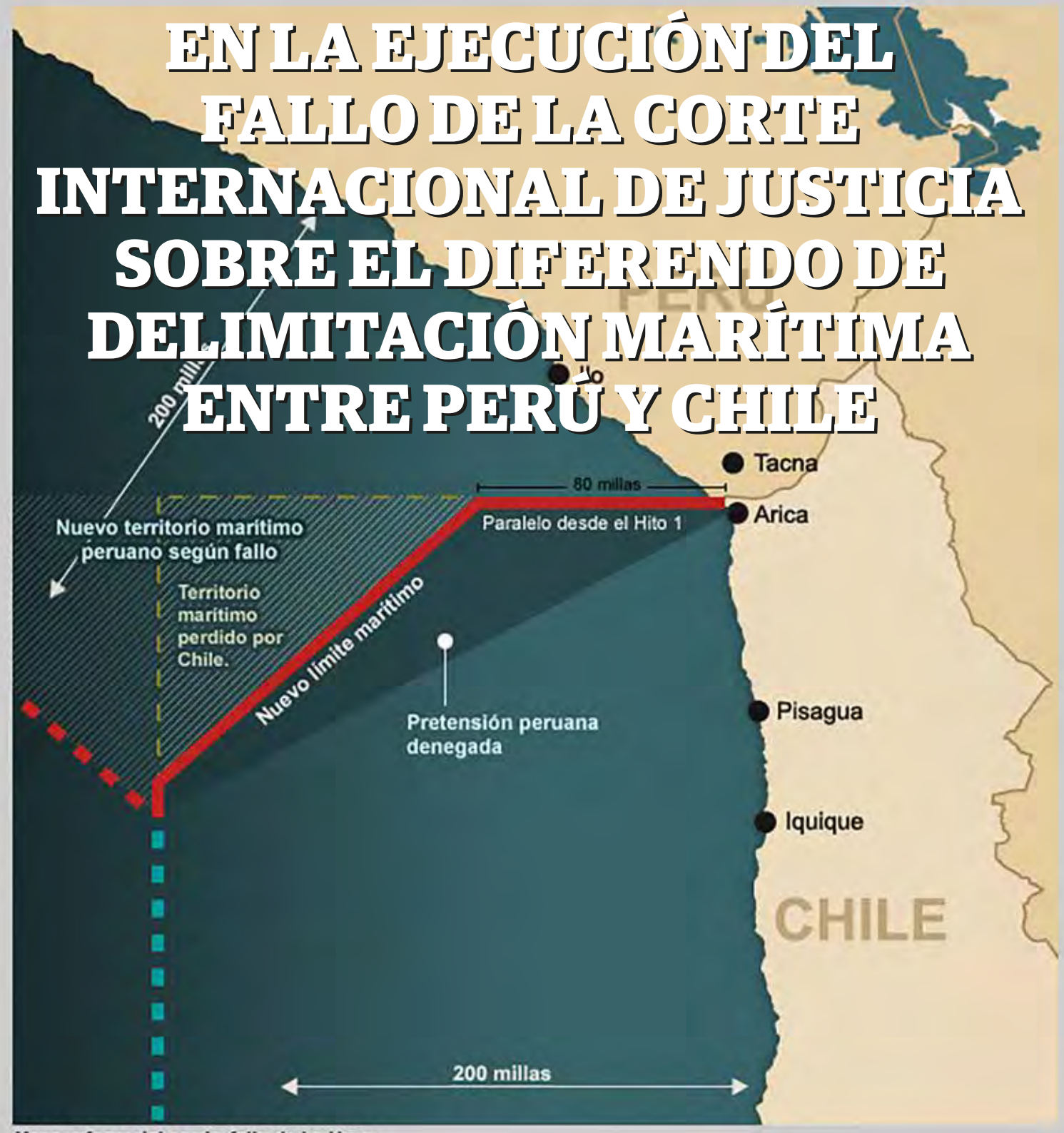
El libro es claro en señalarlo: el virus es nuestro enemigo y el 100% de nuestra institución está determinado a luchar contra esta inusitada amenaza. También hemos desplegado lo mejor de nuestro intelecto y se han desarrollado respiradores artificiales, se han reparado los que no funcionaban, hemos potenciado nuestro sistema de salud y seguiremos adelante hasta derrotar al enemigo.

Después de haber leído esta joya bibliográfica, qué orgulloso me siento de ser un marino peruano.



## PARTICIPACIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS

# EN LA EJECUCIÓN DEL FALLO DE LA CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA SOBRE EL DIFERENDO DE DELIMITACIÓN MARÍTIMA ENTRE PERÚ Y CHILE




Mapa referencial según fallo de La Haya



# *Participación de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en la ejecución del fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre el diferendo de delimitación marítima entre Perú y Chile*



**CAPITÁN DE NAVÍO SGC (R) MANUEL GILBERTO HINOJOSA LÓPEZ**
Ingresó a la Marina de Guerra del Perú en 1985. Calificado en Ingeniería de Sistemas y Graduado del Programa de Política Marítima y Seguridad Nacional en la Escuela Superior de Guerra Naval. Especialista en Análisis de Sistemas de Información y Magíster en Informática por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Magister en Seguridad y Protección del Medio Marítimo por la Universidad Marítima Mundial – Suecia. Ha prestado servicios en diferentes Unidades y Dependencias de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Ha sido representante de la Autoridad Marítima Nacional en eventos internacionales organizados por la Organización Marítima Internacional, Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de América Latina y el Caribe, el Programa Internacional COSPAS – SARSAT y el Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto. Auditor de Sistemas de Gestión de Seguridad Marítima, Protección del Medio Ambiente y Protección Marítima, Perito Marítimo, Instructor de la Organización Marítima Internacional e Inspector de Trabajo Marítimo. Actualmente se desempeña como Asesor Marítimo en Asuntos de la Organización Marítima Internacional en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

**RESUMEN**
El autor detalla la importante participación de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en la implementación del fallo de la Corte de La Haya tras su sentencia sobre el diferendo de delimitación marítima entre el Perú y Chile.

**PALABRAS CLAVE**
Dirección General de Capitanías y Guardacostas, diferendo marítimo, Corte Internacional de Justicia, "Triángulo interno".

**ABSTRACT**
The author details the important participation of the General Directorate of Captaincies and Coast Guard in implementing the ruling of the Court of Hague after its sentence over the maritime delimitation dispute between Peru and Chile.

**KEYWORDS**
General Directorate of Captaincies and Coast Guard, maritime dispute, International Court of Justice, "inner triangle"

## Introducción

A lo largo de nuestra vida profesional experimentamos una infinidad de vivencias, algunas de las cuales son de mayor recordación por su significancia y quedan grabadas en nuestros corazones. En el presente artículo me referiré a las experiencias que me tocó vivir en 2013 y 2014 como Comandante de Operaciones Guardacostas, durante la implementación del fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre el diferendo marítimo entre el Perú y Chile, el cual puso término a una indefinición de 135 años de la frontera marítima entre ambos países.

Lo más difundido de este fallo son los trabajos realizados por ambos países después de su promulgación el 27 de enero de 2014, a fin de determinar las coordenadas geográficas de la delimitación marítima establecida y

su posterior representación cartográfica. Sin embargo, la historia no se inicia con estas acciones, sino mucho antes.

A continuación se presentará una serie de hechos poco conocidos sobre la participación de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en la ejecución de las disposiciones de la sentencia. Esta resolución podía suscitar eventos y alcances no deseados, y por ello nuestras unidades guardacostas se hicieron presentes en las nuevas aguas peruanas desde el día siguiente de su publicación.

**Antecedentes**

El 16 de enero de 2008, el Perú presentó a la Corte una demanda contra Chile en la que "solicita a la Corte que determine el curso del límite marítimo entre los dos Estados conforme al derecho internacional, [...] e igualmente solicita a la Corte que reconozca y declare que el Perú posee derechos soberanos exclusivos en el área marítima situada dentro del límite de 200 millas marinas de su costa y fuera de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental de Chile"[1].

Según el artículo 43 del Estatuto de la Corte, el procedimiento tiene dos fases: una escrita y otra oral. El procedimiento escrito está conformado por la memoria y la contramemoria, y, si se estima necesario, por las correspondientes réplica y dúplica.
La Corte estableció el 20 de marzo de 2009 como plazo para que el Perú presentara la memoria, y el 9 de marzo de 2010 como plazo que Chile hiciera lo propio con la contramemoria. Posteriormente, la Corte autorizó al Perú a presentar una réplica con plazo hasta el 9 de noviembre de 2010, y a Chile a presentar una dúplica con un plazo que vencía el 11 de julio de 2011. Ambas se presentaron dentro de los plazos fijados.

El Perú solicitó a La Corte que resuelva y declare que:

"(1) La delimitación entre las respectivas zonas marítimas de la República del Perú y la República de Chile, es una línea que empieza en el "Punto Concordia" (definido como la intersección con la línea de baja marea de un arco de 10 kilómetros de radio, con centro en el primer puente sobre el Río Lluta de la línea férrea Arica-La Paz) y que es equidistante de las líneas de base de ambas Partes, hasta un punto situado a una distancia de 200 millas marinas a partir de dichas líneas de base; y

(2) Más allá del punto donde termina el límite marítimo común, el Perú posee título para ejercer derechos de soberanía exclusivos sobre el área marítima que se extiende hasta una distancia de 200 millas marinas desde sus líneas de base."

Por su parte, Chile solicitó a La Corte que:

"(a) Deniegue las reclamaciones peruanas en su totalidad;

(b) Resuelva y declare que:

(i) los derechos de Chile y Perú sobre sus respectivas zonas marítimas han sido íntegramente delimitados por tratado;

(ii) esos derechos sobre las respectivas zonas marítimas están delimitados

1. WAGNER, Allan. Texto de la demanda presentada por Perú ante la Corte de La Haya. 16 de enero de 2008. [Consultado el 9 de octubre de 2020]. Disponible en: https://larepublica.pe/archivo/234588-texto-de-la-demanda-presentada-por-peru-ante-la-corte-de-la-haya

por una frontera que sigue el paralelo de latitud que pasa por el hito de la frontera terrestre entre Chile y Perú que se encuentra más próximo al mar y que es conocido como Hito Nº 1, cuya latitud es de 18º 21' 00" S referida a Datum WGS84;

(iii) Perú carece de todo derecho sobre zona marítima alguna que se encuentre al Sur de ese paralelo[2]".

En la Imagen Nro. 1 se presenta las dos zonas marítimas en controversia, conocidas como el "Triángulo interno" y el "Triángulo externo", que juntas representaban un área aproximada de 66,976 km[2]:

El "Triángulo interno" es el área referida en el punto 1 de la petición del Perú y los puntos (b) (i) y (b) (ii) de la petición de Chile, con un área aproximada de 38 324 km2. El "Triángulo externo" es el área referida en el punto 2 de la petición del Perú y el punto (b) (iii) de la petición de Chile, con 28 696 km2 de área aproximada[3].

El Perú solicitó a la Corte reconocer sus derechos soberanos en el área marítima situada dentro del límite de 200 mn de sus costas y más allá de las 200 mn de costas chilenas, conocida como el "Triángulo externo", la cual Chile consideraba como altamar. Sin embargo, el "Triángulo interno" comprendía aguas que Chile consideraba bajo su soberanía, por lo que era el área realmente en controversia.

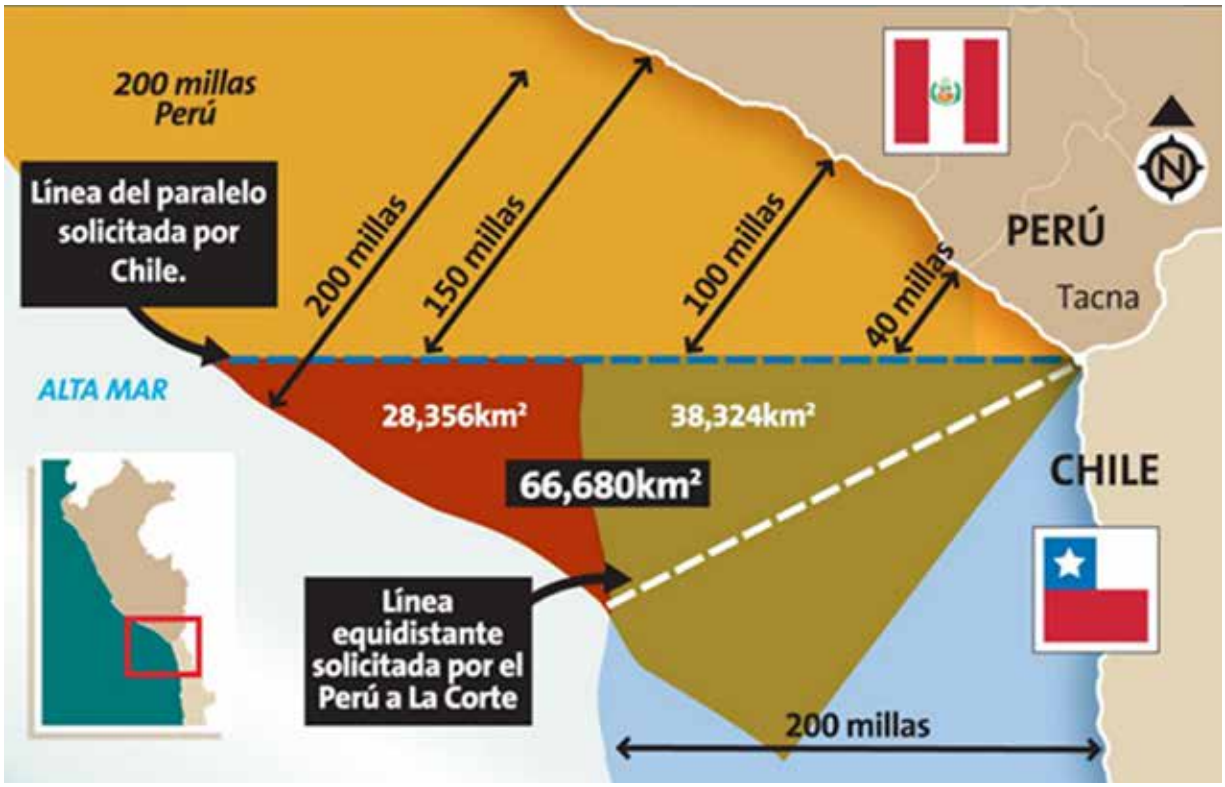



Imagen 1: Zonas marítimas en controversia. Fuente: Diario Peru21.

2. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. Maritime Dispute (Peru v. Chile). [Consultado el 9 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.icj-cij.org/en/case/137
3. NOVAK, Fabián y GARCÍA-CORROCHANO, Luis. Presentación y análisis general del fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya sobre el diferendo marítimo entre el Perú y Chile. 2014. *Agenda Internacional*, nro. 21, vol. 32, pp. 23-49.

**Primeras actividades realizadas antes del fallo de la Corte**

La fase escrita culminó el 11 de julio de 2011, luego de lo cual vendría la fase oral. Posteriormente debía emitirse sentencia.

Entre las funciones de la Dirección General de Capitanías, se encuentran el velar por la seguridad y protección de la vida humana, preservar el medioambiente y reprimir las actividades ilícitas en el dominio marítimo. Ello involucraría el ejercicio de dichas funciones en el área marítima en controversia donde se implementaría el fallo de la Corte. Debido a esto, era necesario que su establecimiento naval terrestre y las unidades estuvieran debidamente alistadas para cumplir la misión asignada tras la ejecución de la sentencia. Era imprescindible contar con un planeamiento adecuado.

En el primer trimestre de 2012, el Director General de Capitanías y Guardacostas, Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram, dispuso la conformación de un grupo de trabajo conformado por Oficiales de esta organización, para iniciar el planeamiento de las acciones necesarias para ejecutar el fallo de la Corte. El plan comprendía aspectos como alistamiento del establecimiento naval terrestre (capitanías de puerto y estaciones costeras), alistamiento de unidades guardacostas, requerimientos logísticos y de personal, procedimientos operativos, etc. Este trabajo no llegó a culminarse, pero fue la base para las acciones realizadas en 2014.

La Corte inició la fase oral y las audiencias públicas se llevaron a cabo del 3 al 14 de diciembre de 2012. El Perú y Chile presentaron las mismas peticiones contenidas en sus alegatos escritos. Al término de esta fase, el proceso quedó concluido y la Corte debía emitir la sentencia. Según el artículo 59 de su Estatuto, esta sentencia es obligatoria para las partes en litigio, y tiene el carácter de definitivo e inapelable.

**Preparación de las Unidades Guardacostas**

Si bien el Estatuto de la Corte no define un plazo para emitir una sentencia, se suponía que el fallo iba a publicarse a partir del 14 de diciembre de 2012, más temprano que tarde.

El 2 de enero de 2013 el suscrito y el Capitán de Fragata SGC Ludwig Zanabria Acosta asumimos los cargos de Comandante de Operaciones Guardacostas y Jefe del Estado Mayor de la Comandancia de Operaciones Guardacostas, respectivamente. Nos fijamos como objetivo de gestión prioritario el maximizar el alistamiento de las unidades bajo nuestra responsabilidad: una patrullera oceánica, cinco patrulleras marítimas, 17 patrulleras de costa y dos estaciones de vigilancia electrónica móviles (EVEM). Estas unidades debían estar en condiciones de operar al dictarse la sentencia de la Corte.

Las patrulleras marítimas BAP *Río Nepeña* (PM-243), BAP *Río Tambo* (PM-244), BAP *Río Ocoña* (PM-245) y BAP *Río Huarmey* (PM-246), de la clase PGCP-50, fueron construidas en la década de 1980. Se desplegaron constantemente en misiones de patrullaje en los extremos norte y sur de nuestro dominio marítimo, y participaron en innumerables operaciones de búsqueda y salvamento, interdicción de actividades ilícitas, entre otras. Con la experiencia de estas miles de millas navegadas, en enero de 2014 estas unidades estaban en el Callao, en espera de realizar trabajos para incrementar su estado de alistamiento y hacerse a la mar nuevamente.

Los primeros días de 2014 presentamos al Director General de Capitanías y Guardacostas, Vicealmirante Edmundo





Deville Del Campo, una exposición del estado de alistamiento de estas cinco patrulleras marítimas, los trabajos requeridos para incrementarlo y los correspondientes presupuestos.

Un argumento que contribuyó a la aprobación de nuestros requerimientos fue manifestar que en el futuro cercano se emitiría el fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre el diferendo marítimo con Chile. Para ese entonces no era seguro contar con nuevas patrulleras marítimas, por lo que deberíamos desplegar nuestras PGCP-50. Se aprobaron las partidas requeridas y se logró, con el esfuerzo de sus Comandos y dotaciones, que las patrulleras marítimas recuperaran sus capacidades. De esta manera, pudimos volver a desconcentrar, después de buen tiempo, una patrullera marítima en la zona sur y otra en la zona norte del litoral.

**Comunicación de fecha de emisión del fallo**

Mediante Comunicado de Prensa 2013/40 del 13 de diciembre de 2013, la Corte hizo de conocimiento que el lunes 27 de enero de 2014, a las 15:00 horas, daría a conocer su fallo en el caso relativo a la disputa marítima entre el Perú y Chile.

Representantes de los Gobiernos de ambos países manifestaron su compromiso de acatar el fallo de la Corte. Sin embargo, se presumía que su implementación podría tomar un tiempo prolongado. Se tenía como referencia el fallo de delimitación marítima entre Colombia y Nicaragua, emitido por la Corte en noviembre de 2012, ante el cual el Gobierno de Colombia manifestó no estar conforme y aseguró que interpondría recursos según el derecho internacional. Luego del fallo, pescadores de ambas naciones continuaron pescando en el área marítima en controversia, con presencia de unidades guardacostas colombianas y nicaragüenses, lo que produjo diversos incidentes.

**Posibles escenarios**

Existía una serie de posibles escenarios referidos a la sentencia de la Corte, formulados tanto en el Perú como en Chile. En general, podemos decir que el fallo suponía tres opciones: que se aceptara totalmente la demanda del Perú, que se aceptara totalmente el pedido de Chile o que se aceptara parte de ambos pedidos.

Era poco probable que ocurrieran las primeras dos opciones. Cualquier decisión diferente implicaría que se reconociera al Perú todo o parte del "Triángulo externo", que Chile consideraba como altamar, y del "Triángulo interno", cuyas aguas eran consideradas como propias por Chile. Toda decisión de la Corte diferente a mantener el *statu quo* sería favorable para el Perú y tomada por Chile como una derrota.

Debido a esto, no era ajena la posibilidad de que durante la implementación del fallo se presentaran situaciones críticas, vinculadas principalmente a incidentes con embarcaciones pesqueras chilenas dedicadas a la extracción de sardina y anchoveta en la zona de controversia, ya que los dirigentes pesqueros de ese país declararon que no aceptarían una disminución de su área de trabajo.

**Planeamiento, preparación y entrenamiento para el fallo de La Corte**

La mañana del jueves 2 de enero de 2014 se realizó la presentación del Vicealmirante Jorge Moscoso Flores como Director General de Capitanías y Guardacostas. Al término de la ceremonia le pregunté cuándo podía visitar su despacho para informarle sobre una situación especial. Me preguntó si era

urgente y le respondí: "Sí, Almirante, es sobre el fallo de la Corte Internacional de Justicia". Ese fue el inicio de los días de trabajo más intensos de mi carrera, aunque también los más gratificantes.

El Almirante Moscoso citó para el día siguiente a representantes de todas las dependencias que pudieran contribuir a la realización de las operaciones a cargo de las unidades guardacostas. La premisa indicaba que debían desplegarse en la zona sur del litoral antes del 27 de enero, día de la emisión del fallo.

En la imagen 2 figuran las dependencias y unidades subordinadas a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas participantes en la ejecución del fallo de La Corte, a las que se les asignaron diversas tareas.

A la Jefatura del Distrito de Capitanías 3, ejercida por el Contralmirante Herbert del Álamo Carrillo, se le asignó las tareas de implementar un puesto de comando en la Capitanía de Puerto de Mollendo, a cargo del Capitán de Fragata SGC Harry Chiarella Horna, así como un puesto de comando en la Capitanía de Puerto de Ilo, a cargo del Capitán de Fragata SGC Pedro Alarcón Garro. En adición, este último proporcionaría el soporte logístico a las unidades guardacostas a ser desplegadas.

Un aspecto que merece especial mención fueron las coordinaciones previas al fallo entre las Autoridades Marítimas de ambos países, para evitar cualquier conflicto por el accionar de embarcaciones pesqueras o unidades guardacostas tras la emisión de la sentencia. Las coordinaciones con los pares de Chile fueron llevadas a cabo por el Capitán de Navío SGC Pedro Terry Guillén, Subjefe del Distrito de Capitanías 3, y el Capitán de Fragata SGC Pedro Alarcón Garro.

Como Comandancia de Operaciones Guardacostas nos correspondió, entre otras tareas, formular el planeamiento de las operaciones, optimizar el alistamiento

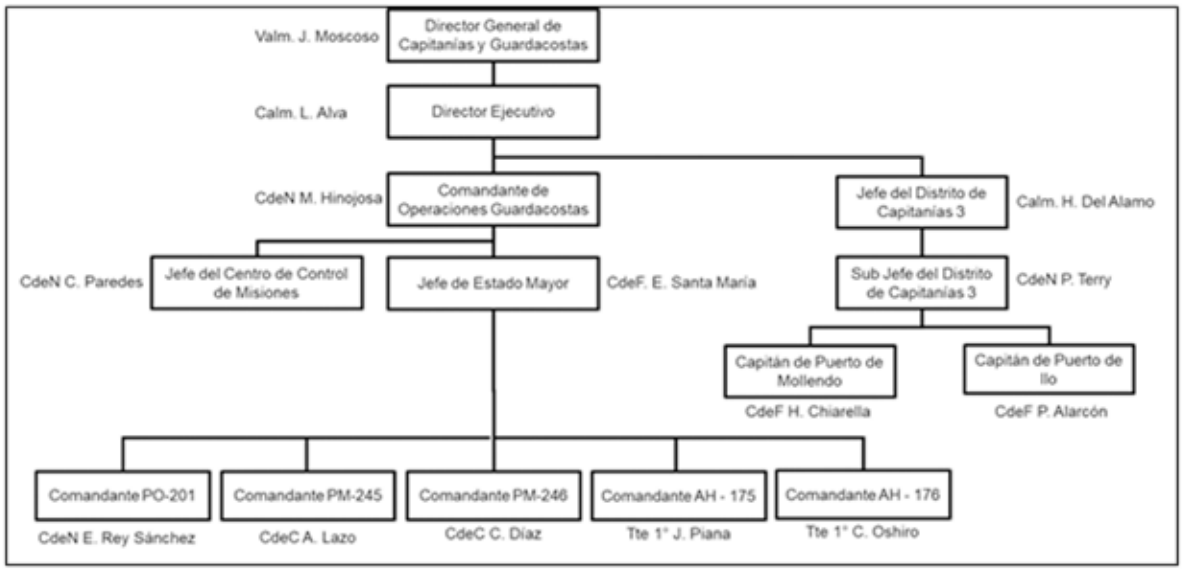



Imagen 2: Organización de Capitanías y Guardacostas involucrada en la implementación del fallo de la Corte Internacional de Justicia. Elaboración propia.

de las unidades guardacostas, y preparar el Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (SIMTRAC) para el monitoreo de las operaciones.

Nuestro plan de operaciones estaba orientado a conducir operaciones de control y vigilancia de las actividades marítimas en las nuevas aguas jurisdiccionales peruanas. Se debían prevenir, evitar y controlar situaciones de crisis, a fin de preservar la paz e implementar el fallo de la Corte. Se incluyeron procedimientos operativos vigentes que se desarrollaron con participación de un equipo de la Cancillería liderado por el Doctor Juan José Ruda Santolaria.

Estos procedimientos fueron puestos en práctica por los Comandos y dotaciones de las unidades guardacostas en el Centro de Entrenamiento Táctico Naval, y contaron con la participación del equipo de Cancillería. Contemplaban acciones a seguir en caso de detección de unidades guardacostas o embarcaciones pesqueras chilenas en aguas jurisdiccionales peruanas, uso de las armas, derecho de visita y apresamiento de naves, fraseología a emplear al interactuar con naves chilenas militares y civiles, etc.

Una vez aprobado el plan de operaciones, el Capitán de Navío SGC Werner Meier Von Schierenbeck Martínez viajó a la zona sur, a fin de entregarlo en la mano a los Comandos de dependencias y unidades involucradas.

Una semana antes del fallo ya teníamos desplegados en la zona sur del litoral a la patrullera oceánica BAP *Guardiamarina San Martín*, las patrulleras marítimas BAP *Río Ocoña* y BAP Río *Huarmey*, tres patrulleras de costa, dos estaciones de vigilancia electrónica, así como a las unidades hidrográficas incorporadas, BAP *Melo* y BAP *Carrillo*, y a dos helicópteros de la Fuerza de Aviación Naval.




Patrullera Oceánica BAP *Guardiamarina San Martín.*




Imagen Nro. 4: Fallo de Corte Internacional de Justicia. Fuente: Diario Perú21.

Esta fue la mayor desconcentración de unidades guardacostas desde la creación de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en 1919.

Un hecho a resaltar es que, días antes de la sentencia, el Almirante Moscoso viajó a la zona sur, donde inspeccionó nuestras unidades en los puertos de Matarani e Ilo. Asimismo, supervisó los trabajos en las Capitanías de Puerto de Mollendo e Ilo, y las labores de coordinación con los pescadores de dichos puertos, lo cual tuvo un impacto sumamente positivo y motivador en nuestro personal. El Almirante Moscoso recibió la comunicación del fallo en el puesto de comando de la Capitanía de Puerto de Ilo.

**Fallo de La Corte y ejecución de operaciones**

La Corte dictó su fallo el 27 de enero de 2014 y resolvió la controversia de delimitación marítima entre el Perú y Chile (ver imagen 4). El 28 de enero de 2017 el BAP *Guardiamarina San Martín* y el BAP *Melo* ingresaron al "Triángulo externo" a fin de efectuar patrullaje marítimo y hacer presencia en dicha zona. Posteriormente, y con la misma misión, el 8 de febrero de 2017 el BAP *Río Huarmey* y el BAP *Carrillo* ingresaron a la porción del "Triángulo interno" que había pasado a ser parte de nuestro dominio marítimo. Fueron las primeras unidades de la Marina de Guerra del Perú, después del Huáscar, en ingresar sin autorización de Chile a estas aguas que ese país consideraba como suyas.

**Consideraciones finales**

El presente artículo busca resaltar el rol que le correspondió a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en un episodio de trascendencia histórica para el Perú. La



Dotaciones de COMOPERGUARD y Unidades Guardacostas año 2013.

manera como se abordó este evento de tanta magnitud asemeja al enfoque de gestión de abajo hacia arriba, por cuanto la iniciativa y propuesta de acciones a llevar a cabo se originaron en nuestra organización y fueron presentadas al Presidente de la República para su aprobación.

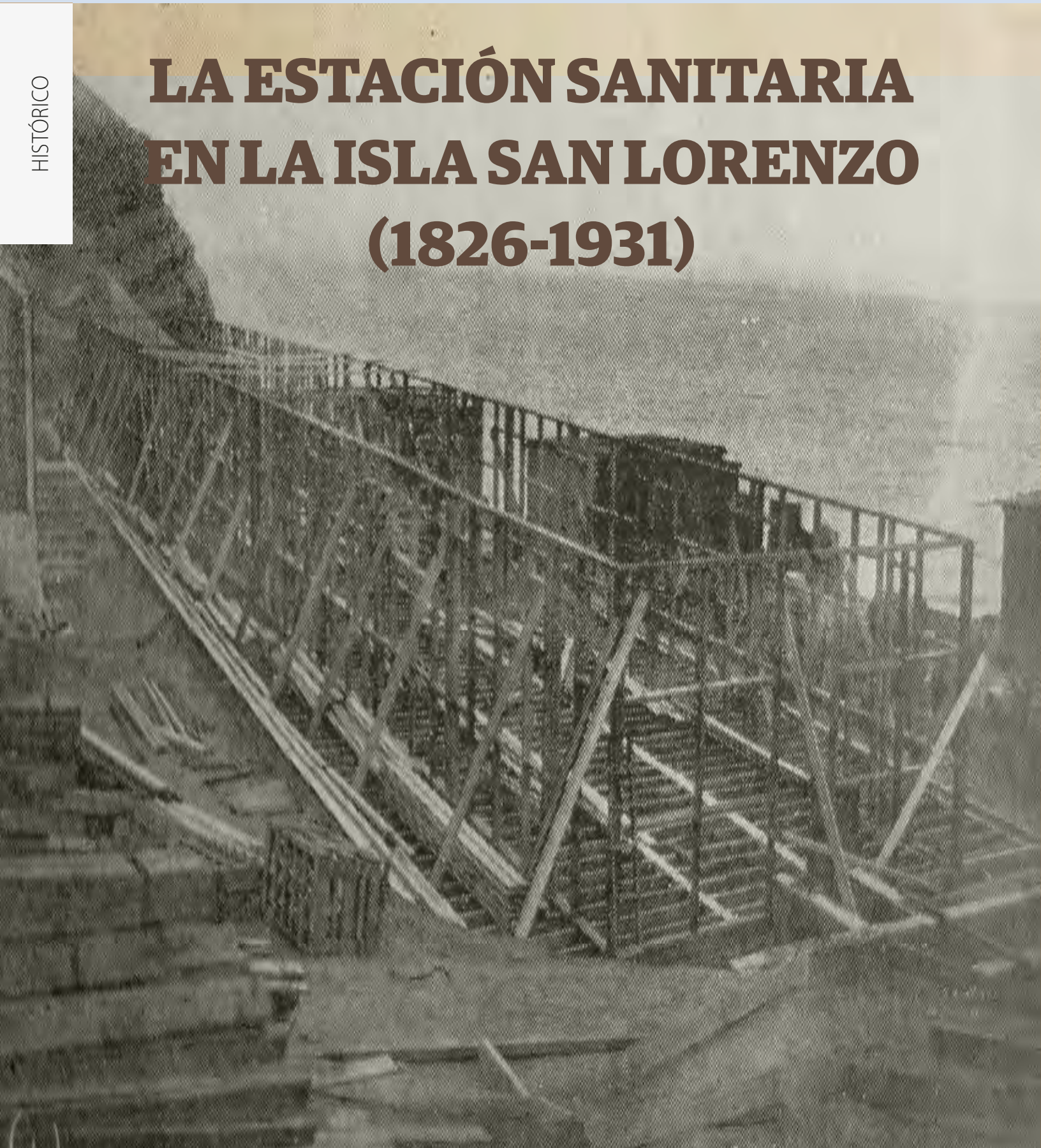
Con orgullo, puedo decir que nosotros, los guardacostas, cumplimos a cabalidad las tareas asignadas, para lo cual planificamos, nos alistamos, entrenamos, conducimos y ejecutamos las operaciones dispuestas desde el día siguiente en que se comunicó el fallo de la Corte. Todo esto no hubiera sido posible sin la visión del Vicealmirante Reynaldo Pizarro, la confianza y el apoyo del Vicealmirante Edmundo Deville, y el liderazgo del Vicealmirante Jorge Moscoso.

## Bibliografía


- INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. Maritime Dispute (Peru v. Chile). [Consultado el 9 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.icj-cij.org/en/case/137
- NOVAK, Fabián y GARCÍA-CORROCHANO, Luis. Presentación y análisis general del fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya sobre el diferendo marítimo entre el Perú y Chile. 2014. *Agenda Internacional*, nro. 21, vol. 32, pp. 23-49.
- WAGNER, Allan. Texto de la demanda presentada por Perú ante la Corte de La Haya. 16 de enero de 2008. [Consultado el 9 de octubre de 2020]. Disponible en: https://larepublica.pe/archivo/234588-texto-de-la-demanda-presentada-por-peru-ante-la-corte-de-la-haya/

HISTÓRICO

# LA ESTACIÓN SANITARIA EN LA ISLA SAN LORENZO (1826-1931)





# La Estación Sanitaria en la Isla San Lorenzo (1826 - 1931)




**José Antonio Hudtwalcker Morán**
Licenciado en Arqueología de la Pontificia Universidad Católica del Perú, egresado de la Maestría en Docencia Universitaria por la Universidad Enrique Guzmán y Valle. Es miembro asociado del Instituto Riva Agüero-PUCP. Trabajó en la entonces Dirección de Intereses Marítimos e Información-MGP (2004-2008). Con más de dos décadas de ejercicio profesional, especialmente en arqueología marítima y del litoral, realizando investigaciones en los departamentos de Piura, Lambayeque, La Libertad y Lima. Asimismo, realizó investigaciones arqueológicas e históricas en la Isla San Lorenzo por casi una década, apoyando también, investigaciones de biólogos, paleontólogos y geólogos en dicha localidad. Es el arqueólogo que mejor conoce la historia cultural de la isla, cuenta con buen número de publicaciones científicas en medios académicos y de divulgación, referidas a sus investigaciones en dicha localidad.



**Capitán de Navío (r) Mg. John Rodríguez Asti**
Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Ingeniería Naval (1989) y especialista en Historia. Bachiller en Humanidades con mención en Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú (2000), magíster en Política Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval (2009), magíster en Historia y Patrimonio Naval por la Universidad de Murcia, España (2014), doctorando en el Programa de Doctorado de Historia, Geografía e Historia del Arte de la Universidad de Murcia, España (2015-actualidad). Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos y Miembro de la Asociación Española de Historia Naval y Marítima. Miembro Asociado del Corbett Centre For Maritime Studies del King´s College, London. Docente en la Escuela Naval del Perú y en la Escuela Superior de Guerra Naval. Profesor visitante en la Universidad de Murcia. Actualmente labora como asesor en temas históricos y de patrimonio cultural en la Dirección de Intereses Marítimos.



**RESUMEN**
Debido al dinámico comercio marítimo entre el Perú y otros países desde las primeras décadas del siglo XIX, la amenaza de contagio de enfermedades letales como el cólera o la fiebre amarilla, a las poblaciones costeras, siempre estuvo latente. Esta situación llevó a que los Gobiernos de la época construyeran en la isla San Lorenzo, en el Callao, la Estación Sanitaria y, como parte de ella, el lazareto u hospital. El propósito era que los pasajeros y tripulantes de barcos sospechosos de portar el mal realizaran las cuarentenas preventivas.



**PALABRAS CLAVE**
Estación Sanitaria, lazareto, isla San Lorenzo, cuarentena.



**ABSTRACT**
Due to the dynamic maritime trade between Peru and other countries, from the first decades of the 19th century, the threat of contagious lethal diseases such as cholera or yellow fever, to coastal populations, was always latent. This situation led the governments of the time to build on San Lorenzo Island in Callao, the Sanitary Station and as part of it, the lazaretto or hospital, arranged for passengers and crew of ships suspected of carrying the disease, to carry out preventive quarantines.



**KEYWORDS**
Sanitary station, lazaretto, San Lorenzo island, quarantine.

Los avances tecnológicos surgidos de la Revolución Industrial tuvieron un gran impacto en los medios de producción y también en el transporte. Una de sus consecuencias fue el aumento de la producción agraria e industrial y de las exportaciones e importaciones, lo que exigió nuevos medios de transporte, ya que los antiguos imposibilitaban un tráfico voluminoso, rápido y barato. Hasta antes de la masificación de la navegación a vapor, ocurrida en la segunda mitad del siglo XIX, los antiguos veleros de carga dedicados al comercio exterior fueron reemplazados por los *clippers*, buques veleros también, que, gracias a sus líneas finas y diseño con un aparejo mejorado, lograban una mayor velocidad manteniendo su capacidad de carga. Estas naves permitieron menor tiempo de travesía y una mayor frecuencia en sus viajes interoceánicos.

En el caso del Perú, la Independencia trajo consigo un mayor intercambio comercial por vía marítima, lo que se vio beneficiado después de 1830 con la explotación del guano, que tuvo una gran demanda a nivel mundial e incrementó el tráfico marítimo en sus puertos.

Todos estos factores tuvieron también una consecuencia inesperada, que fue la propagación de enfermedades provenientes de lugares distantes y en un menor tiempo. En tal sentido, nuestro litoral se vio amenazado por la llegada de males muy contagiosos y letales, como fue el cólera morbus y la fiebre amarilla.

La expansión de estos males por las principales capitales europeas y americanas replanteó una serie de debates y discusiones acerca del origen y las causas de propagación de las epidemias, y promovió medidas de saneamiento ambiental de una magnitud no vista hasta ese entonces[1]. En aquella época se suscitó un debate entre médicos que postulaban que las enfermedades se transmitían directamente de una persona enferma a una sana al compartir espacio, ropa y alimentos. Además, se proponía que, para prevenir los contagios ante una epidemia, se debían establecer cordones sanitarios, cuarentenas rigurosas y reclusión de los infectados en lazaretos[2].

Por otro lado, el incremento del tráfico comercial marítimo trajo consigo el arribo de vapores procedentes de puertos en donde las enfermedades eran endémicas, como Panamá, Guayaquil y otros países más distantes, lo que se constituyó en un potenciador de la difusión de las enfermedades. Pasajeros, tripulantes y el agua de los tanques descubiertos de a bordo se constituían en difusores de, por ejemplo, la fiebre amarilla, o de su vector, el mosquito *Aedes aegypti*, cuyas larvas llegaban en dichos reservorios. Ello contribuyó a su propagación en las costas peruanas junto con los vapores[3].

**Las Juntas de Sanidad y el lazareto de la isla San Lorenzo**

Dentro de las medidas sanitarias adoptadas por los gobiernos de la época, se crearon las Juntas de Sanidad, que fueron corporaciones encargadas de cuidar la higiene pública y prevenir los contagios en los puertos y en otras ciudades del país. Las municipalidades se ocupaban de la higiene y policía del lugar, como la limpieza y el aseo de las calles, así como otras actividades análogas. A las referidas juntas les correspondieron el cuidado de los lazaretos, declarar las cuarentenas, establecer los cordones sanitarios y otras medidas especiales para prevenir los

1. LOSSIO CHÁVEZ, Jorge. *Acequias y gallinazos: salud ambiental en Lima del siglo XIX*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2002, p. 61.
2. Ídem.
3. Ibíd., p. 67.



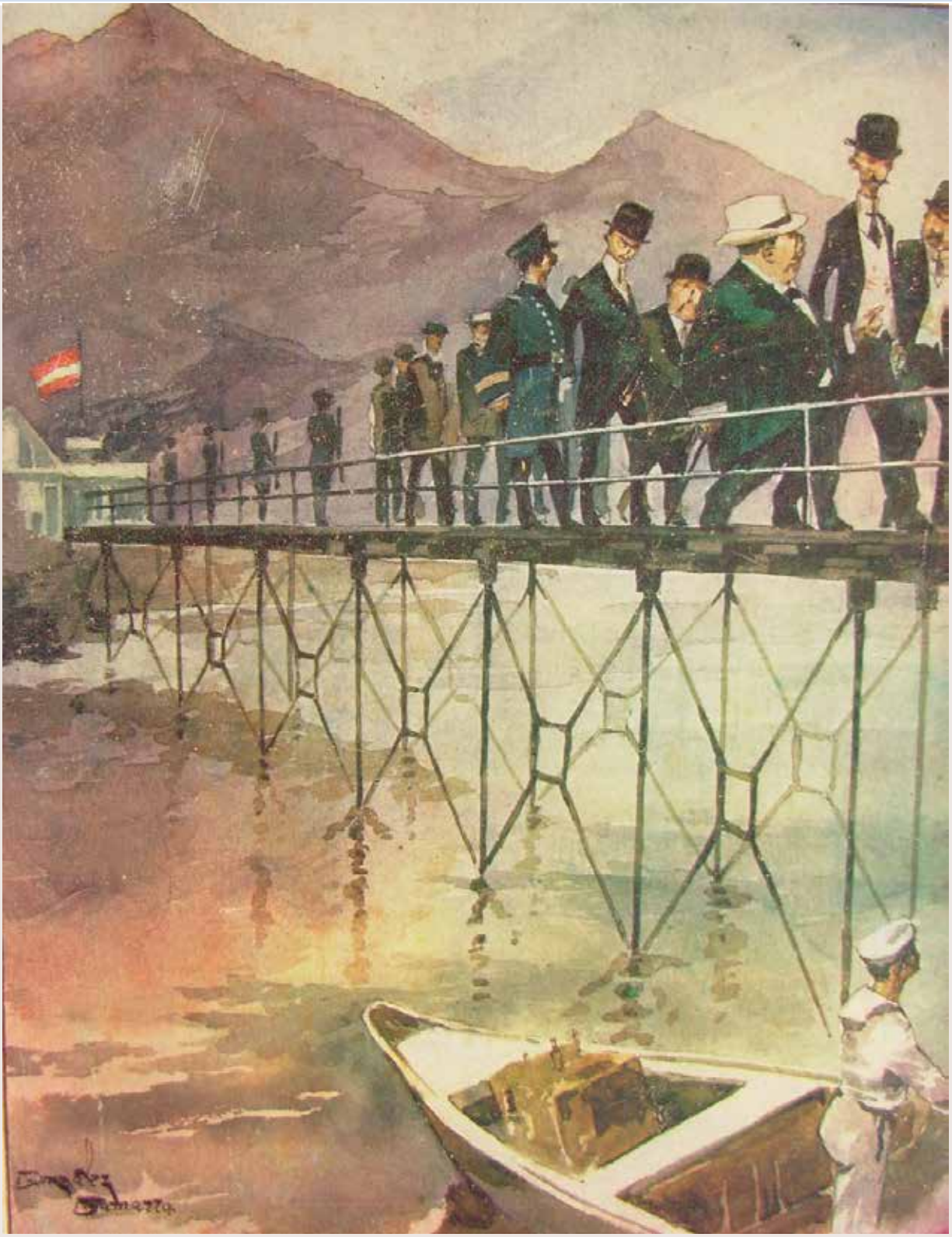
Vista aérea de las caletas Sanitaria y Panteón donde se aprecian las instalaciones de la Estación Sanitaria construida durante el primer gobierno de Leguía. (Foto del Servicio Aerofotográfico Nacional, 1944).

contagios. En general, los municipios podían adoptar los remedios indirectos y las Juntas de Sanidad, los directos, ya que estas últimas fueron creadas exclusivamente para ese objetivo.

Las primeras Juntas de Sanidad fueron instituidas y arregladas mediante el Decreto del 1 de setiembre de 1826, durante el Gobierno del Mariscal don Andrés de Santa Cruz[4]. En dicha norma se creó una Junta Suprema de Sanidad en Lima, capital de la República. Además, se establecieron Juntas Superiores de Sanidad en cada capital de departamento, y en cada municipio se implantó una Junta Municipal de Sanidad. En los puertos y poblaciones costeras por donde podían introducirse contagios exóticos se crearon también juntas particulares, que se designaron con el título de Juntas Litorales. Para el caso de la isla de San Lorenzo, la Junta de Sanidad correspondiente era la Junta de Litoral.

Entre las atribuciones que tuvo la Junta Suprema de Sanidad estuvieron la de

4. MASÍAS, José. *Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde su independencia en el año 1821, hasta 1851*. Lima: Imprenta de José Masías. Tomo II. 1832, pp. 273-276.



Muelle e instalaciones de la Estación Sanitaria. Caricatura política durante la visita del presidente Billingurhst (Revista Variedades, n° 254, año 1913)





nombrar a las personas que debían componer las Juntas Superiores y el médico de las Juntas Litorales. También tenían la responsabilidad de proponer y comunicar las medidas del Gobierno a las Juntas Superiores (las cuales estaban orientadas a prevenir o contener el contagio), y vigilar las acciones de las Juntas Superiores y Litorales.

La primera Junta Suprema de Sanidad fue nombrada por el mismo Decreto del 1 de setiembre de 1826, que fue publicado en el diario oficial *El Peruano*. Estuvo conformada por el Prefecto del departamento de Lima; los facultativos protomédicos generales, doctores don Miguel Tafur y don José Reynoso; el profesor de Química don Nicolás de Piérola; y los vecinos de Lima don Andrés Amézaga y don Carlos Lizón[5].

Las Juntas de Litoral estaban conformadas por un Oficial de Marina donde existiese una Capitanía Puerto, el Administrador de Aduanas, un médico y un vecino propietario, casado y no comerciante.

Las Juntas Litorales debían tomar en cuenta que todo buque que no contaba con la patente de sanidad no podría ingresar al puerto. En todo caso, estos buques y su tripulación eran enviados a un periodo de cuarentena en los lazaretos que se estableciesen en las cercanías del lugar.

En el decreto de creación de la Junta Suprema de Sanidad de 1826 se mencionó el establecimiento de un lazareto en la isla San Lorenzo. Se indicó que este tendría dos departamentos separados, uno con barracas desahogadas y grandes para la habitación de los pasajeros y tripulación, y el otro estaría destinado a fumigar y ventilar la carga que llevaban los usuarios. La guardia de sanidad a cargo del lazareto tendría una habitación cómoda y situada a barlovento de dicho centro.

En cuanto a la carga del buque en cuarentena, todos los barriles de harina, carnes y comestibles debían ser arrojados al agua, sin abrirse. Las cartas se fumigaban antes de pasarlas a la estafeta. Había un bote destinado para recibir los víveres de tierra, amarrado a una distancia proporcionada para que lo puedan tirar luego que haya sido provisto. Las fumigaciones de géneros y demás especies de los barcos y todos los métodos de desinfección se practicaban con arreglo al plan prescrito por la Junta Suprema.

Durante el tiempo de la cuarentena se debía observar una perfecta incomunicación entre los contagiados y los guardas, y con los demás empleados de sanidad. El buque infestado debía también ser sujeto a la fumigación, estar incomunicado y no podía entrar al puerto hasta concluido el aislamiento. Este debía ser muy riguroso, sin la menor dispensa, porque cualquier descuido, por pequeño que fuese, podía causar males de mayor trascendencia.

En la legislación promulgada durante 1833, 1834, 1837 y 1842 sobre medidas preventivas frente a las epidemias, se hace mención al lazareto que debía construirse en San Lorenzo. Al respecto, a diferencia del decreto donde se creó la Junta Suprema de Sanidad, en estas medidas se especificaba que el lazareto debía estar "en el lado de la isla de San Lorenzo que mira al O-Este". Esta referencia precisa que el dispensario debía construirse en el flanco expuesto de la isla, es decir, el lado que mira al mar abierto.

Asimismo, a raíz de la amenaza de propagación del cólera de Inglaterra y otros puntos de Europa, se ordenó, mediante Circular del 10 de enero de 1849, que se pusieran en ejercicio las Juntas de Sanidad, especialmente las del Litoral, conforme al reglamento de la materia y disposiciones vigentes[6].

5. Ídem, tomo II, pp. 285-286.
6. OVIEDO, Juan. *Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde el año de 1821 hasta el 31 de diciembre de 1859*. Ministerio de Gobierno, Culto y Obras Públicas. Lima: Felipe Bailly. Tomo VI. 1862, p. 348.

Con respecto a la construcción de un lazareto en San Lorenzo, la legislación de las primeras décadas del siglo XIX estableció que en la isla debía edificarse uno; pero recién a fines de 1842 se promulgó una norma que pidió la elaboración de un presupuesto para la cimentación de un dispensario en la isla. En efecto, el oficio del 5 de noviembre de 1842, firmado por Juan de Mendiburu, disponía que, mientras no se construyese un lazareto en San Lorenzo, se erigiese un barracón. En el oficio se solicitó al Comandante General de la Marina remitir al Ministerio el presupuesto de los gastos que demandaría el establecimiento del nosocomio. Mientras tanto, se debería establecer un refugio para que sirva de manera provisional[7].

Es probable que, desde las primeras décadas del siglo XIX, se acondicionara algún tipo de instalaciones en la isla, tal vez precarias, con funciones de lazareto; y ante lo dificultoso de construirlas en el flanco oeste o expuesto de la isla, se edificaron en el flanco oriental o protegido, al norte de la caleta Paraíso, donde las condiciones geográficas y ambientales son propicias para instalar una zona de cuarentena. Esta hipótesis se sustenta no solo en la legislación existente para entonces, sino porque, en el mapa del boquerón del Callao (1840) levantado por los Capitanes Fritz Roy y Belcher durante la expedición del *HMS Beagle* alrededor del mundo, está señalado un muelle en la isla San Lorenzo, en la caleta ubicada inmediatamente al sur de la Punta Galera, que en ese tiempo no tenía nombre, y que luego se llamaría Caleta Sanitaria. Probablemente, las demandas por mejores instalaciones para el lazareto se fueron incrementando hasta que, en 1842, el Gobierno peruano decidió construir uno adecuado en la isla.

La razón para escoger la isla San Lorenzo como establecimiento de una estación sanitaria marítima se debió a su posición insular y su ubicación relativamente distante de la costa. La isla era un lugar ideal en cuanto a estar separada del puerto y de la ciudad del Callao. El mar era una barrera natural de protección, frente a la amenaza de propagación de epidemias provocadas por la llegada de pasajeros y tripulantes infectados. En tal sentido, la isla San Lorenzo jugó un papel preponderante en la historia de la medicina social peruana, pues sus costas sirvieron para la implementación de un "lazareto", que en el lenguaje jurídico del siglo XIX era sinónimo de "estación de cuarentena".

De acuerdo con el *Diccionario de la legislación peruana*, el término *lazareto* se refiere a un hospital o lugar fuera del poblado, que se destinaba para la cuarentena de las personas que llegaban de parajes sospechosos de alguna enfermedad contagiosa[8].

El funcionamiento del Lazareto en San Lorenzo, durante el siglo XIX, tuvo relación directa con las Juntas de Sanidad y su actividad[9]. Asimismo, en la *Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde el año 1821 hasta el 31 de diciembre de 1859*[10] también existen normativas concernientes a temas de higiene y salubridad pública.

Además del lazareto existente en la isla, funcionó un cementerio que sirvió como repositorio de los fallecidos durante las respectivas cuarentenas sanitarias. El cementerio sería conocido como el Panteón y se ubicó en la caleta contigua al sur del lazareto. El lugar lleva el nombre de Caleta Panteón, en clara alusión al referido camposanto.

7. Ídem, p. 165.
8. GARCÍA CALDERÓN. *Diccionario de la legislación peruana*. París: Librería de Laroque. Volumen 1. 1879, p. 643.
9. Ídem.
10. OVIEDO, *op. cit.*



Presos políticos en las instalaciones de la Estación Sanitaria, durante el segundo gobierno de Leguía (Archivo Humberto Currarino, 1924)

**Del lazareto a la Estación Sanitaria de Leguía**

Es muy probable que las barracas edificadas a partir de 1842 fueran utilizadas intensivamente durante las décadas siguientes a su construcción. Tal vez el mayor deterioro ocurrió durante la guerra con Chile (1879-1883). Para marzo de 1890, cuando Julio Félix Castro visitó la isla, describió que el lazareto construido por el Gobierno era una casa de madera edificada sobre estacas y que era inapropiada para su propósito, pues no reunía las condiciones suficientes. Este visitante advirtió no olvidar las buenas condiciones higiénicas de la isla, que debían ser aprovechadas para construir un buen hospital hacia el flanco norte de la isla[11].

En la *Guía ilustrada de Lima, el Callao y alrededores*, de 1898, se menciona que a bordo del pontón nacional Perú se estableció un lazareto provisional, mientras se construía uno apropiado en la isla.

A principios del siglo XX (para ser más precisos, entre 1903 y 1905), a las anteriores pestes que habían asolado las costas peruanas se sumó otra enfermedad, la peste bubónica, que fue endémica hasta 1930[12]. Por este motivo, la formación de lazaretos en las principales ciudades y estaciones sanitarias en los puertos se convirtieron en prioridad para el Gobierno[13].

11. CASTRO, Julio Félix. Ojeada rápida sobre la isla San Lorenzo. En: *Perú Ilustrado*, nro. 214. Lima, 1891, p. 2259.
12. CUETO, Marcos. La ciudad y las ratas: la peste bubónica en Lima y en la costa peruana, 1903-1930. En: *Revista Histórica*, vol. XV, nro. 1. Julio de 1991, p. 2.
13. Ídem, p. 6.



Vestigios de la Estación Sanitaria en el año 2004. (Foto José Hudtwalcker)

Fue durante el primer Gobierno de Augusto B. Leguía que se construyó una Estación Sanitaria moderna, que fue considerada como la primera estación de ese tipo en el Pacífico. Es probable que la Beneficencia Italiana se encargara de apoyar con recursos económicos en la construcción y el mantenimiento. En ese sentido, el presidente Leguía, en su mensaje ante el Congreso en 1908, manifestaba que:

> los edificios de la Estación Sanitaria del Callao, que contienen hoteles para pasajeros en observación, hospital, pabellones para la administración, laboratorio y demás servicios, han sido recientemente construidos en la isla de San Lorenzo, bajo la dirección de la comisión técnica que se nombró con ese objeto. Se han aprobado ya los estudios y planos para la construcción de un muelle en dicha estación y para las obras complementarias de la misma, de modo que, muy en breve, podrá ponerse en servicio ese establecimiento, único en su género en la costa occidental de Sudamérica.





En 1912 se realizaron trabajos de mejoramiento del muelle de la Estación Sanitaria. Ese mismo año el Presidente Leguía inauguró en la misma caleta el Sanatorio Militar y la Estación Cuarentenaria. Para 1913, durante el Gobierno de Guillermo Billinghurst, el Sanatorio Militar era considerado como "inútil". Todos estos hechos fueron documentados en la revista *Variedades*. Es muy probable que las instalaciones construidas por Leguía se establecieran en el área donde existieron las primeras barracas destinadas para dicho fin durante el siglo XIX. Aparentemente, por este motivo dichas instalaciones quedaron en desuso y fueron descuidadas.

Sin embargo, en 1918, durante la segunda gestión del Presidente José Pardo, se otorgó, mediante la Ley 2753 del 13 de junio, un presupuesto de 8000 libras peruanas destinadas para terminar los edificios de la Estación Sanitaria del Callao de la isla San Lorenzo.

Cuando Leguía asumió su segundo periodo gubernamental en 1919, manifestó en su mensaje ante el Congreso de la República de julio que:

> otra de mis grandes preocupaciones es la salubridad pública, descuidada hasta el extremo de haberse desmantelado, abandonado y arruinado casi, la estación que, para cuarentenas y otros usos de defensa sanitaria, establecí e inauguré en 1912, en la isla de San Lorenzo. Últimamente, se comprendió lo absurdo de ese abandono y se procuró, aunque tarde, restaurar lo que en ningún instante, ni por motivo alguno, debió dejarse perder.

En otro documento, del 19 del mismo mes, se mencionó que el guardián empleado de la Estación Sanitaria ocupaba dos habitaciones de las 16 que componían dicha construcción. También se mencionó que recibía órdenes del Ministerio de Fomento y no de la Armada Peruana.

Luego, en otro informe, del 4 de septiembre de 1919, se mencionó sobre un incidente provocado por algunos caballeros en cuarentena en la Estación Sanitaria, que fueron encontrados en la caleta Paraíso contraviniendo las medidas sanitarias establecidas. En este documento se mencionó que la instalación estaba bajo las órdenes de las "autoridades sanitarias".

En virtud al abandono en el que la encontró el nuevo Gobierno, en el mismo año, 1919, mediante Resolución Suprema emitida el 19 de noviembre, se mencionaba en su artículo 1 que:

> La estación de cuarentena de la isla de San Lorenzo, que forma parte de la Estación Sanitaria del Callao, ha sido establecida con el objeto de impedir la introducción al país de las enfermedades infectocontagiosas, mediante el aislamiento de los pasajeros en observación procedentes de puertos o de buques infectados o sospechosos de estarlo, y de las personas atacadas de alguna de esas enfermedades que llegarán a bordo de alguno de los buques que arriban al Callao[14].

En el archivo fotográfico del señor Humberto Currarino encontramos registros gráficos de las primeras décadas del siglo XX, donde se observan en funciones las instalaciones sanitarias construidas por Leguía en la isla. Las construcciones son de madera y fueron acondicionadas sobre plataformas bajas de piedra y concreto, interconectadas por un sistema de pequeñas escalinatas. Actualmente, se pueden observar los restos de dichas plataformas, en las cuales se emplearon los famosos adoquines cuadrados de piedra como piso.

14. REPÚBLICA DEL PERÚ. *Legislación ambiental peruana*. Lima: Instituto Nacional de Protección del Medio Ambiente para la Salud. 1992, p. 118.

Durante la segunda década del siglo XX, la zona de la caleta donde se ubicó la Estación Sanitaria empezó a tener un uso mixto, al combinar la función de zona de cuarentena con la de depósito de explosivos de la Armada Peruana.

En varios cuadernos copiadores del Archivo Histórico de Marina se pueden leer documentos relacionados con el cambio de uso de las instalaciones sanitarias. En un documento del 12 de mayo de 1913, la Comandancia General de la Escuadra consideró indispensable proporcionar una casa habitación al Jefe de los explosivos y las municiones de la Armada en la isla, en el local destinado para el médico del establecimiento sanitario, para que permaneciera allí de manera constante.

Por otro lado, durante la década de 1920 las instalaciones sanitarias de la isla San Lorenzo hallaron un uso distinto al que originalmente se les destinó, puesto que fueron empleadas como presidio político para los adversarios del régimen. El uso compartido, como depósito de explosivos y estación sanitaria, siguió inclusive después de 1926, año en que se inauguró la Base Naval San Lorenzo en la caleta Paraíso.

El panorama cambió a fines de 1931, cuando se decretó que toda la isla tuviese un uso estrictamente militar, como consecuencia de la propia expansión de las necesidades de la Armada Peruana (Decreto Ley 7457 del 30 de noviembre de 1931). El desarrollo alcanzado por la Base Naval de San Lorenzo como estación de sumergibles, factoría de reparaciones y establecimiento principal de nuestra Escuadra, así como las nuevas obras que se llevaron a cabo, hicieron insuficiente el terreno que en ese entonces ocupaba, limitado a la denominada caleta Paraíso, y fue indispensable extenderla a las demás playas y tenedores de este lugar. La isla en toda su extensión fue sometida a la jurisdicción y vigilancia del Ministerio de Marina. En adelante, el área de San Lorenzo quedó dedicada solo para fines estrictamente castrense.

Cabe mencionar que las referidas instalaciones sanitarias también sirvieron como presidio provisional, mientras se realizaba la corte marcial para los 37 marinos alzados durante el motín de marinería de los cruceros Almirante Grau y Coronel Bolognesi en 1932.

Próximo a la década de 1940, las antiguas instalaciones sanitarias pasaron a formar parte del Cuerpo Aéreo del Perú, que continuó dándole uso a las antiguas estructuras como depósito de municiones. Posteriormente, esta misma institución utilizó la caleta como prisión militar. Finalmente, en 1998, cuando se retiró de allí la Fuerza Aérea, esas instalaciones fueron demolidas.

**Investigaciones arqueológicas en las caletas Sanitarias y Panteón**

Durante 2003 y 2004, la entonces Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina de Guerra del Perú promovió investigaciones arqueológicas en el Panteón asociado a la Estación Sanitaria. En el marco de estos trabajos se recuperaron y estudiaron 32 contextos funerarios. Asimismo, se realizaron cateos en los vestigios de la Estación Sanitaria edificada por Leguía. Estas investigaciones fueron importantes porque se pudo definir, de manera fehaciente, la asociación del cementerio con la estación de cuarentena, Por ese motivo, con base en datos empíricos, se definió el Complejo Histórico de la Estación Sanitaria, compuesto por el binomio de la estación cuarentenaria y el cementerio. Al respecto, los resultados de las investigaciones arqueológicas e históricas fueron expuestos en la muestra museográfica "Isla San Lorenzo: territorio de encuentros", promovida por la Marina de Guerra y el Museo de la Nación, en octubre de 2005.





## Bibliografía


- CASTRO, Julio Félix. Ojeada rápida sobre la isla San Lorenzo. En: *Perú Ilustrado*, nro. 214. Lima. 1891.
- CISNEROS, Carlos y GARCÍA, Rómulo. *Guía ilustrada de Lima y el Callao*. Lima: Editorial Imprenta del Estado. 1898.
- CUETO, Marcos. La ciudad y las ratas: la peste bubónica en Lima y en la costa peruana, 1903-1930. En: *Revista Histórica*, vol. XV, nro. 1. Julio de 1991, pp. 1-26.
- GARCÍA CALDERÓN, Francisco. *Diccionario de la legislación peruana*. Tomos I y II. París: Librería de Laroque. 1879.
- GARCÍA, Uriel. El cólera y la isla San Lorenzo en la historia de la medicina social peruana: Comentarios sobre un decreto precursor. *Revista de Marina*, nro. 3, pp. 25-32. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos. 2003. ISSN: 1012-8247.
- HUDTWALCKER, José. Las islas del Callao en los albores del siglo XX: apuntes para su historia. En: *Revista de Marina*, nro. 3, pp. 62-77. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos. 2008. ISSN: 1012-8247.
- LOSSIO CHÁVEZ, Jorge. *Acequias y gallinazos*: salud ambiental en Lima del siglo XIX. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2002.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. *Cuadernos copiadores de la Estación Naval San Lorenzo*. 1913, 1918 y 1919. Lima: Archivo Histórico de Marina.
- OVIEDO, Juan. *Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde el año de 1821 hasta el 31 de diciembre de 1859.* Lima: Ministerio de Gobierno, Culto y Obras Públicas. Ed. Felipe Bailly. Tomos VI y VIII. 1862.
- REPÚBLICA DEL PERÚ. *Legislación Ambiental Peruana.* Lima: Instituto Nacional de Protección del Medio Ambiente para la Salud. 1992.
- *VARIEDADES*. Nro. 56 (1909), nro. 130 (1910), nro. 221 y 224 (1912), nro. 273 (1913), nro. 811 (1923), nro. 856 (1924) y nro. 1258 (1932).




# Escuela de Aprendices Navales precursora del CITEN: rumbo a los cien años



# Escuela de Aprendices Navales: precursora del CITEN: rumbo a los cien años



**Técnico Segundo, Pon. Carlos J. Navarro La Riva**
Se graduó del Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval (CITEN) en 1993 como Oficial de Mar Tercero. Ostenta la calificación de Policía Naval en la especialidad de guía de can detector de droga K-9. Es Bachiller en Educación en la especialidad de Historia y Ciencias Sociales por la Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle. Fue instructor de alumnos del CITEN entre 1993 y 1998, y conformó Destacamentos Antidrogas de la Unidad Canina de 1999 a 2010. Desde 2002 es docente del Programa de Actualización y Especialización Profesional Técnica de Policía Naval. Es miembro de la Asociación Nacional Pro Marina del Perú.

**RESUMEN**
A lo largo de los años, la Escuela de Aprendices Navales ha experimentado innumerables cambios, tanto en el aspecto formativo como de infraestructura. Desde sus inicios ha funcionado en un ambiente de la Escuela Naval del Perú, y hoy, como Instituto de Educación Superior Tecnológico Publico Naval (CITEN), opera en una superficie de más de 50 hectáreas en la Base Naval del Callao. El artículo presenta una cronología de sucesos ocurridos durante 92 años de existencia y las innovaciones que se han dado hasta nuestros días.

**PALABRAS CLAVE**
Aprendices, especialidades, alumnos, educación.

**ABSTRACT**
The Naval School of Apprentices over the years has had numerous changes both in the educational aspect and infrastructure since its inception in an atmosphere of the naval school until today higher education technology public Naval Institute – CITEN (IESTPN-CITEN) in an area of more than 50 hectares approximately, present a chronology of activities during this period of existence and the innovations that have been given to the present day.

**KEYWORDS**
Apprentices, students, specialties, education.

## INTRODUCCION

En 2028 la Escuela de Aprendices Navales cumplirá cien años desde que inició sus actividades. Para las Armadas del mundo, la capacitación del tripulante siempre ha sido una prioridad, por ser el recurso humano imprescindible en el logro de sus objetivos. La exitosa travesía, el buen mantenimiento de los buques y un eficiente desempeño durante el combate se basan en una instrucción del personal con estándares de calidad en los aspectos militar, técnico, físico y moral.

Consciente de ello, el Alto Mando Naval estableció la instrucción del personal como una de sus prioridades, en todos sus niveles, para lograr una Armada eficaz y eficiente, acorde con las exigencias que demande el país para alcanzar su desarrollo. En el caso del personal subalterno, el CITEN prepara a los futuros técnicos y oficiales de mar, acorde con los avances tecnológicos. Desde sus inicios en 1928, como Escuela de Aprendices Navales, no ha cesado en la formación de marinos peruanos con mística y valores institucionales.






## Antecedentes

En 1872 se creó la primera escuela de reclutas con el nombre de Escuela de Aprendizaje de Marineros, a bordo de la fragata *Apurímac*. Durante la guerra de 1879 la nave sirvió de pontón y tuvo que suspender sus actividades. Las labores se retomaron en 1901 con el nombre de Escuela de Grumetes y a bordo del transporte *Constitución*. Proporcionaba instrucción al personal de marinería y dotaba a las unidades navales de personal, en circunstancias de la posguerra y con presupuestos limitados.



C de N. Charles Gordon Davy.

## Escuela de Aprendices Navales

Una política de gobierno del Presidente Augusto B. Leguía fue la reforma de las Fuerzas Armadas. Para tal efecto llegaron misiones militares extranjeras, como la Misión Naval Americana al mando del Contralmirante William S. Pye, que encargó la Escuela Naval al Capitán de Navío Charles Gordon Davy. Este último fue el precursor de esta Escuela de Oficiales, visionario del bien más preciado que tiene una organización: el capital humano.

La Armada adquirió unidades con tecnología acorde para la época, por lo que fue necesario dotarla de tripulaciones idóneas. La expectativa dio sus frutos como lo mencionó el Presidente Leguía ante el Congreso de la República.

## Orden del Día del 28 de agosto de 1928

> El fin primordial de la Escuela de Aprendices Navales es hacer de estos elementos perfectamente adoctrinados en sus deberes navales. [...] jóvenes con una sólida base naval y con conocimientos técnicos generales, sobre los que más tarde, cuando vayan a bordo, podrá edificarse el verdadero oficial de mar[1].

Hasta antes de la creación de la Escuela de Aprendices, la Armada carecía de personal subalterno idóneo. La marinería estaba compuesta de personal voluntario o conscripto. Recibía instrucción a bordo a cargo de oficiales, con iniciativa y entusiasmo por tener a su mando a personas que respondían a las exigencias del servicio naval y realizaban con responsabilidad sus deberes. Los oficiales de mar eran personal contratado al que se le otorgaba un grado militar para realizar labores específicas.

Años antes, muchos oficiales presentaron propuestas para implementar una escuela acorde con los requerimientos, considerando experiencias de Armadas extranjeras. La Misión Naval, conocedora de estas carencias y atendiendo al pedido de la oficialidad, la implementó con la finalidad de preparar militarmente al personal. Como diríamos coloquialmente: "Pulir la roca y descubrir el diamante".

1. GORDON DAVY, Charles. Más sobre los Aprendices Navales. En: *Revista de Marina*, setiembre-octubre de 1928. Nro. 4. ISSN: 1012-8247.





La labor fue ardua, pero a la vez fructífera. Primero, motivar al personal, incentivándolo al estudio y a la disciplina, y convencerlo de que podía acceder a una mejor calidad de vida. Segundo, contar con presupuesto para el material y la habitabilidad, por lo que se dispuso de ambientes en la Escuela Naval; de ahí que los cadetes muchas veces contribuían con la instrucción. Tercero, los sueldos eran precarios.

Instalado el referido centro de instrucción, se implementó una Escuela de Radioelectricistas, ya que esta especialidad desarrollaba sus actividades en la Escuela Naval. Las otras se impartían a bordo de unidades donde se centraba su labor. La Escuela solo preparaba al personal en formación naval y militar, que luego era enviado a la Escuadra para adquirir conocimientos técnicos.



Fotografía de la época, Visita a la escuela de Aprendices Navales por el Contralmirante Loayza (fot. Archivo histórico de Marina).

**Cronología**

El Capitán de Corbeta Cesar Linares V., en su artículo "Apuntes navales", publicado en la *Revista de Marina* de 1973, relata la evolución de la Escuela de Aprendices y las diferentes especialidades que se crearon. Este es un extracto de dichos acontecimientos:

*1 de marzo de 1939*

Se crea la División de Escuelas Técnicas, con las siguientes especialidades: torpedos, submarinos, buceo, ingeniería, comunicaciones y taller de instrumentos de precisión. Funcionó bajo el control y la supervisión del Estado Mayor General de la Marina.

*7 de mayo de 1946*

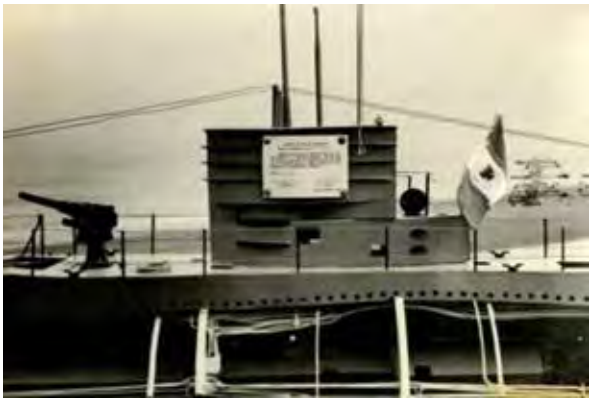
La División de Escuelas Técnicas deja de pertenecer a la Dirección de la Escuela Naval y se vuelve un organismo independiente denominado Escuelas Técnicas de la Armada. Contaba con la Sección de Personal Superior y con la de Personal Subalterno. Era una dependencia del Estado Mayor General de la Marina.

*14 de enero de 1948*

Se crea la Escuela de Personal Especial para Cámara, con las especialidades de cocina, panadería y lavandería. Su capacitación se realizó en el Arsenal Naval bajo el control de la Dirección de las Escuelas Técnicas.

*26 de enero de 1948*

Se crea la Escuela de Maestro de Armas, con la misión de formar personal para el manejo y control de la disciplina del personal naval, en unidades y dependencias.



Ingreso a la Escuela Técnica de Submarinos. (fot. Archivo histórico de Marina).

*31 de enero de 1948*

Se crea la Escuela Técnica de Caldereros para el trabajo con planchas metálicas. Estaba a cargo del Jefe del Departamento Industrial del Arsenal Naval (hoy SIMA-Callao) y bajo el control de la Dirección de las Escuelas Técnicas.

*1 de marzo de 1948*

Se aprueba un proyecto de organización para implementar la Escuela Técnica de Ingeniería, que capacitaría al personal en máquinas, motores y mecánica.

*23 de noviembre de 1950*

Se crea la Escuela de Carpinteros de Rivera en el Arsenal Naval del Callao, para la realización de trabajos de construcción y reparación de naves, tanto para la Marina de Guerra como para la empresa privada.

*25 de setiembre de 1952*

La Marina de Guerra aprueba el presupuesto para realizar trabajos preliminares y de edificación del nuevo Centro de Entrenamiento Naval de Armas Electrónicas (CENAE), que se inaugura el 8 de octubre de 1953. En él se impartía instrucción al personal superior y subalterno en información de combate, guerra antisubmarina (sonar) y electrónica, en el área de la Base Naval del Callao.

*18 de agosto de 1955*

El CENAE cambia su denominación a Centro de Entrenamiento Naval del Callao. Agrupaba a todas las Escuelas que funcionaban en el área del Arsenal Naval del Callao.

*11 de enero de 1961*

Se crea la Escuela Básica de Pañoleros, posteriormente denominada de Abastecimiento y, en la actualidad, de Administración.

*16 de marzo de 1962*

Se crea la Escuela de Armamento para instruir al personal superior y subalterno de la Marina. Funcionaba en el área del Centro de Entrenamiento Naval del Callao.

*8 de junio de 1963*

Se crea la Escuela Básica de Prácticos con personal procedente de Tumbes, Iquitos y Puno, para contar con tripulaciones en el ámbito fluvial y lacustre. Después de la instrucción básica, estas tripulaciones realizarían prácticas en embarcaciones auxiliares durante seis meses y luego retornarían a sus lugares de origen para desempeñarse profesionalmente.

*11 de julio de 1964*

Se inaugura el edificio de la Escuela de Armamento con modernas instalaciones



CENAE. (fot. Archivo histórico de Marina).





para la época. Contaba con talleres, auditorios, aulas y también con plataformas de cañones y otros elementos electrónicos para control de tiro.

*3 de noviembre de 1964*

Se crea la especialidad de Infantería de Marina para el personal subalterno. Un día antes, el 2 de noviembre, se había instaurado la calificación para oficiales, ya que en abril de 1959 se creó este cuerpo para la defensa de costa. Anteriormente se denominaba Grupo de Artillería Móvil.

No es hasta el 10 de diciembre de 1965 que se crea la Escuela Básica de Infantería de Marina, en el cuartel BIM Nro. 1 Guarnición de Marina, en la Estación Naval de Ancón. Funcionó bajo la dirección del Centro de Entrenamiento Naval del Callao.

*24 de diciembre de 1968*

Al haberse creado muchas especialidades y escuelas básicas, el Alto Mando Naval dispone el cambio de denominación del Centro de Entrenamiento Naval del Callao por Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval.

*2 de abril de 1973*

Inicia sus actividades el curso de Policía Naval con alumnos de la especialidad de Maestro de Armas del CITEN, que posteriormente se cambia por la especialidad de Policía Naval.

**Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval**

Desde la década de 1970, el CITEN brinda instrucción técnica en sus diferentes especialidades, denominadas *escuelas básicas*. Se basa en un régimen académico de tres años o seis ciclos, al término de los cuales el alumno obtiene el grado de oficial de mar tercero.



Ingreso de alumnos al citen marzo de 1974, fot. Revista de Marina Ed. nº 2 marzo-abril del mismo año.

En un principio solo se necesitaban 18 meses para obtener el grado de Oficial de Mar Tercero, situación que cambió con el actual régimen académico. Incluso al alumno ingresante se le otorgaba el grado de Marinero (alumno de primer año), Cabo Segundo (alumno de segundo año) y Cabo Primero (alumno de tercer año), y utilizaba el uniforme tradicional de la marinería con los distintivos correspondientes a su especialidad y grado. Asimismo, para diferenciarse del personal de servicio militar, portaba una rabiza blanca característica.

A finales de los años 70 y principios de los




80, los procesos de admisión se realizaban cada seis meses. Se dejó la denominación de Marineros y Cabos para los alumnos y se diferenció el nivel académico por ciclos (alumno de primer ciclo). En 1983 se cambió el uniforme tradicional de marinería por el de traje del día (saco y corbata), para unificarlo con los uniformes de las demás escuelas de las Instituciones Armadas. El proceso de admisión es anual desde entonces.

En 1983 una inundación por desborde del río Rímac limitó las actividades académicas de esta *alma mater*. En salvaguarda de la integridad de los alumnos, se los trasladó al Club de Cabos y Marineros, donde se implementaron ambientes para la habitabilidad. Las clases eran dictadas en el actual Liceo Naval Contralmirante Montero, frente al Centro Médico Naval.

Debido al desastre natural, el Alto Mando Naval planificó la reestructuración de las instalaciones del CITEN. Se edificaron nuevas aulas, módulos y ambientes para la habitabilidad de los alumnos y dotación. Se implementaron laboratorios, oficinas y zonas deportivas sumadas a las ya existentes, en un espacio aproximado de 50 hectáreas.

Cabe mencionar que hasta 1996 el CITEN solo admitía personal masculino. A partir del año siguiente, gracias a una ley promulgada por el Congreso, se permite la admisión de personal femenino a las escuelas de formación militar. En 1997 ingresó la primera promoción de alumnos mixta, que fue recibida y adoctrinada conjuntamente, por instructores policías navales e infantes de Marina. Paralelamente, la Escuela Naval del Perú recibía a la primera promoción de cadetes mixta. De esta manera, la Marina de Guerra era reconocida como una de las primeras Instituciones Armadas en admitir personal femenino en sus centros de formación.




Alumnos de la primera promoción mixta del Citen 1997. (fot. Arch. Personal).

Anteriormente, la Marina de Guerra había realizado un programa de asimilación como Oficial de Marina para damas con carreras universitarias, cuyo adoctrinamiento se realizó en la Escuela Naval del Perú. Igualmente, como Oficial de Mar para señoritas provenientes del servicio militar.

Mención aparte merecen los alumnos de la especialidad de Infantería de Marina y de Operaciones Especiales, quienes en su fase práctica conformaron los destacamentos en zonas de emergencia, donde lucharon por la pacificación en la década de 1980. Uno de ellos fue el Infante de Marina Marco Antonio Ramírez Gómez, alumno de tercer año, quien falleció en acción de armas en 1986, durante el develamiento del motín en el entonces Centro Penitenciario El Frontón.

Actualmente, en virtud de la nueva Ley de Educación, el Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval cambió su denominación a la de Instituto de





Educación Superior Tecnológico Público Naval, en mérito a la calidad educativa reconocida por el Ministerio de Educación.

## Conclusiones

Desde sus inicios, la entonces Escuela de Aprendices, en su proceso evolutivo hasta convertirse en el CITEN, no ha perdido su objetivo de formar marinos altamente profesionales y con valores, capaces de afrontar los retos que el servicio y la nación demanden.

El avance tecnológico hace prioritario que la instrucción en todas sus etapas disponga de equipos e instrumentos de última generación, acorde con el estándar de una educación de calidad, que garantice un rendimiento académico acorde a las nuevas exigencias y amenazas del mundo contemporáneo.

La Marina de Guerra del Perú, mediante su centro de formación técnico profesional, está a la vanguardia de la calidad e innovación educativa. El CITEN constituye un crisol de tripulantes que honran el uniforme y son pilar fundamental para el logro de los objetivos institucionales.



Uniforme de 1908. Fuente: Archivo Histórico de Marina.

## Bibliografía


- BARTORUIZ [Alférez]. Aprendices navales. En: *Revista de Marina*, julio-agosto de 1928. Nro. 4. ISSN: 1012-8247.
- GORDON DAVY, Charles. Más sobre los aprendices navales. En: *Revista de Marina*, setiembre-octubre de 1928. Nro. 4. ISSN: 1012-8247.
- LEGUÍA OLIVERA, Enriqueta. *La verdad sobre el aciago golpe de 1930 contra el presidente don Augusto B. Leguía*. Lima: Editorial San Marcos. 2013.
- LINARES V., Cesar. Apuntes navales. En: *Revista de Marina*, mayo-junio de 1973. Nro. 3. ISSN: 1012-8247.
- LINARES V. César. Apuntes navales. En: *Revista de Marina,* mayo-junio de 1974. Nro. 3. ISSN: 1012-8247.
- LLOSA PAZOS, Juan Carlos. 1986. En: *Revista de Marina*, agosto de 2016. Nro. 3. ISSN: 1012-8247.
- NAVARRO LA RIVA, Carlos J. Breve historia de la Policía Naval desde 1971. En: *Revista de Marina*, abril de 2018. Año 111, nro. 1. ISSN: 1012-8247.
- *REVISTA DE MARINA*. Crónica gráfica. 1974. Nro. 2. ISSN: 1012-8247.


**Fuentes gráficas:**
Archivo Histórico de Marina. Web: https://es.wikipedia.org/wiki/Fragata_Apur%C3%ADmac t



# UN PUERTO DEL SUR. MOLLENDO EN UN REPORTE DE FANNIE B. WARD (1890)



# *Un puerto del sur. Mollendo en un reporte de Fannie B. Ward (1890)*




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



**RESUMEN**
El autor presenta la traducción al castellano de "Un puerto del sur", reportaje de Fannie B. Ward sobre Mollendo, en el contexto de la construcción del ferrocarril que uniría a ese puerto con Arequipa. El texto ofrece el marco histórico precedente y explicaciones sobre el contenido del trabajo de Ward.



**PALABRAS CLAVE**
Fannie B. Ward, Mollendo, ferrocarril del sur, Arequipa.



**ABSTRACT**
The author presents the translation into Spanish of "A southern port", a report of Fannie B. Ward on Mollendo, in the setting of the railroad construction that would connect that port with Arequipa. The text offers the preceding historical framework and explanations on the work content of Ward.



**KEYWORDS**
Fannie B. Ward, Mollendo, south railroad, Arequipa


En la segunda mitad del siglo XIX, la construcción de ferrocarriles se convirtió en el gran proyecto para la modernización nacional, y el más importante de todos o, por lo menos, el único que alcanzó a completar su trazado fue el ferrocarril del sur, que desde enero de 1871 unía Mollendo con Arequipa. Muy pronto la línea alcanzaría las ciudades de Juliaca y Puno (1873), y tres décadas más tarde llegaría al Cusco (1908). La construcción del ferrocarril tuvo efectos muy positivos en la región y probablemente los años 1865-1873 representaron "el periodo más próspero y dinámico en la economía del sur peruano durante todo el sigo XIX"[1]. Con todo, el puerto de Mollendo, dada su ubicación geográfica, probablemente haya constituido uno de los mayores despropósitos del Perú republicano. La denuncia que señala la nefasta decisión de su construcción es constante en las noticias de viajeros y en la historiografía peruana, como se observa en el testimonio de Pedro Dávalos y Lissón:

1. JACOBSEN, Nils. Ciclos cambiantes de materias primas, internacionalización limitada y productividad restringida: La economía del sur peruano, 1821-1932. En: Martín Monsalve (Ed.), *Historia económica del sur peruano. Lanas, minas y aguardientes en el espacio regional.* Lima: Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos. 2019, p. 167.





> Hemos llegado a Mollendo. Desde la cubierta del vapor contemplo la ciudad, el rompeolas, la extensa y cerril costa que casi verticalmente se levanta desde el océano, y en cuyos declives empinados, rugosos y casi sin playas revientan con furia las embravecidas olas. La mar está agitada. ¿Cuándo deja de estarlo y cómo no ha de ser así si aquí no hay golfo, ensenada, bahía, ni nada que defienda al puerto de los vientos y las correntadas del sur?
>
> Hacia el norte, a tres leguas de distancia, está la bahía de Islay. Allí hubo puerto posiblemente desde los primeros días de la Colonia como también intensa vida comercial, todo lo cual fue abandonado por darle al valle de Tambo una vida que hoy no tiene ni nunca tendrá. Esta obsesión, calurosamente sostenida por los hombres que gobernaron en 1868, dio a los ferrocarriles del sur un puerto infernal y a los contratistas oportunidad para prolongar en 47 kilómetros más una línea que tiene en total 172 y para cobrar por todo aquello 15 millones de soles, cuando otros, partiendo de Islay, ofrecieron hacer el ferrocarril por ocho[2].

El tren formaba parte del imaginario del progreso. El semanario *El Perú Ilustrado* mostraba una bonita ilustración de un ferrocarril cruzando las montañas de los Andes. Todo el esfuerzo nacional se encaminó a su diseño y construcción, y empleó para ello una parte importante de los ingresos fiscales y de los préstamos obtenidos a cuenta del guano. Las cuantiosas inversiones ferroviarias, sin embargo, no brindaron los réditos esperados y, como señalara Jorge Basadre (1968), los trenes llevaron al país a la bancarrota. Carlos Contreras y Marcos Cueto concluyen: "las líneas estuvieron mal diseñadas y guiadas por móviles políticos"[3]. Además, crecieron las sospechas de corrupción, especialmente por parte de la figura del empresario estadounidense Henry Meiggs, "un aventurero de los negocios"[4], quien era sobradamente conocido por la generosidad con la que ofrecía dádivas y regalos[5]. Fannie B. Ward se hace eco de lo que parecía era *vox populi* en la sociedad, respecto de la especulación inmobiliaria de algunos diputados y su poca visión de las cosas:

> Pronto surgieron —afirma Franklin Pease— dudas sobre el uso de los fondos públicos empleados en este rubro (tanto por parte de los constructores como del Estado), y se hizo visible la inexistencia de una adecuada planificación de los ferrocarriles[6].

En la apuesta por completar el ferrocarril del sur, cuya ruta había sido "inexplicablemente preferida para los trabajos sobre la línea a Cerro de Pasco"[7], pesaba probablemente el empeño por levantar la economía de la región luego del derrumbe sufrido en el terrible terremoto de 1868, que había destruido Arequipa y el puerto de Arica, al salirse el mar con inusitada violencia. Sin embargo, la inversión en el ferrocarril ya estaba aprobada meses antes de producirse el desastre, y en la decisión muy bien pudo pesar el deseo de aplacar las revoluciones y

2. DÁVALOS Y LISSÓN, Pedro. La primera centuria: causas geográficas, políticas y económicas que han detenido el progreso moral y material del Perú en el primer siglo de su vida independiente. Tomo II. Lima: Librería e Imprenta Gil. 1922, p. 231.
3. CONTRERAS, Carlos y CUETO, Marcos. Historia del Perú contemporáneo. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, Pontificia Universidad Católica del Perú y Universidad del Pacífico. 2013, p. 151.
4. CONTRERAS, Carlos. La economía pública en el Perú después del guano y del salitre. Crisis fiscal y élites económicas durante su primer siglo independiente. Lima: Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos. 2012, p. 122.
5. BELAUNDE, Víctor Andrés. Arequipa de mi infancia. Memorias. Primera parte. Lima: Lumen. 1960.
6. PEASE G. Y., Franklin. Breve historia económica del Perú. Lima: Fondo de Cultura Económica. 1995, p. 119.
7. CONTRERAS y CUETO, op. cit., p. 151.



*Un puerto del sur. Mollendo en un reporte de Fannie B. Ward (1890)*

"las banderas contra el centralismo limeño", por parte del nuevo Gobierno encabezado por el coronel Balta[8], "debido a la fuerza política que tenía en ese momento Arequipa, cuyas revoluciones habían derribado a varios Gobiernos"[9].

En su estudio sobre la historia del turismo en el Perú, Armas Asín resalta lo nefasto que resultó ubicar el inicio del ferrocarril en Mollendo, cuando el lugar no disponía de condiciones naturales para proteger los barcos del fuerte oleaje del Pacífico, lo que desalentaba el turismo: "El desembarco era algo caótico —describe Armas Asín—, pues Mollendo es un puerto de mar abierto, con un fuerte oleaje y bajo fondo, así que por más que se construyó un rompeolas, los barcos echaban ancla lejos, teniéndose que transportar a pasajeros y mercaderías en lanchas, y aunque llegaban a un dique a veces había que subirlos con grúas"[10]. Antes de la construcción del rompeolas, la dificultad del desembarque en Mollendo era todavía más desastrosa. La experiencia fue sobradamente reconocida por los viajeros, como manifiesta el testimonio recogido por el chileno Vicente Grez en los mismos años en que estuvo nuestra viajera:

> A mediodía y sin que el vapor penetrara en bahía alguna, nos encontramos anclados frente a Mollendo, el más raro, el más original, el más excéntrico de todos los pueblos marítimos. [...] En Mollendo no hay muelle; sería una construcción inútil, pues lo que necesita la ciudad es un ascensor. Los viajeros desembarcan de una manera bien original: se introducen en un tonel, en una pipa o en un canasto y, por medio de cables, son suspendidos hasta dejarlos en tierra firme. Y para ejecutar esta operación, ¡qué de aventuras y peligros! A veces el aparato se cimbra mucho tiempo en el aire o desciende hasta el agua en medio de las risas de los curiosos de tierra y de los que presencian el espectáculo desde la cubierta de las naves[11].

Así pues, el 1 de noviembre de 1890 Fannie B. Ward publicó un reportaje de Mollendo dentro de la serie que ofrecía con sus impresiones de su viaje por toda Sudamérica. "Un puerto del sur" apareció en varios periódicos de Estados Unidos, comenzando por el principal diario vespertino de la capital[12]. Curiosamente salió antes de sus reportes sobre los puertos del Callao[13], y en la misma fecha en que se publicó el de Pacasmayo y Paita[14], aunque ella viajó desde Panamá en uno de los buques que fletaba la compañía inglesa de vapores y llegó a Mollendo meses después[15]. La siguiente semana publicó un reporte sobre las islas guaneras[16] y después dedicó varias entregas a las haciendas de Cañete, Ica y Palma, antes de una larga

8. MEZA, Mario y CONDORI, Víctor. Historia mínima de Arequipa. Desde los primeros pobladores hasta el presente. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2018, p. 160.
9. CONTRERAS, op. cit., p. 123.
10. ARMAS ASÍN, Fernando. Una historia del turismo en el Perú. El Estado, los visitantes y los empresarios (1800-2000). Tomo I. Lima: Universidad San Martín de Porres. 2018, p. 148.
11. NÚÑEZ, Estuardo. Viajeros hispanoamericanos: temas continentales. Caracas: Biblioteca Ayacucho. 1989, p. 419.
12. "A Southern Seaport", en Evening Star de Washington, p. 8, del 1 de noviembre, 1890. Salió el mismo día con el título "South American Sea Ports" en Sacramento Daily Record Union, California, p. 3. Al día siguiente se publicó como "Southern Sea Ports" en The Salt Lake Herald, Utah, 2 de noviembre de 1890, p. 12.
13. WARD, Fannie B. The port of Peru. Reasons why its glory has departed. En: The Salt Lake Herald. Sábado 7 de diciembre de 1890, p. 13.
14. WARD, Fannie B. Two cities of Peru. En: The Salt Lake Herald. Domingo 1 de noviembre de 1890, p. 10.
15. ARRIZABALAGA, Carlos. Luna y desolación de Paita. La contaminación en la provincia litoral a inicios del siglo XX. 2017. En: Revista de la Marina, año 110, nro. 2, pp. 45-63; y ARRIZABALAGA, Carlos. Callao en 1890. Un reporte de Fannie B. Ward. 2019. En: Revista de Marina, nro. 112 (1), pp. 4-21.
16. WARD, Fannie B. The Guano Islands. One of the principal surces of the wealth of Peru. An unsavory industry. En: The Evening Star. 8 de noviembre de 1890, p. 7.





serie de artículos sobre Lima, Arequipa, Puno y Cusco, además de Tacna y Arica.

Fannie B. Ward es una de las primeras reporteras profesionales de Estados Unidos y alcanzó cierto reconocimiento en el periodismo de ese país por sus extensos viajes por los países hispanoamericanos. Nació el 27 de enero de 1843 en Monroe (Michigan), pero vivió buena parte de su vida en Washington D. C. Ocupó un tiempo una plaza en el Departamento del Tesoro, en 1874. En 1875 comenzó una columna para el Ohio Farmer titulada "Confidential chats with the ladies" y escribió notas políticas para el *St. Louis Globe-Democrat*[17].

Hizo un largo periplo por México, y luego recorrió todo Sudamérica, tras salir en un vapor de Panamá hasta Guayaquil y luego Paita y Pacasmayo rumbo al Callao, de donde siguió más tarde hasta Mollendo para visitar Arequipa. Con la extensión de una epidemia de influenza procedente de Europa, en enero de 1889, pasó a Bolivia y desde La Paz hizo un largo viaje de 15 días a lomo de bestia para buscar las fuentes del Amazonas[18]. Luego visitó Puno y Cusco[19]. Regresó a Arequipa, donde había hecho amistades señaladas, conoció las ciudades de Arica y Tacna, siguió a Chile y por tierra pasó a Mendoza (Argentina) y al cabo de Hornos para conocer las islas Malvinas. De Buenos Aires viajó a Brasil, de donde regresó a Estados Unidos tras visitar Jamaica. Años después vivió largas temporadas en Cuba y Puerto Rico, en los años en que tuvo lugar la guerra con España, país que visitó en el cambio de siglo[20]. Ward llegó a escribir para 42 periódicos diferentes, pero nunca trabajó como corresponsal a sueldo fijo, y expresaba cierta desazón hacia los corresponsales que se limitaban a contentar al Gobierno y manejaban fuentes de información muy pobres[21].

Ward organizaba tertulias en su casa y también participó de la naciente National Geographic Society, donde dio cuenta de sus numerosos viajes. Hizo amistad con Clara Barton, fundadora de la Cruz Roja norteamericana, y viajó con ella a Texas, donde había sobrevenido un fortísimo huracán[22]. Los últimos años vivió al lado de su hija Nelly, que había contraído matrimonio con un médico, en la capital de la nación, donde murió el 4 de octubre de 1913. La prensa de la ciudad dedicó unas líneas a la memoria de esta reportera y señaló el valor de sus crónicas: «Newspaper woman, who wrote many atractive letters on foreign travel»[23].

Los periódicos ofrecieron espacio a toda una generación de redactoras para su propia emancipación, junto con la oportunidad de expresar sus ideas y reivindicar sus derechos y libertades, en el gesto simbólico de realizar largos viajes a lugares exóticos o peligrosos[24]. Después de Ward arribó al Perú la escritora sureña Mary Robinson Wright (1853-1914), cuya trayectoria es más conocida porque sus experiencias se publicaron en forma de libro (1908), lo mismo que ocurrió con

17. FAHS, Alice. Out on assignment: Newspaper women and the making of modern public space. North Carolina: University of North Carolina Press. 2011, p. 242.
18. WARD, Fannie B. Story of the discovery of the Great Amazon. En: The Salt Lake City Herald. Domingo 20 de noviembre de 1892, p. 13.
19. ARRIZABALAGA, Carlos. En ruta al Cusco. Tres reportajes de Fannie B. Ward para la prensa norteamericana (1891). 2012. En: Allpanchis, nro. 80, pp. 151-207.
20. WARD, Fannie B. Last journey in Spain. En: The Daily Morning Journal and Courier. 9 de febrero de 1901, p. 10.
21. FAHS, op. cit., p. 250.
22. WARD, Fannie B. Red cross to de rescue. En: Evening Times (Washington D. C.). 13 de septiembre de 1900.
23. "Una reportera que escribió muchas páginas interesantes a lo largo de sus viajes por el extranjero". The Washington Herald, lunes 6 de octubre de 1913, p 10.
24. PRATT, Mary Louise. Imperial eyes. Travel writing and transculturation. Londres: Routledge. 1992, P. 173.



## *Un puerto del sur. Mollendo en un reporte de Fannie B. Ward (1890)*



Vista de la Bahía y ciudad de Mollendo. Foto Facebook: Mollendo antiguo.

la misionera y viajera Geraldine Guinness (1909)[25]. Se desarrollaba una nueva cultura viajera femenina; los relatos de viajes femeninos no solo son testimonio de lugares remotos, sino expresiones de una nueva visión generacional y "espejos del proceso de cambio que experimentaron"[26].

La mirada de Ward se dirige a las ciudades y los lugares más interesantes de su viaje, lo que vendrían pronto a convertirse en "atractivos turísticos", como las ruinas prehispánicas o las iglesias coloniales. A diferencia de otros viajeros, tiene una atención mayor con respecto a la situación de las mujeres y su vida cotidiana. Ella viaja además con su hija. Protagonizan sus reportes las mujeres que cocinan puchero o frituras en las calles de Lima, las jovencitas que pasean por la cubierta del vapor con sus mejores galas, las que lanzan cascarones y cubos de agua a los arequipeños que juegan carnavales o las que venden verduras en el mercado de Puno y se interesan por esa extraña manera de vestir anglosajona. En este reporte de Mollendo describe a las beatas que esperan su turno para la confesión en la iglesia, y les dedica también un breve comentario. Ofrece algunas pinceladas de la población, comenta sin miramientos la mala calidad de los hoteles y, finalmente, describe la casa que diseñó para sí el ingeniero Thorndike, el constructor del ferrocarril. Con ese estilo misceláneo que la caracteriza, dedica un par de párrafos para referir con brevedad la biografía de Enrique Meiggs, que escapó de San Francisco tras comprarse un barco rumbo a Sudamérica.

25. Ver Armas Asín, op. cit., p. 154.
26. GUARDIA, Sara B. Prólogo. En Sara B. Guardia (Ed.), Viajeras entre dos mundos. Dourados (Brasil): Universidade Federal da Grande Dourados. 2012, p. 9.





En 1903 volvió a publicar el mismo reporte, pero omitió los cinco últimos párrafos dedicados a explicar la geografía que se observa desde la ruta de los vapores, en el Pacífico, desde Paita, hasta la Patagonia, donde un suministro de agua potable podía resultar extremadamente costoso en algunas ocasiones[27]. A continuación se ofrece la traducción del texto del reporte tal como se publicó originalmente en 1890.

**Un puerto del sur**

Fannie Brigham Ward

El puerto de Mollendo y sus inconvenientes. Turismo en Sudamérica

Desembarcar en un barril. Un relato de confesionario. Los fantasmas de una empresa frustrada. El final de Enrique Meiggs.

Frente a las costas del Perú. Septiembre 12. Posiblemente el peor puerto de toda la costa de Sudamérica es Mollendo, al sur del Perú, donde las olas salvajes y violentas rompen indesmayablemente contra un promontorio rocoso y apenas una rada a mar abierto ofrece una mínima protección contra el viento o las inclemencias del tiempo. Un viejo capitán lo describe con acierto al decir: "Entrar al puerto de Mollendo es como pasar el cabo de Hornos". Islay, a unas pocas millas más allá, solía ser el puerto de esta región y es mucho mejor que este, pero por los manejos de algunas influencias entre los congresistas de parte de quienes estaban interesados en la venta de terrenos decidieron que fuese aquí la estación final del ferrocarril y, por supuesto, el puerto debía hacerse aquí.

No es raro que se pierdan equipajes y, en algunas ocasiones, incluso vidas humanas. A menudo los barcos no pueden desembarcar pasajeros de ninguna manera, obligados a dejarlos en el puerto más cercano para que por su propia cuenta tomen la ruta de vuelta a Mollendo cuando las condiciones mejoren. No es infrecuente que sea necesario emplear lo que llaman el "tonel" para bajar a la gente desde la cubierta de los vapores hasta los botes, que permanecen a la espera cuando el oleaje es demasiado fuerte como para arriesgarse a bajar por las escalas como es usual; o también para alcanzar la tierra firme junto al acantilado, cuando la marea no permite acercarse a las escalas que suben a la parte alta del promontorio rocoso.

El "tonel" no es otra cosa que un barril con un minúsculo asiento dentro con una apertura a uno de sus lados. Este rudo artilugio va suspendido firmemente de una grúa con poleas y se eleva en el aire para bajar luego dando vueltas y vueltas para depositarse finalmente en el lugar deseado o al menos lo más cerca que se pueda y, normalmente, sin librarse de un fuerte golpe o una buena sacudida. Generalmente dos personas suben o bajan en cada viaje: una mujer o un niño van sentados y un hombre de pie, a espaldas de la apertura, va aferrándose por su vida a las sogas mientras la mujer se aferra a él. A primera vista se ve terrorífico ver a la gente balanceándose de esa manera sobre un mar encrespado sabiendo que el más mínimo accidente significaría una muerte segura, y hasta el hombre más fiero se pone a temblar de pies a cabeza cuando su turno se aproxima. Pero es realmente más seguro y del todo preferible, como tuve ocasión de apreciar a través de varias experiencias muy húmedas, que afrontar y empaparse en el tormentoso oleaje con el peligro de dar un mal paso en las resbalosos escalones que

27. WARD, Fannie B. A South American port. En: The Daily Morning Journal and Courier, New Haven, Connecticut, 11 de junio de 1903, p. 2. Y en la misma fecha como "A South American Seaport" en The Republican Journal, Maine, p. 3. Con este último titulo salió en Deseret evening news, 18 de julio de 1903, p. 13.



*Un puerto del sur. Mollendo en un reporte de Fannie B. Ward (1890)*



Imagen de un desembarco en Mollendo. Archivo de Imágenes de Eduardo Dargent Chamot. Aparece en Fernando Armas Asín, Una historia del turismo en el Perú. Lima. Universidad San Martín de Porres, 2018, vol. I, p. 148.

una debe alcanzar justo al instante en que el débil bote, que no para de balancearse, alcanza lo más alto de la cresta de la ola, porque de otro modo se corre el peligro de ser golpeado por el mismo bote por la fuerza del mar.

No hay mucho que merezca la pena ver en Mollendo. Los principales puntos de interés son los grandes tanques que proporcionan agua fresca al puerto, que se alimenta de una tubería de fierro de más de 85 millas de longitud y se abastece en un lugar cercano a Arequipa, a unos 7000 pies de altitud sobre el nivel del mar. Estos tanques son enormes, como para contener agua varios días en caso de que algún percance le suceda al ducto, que es capaz de descargar 430 000 galones cada 24 horas. Hay dos hoteles, entre los cuales es difícil decidir cuál tiene más defectos que el rival y ambos son demasiado malos en relación al precio astronómico que se paga[28]. Una larga fila de oficinas de los vapores y del ferrocarril se extiende a los dos lados de la plaza polvorienta, en cuyo centro hay un pequeño cerco de verdor y una bonita fuente.

Hay algunas casitas de agradable aspecto, ocupadas por los empleados y sus familias, además de la cuota usual de "los pobres" viviendo en chozas; también un gran número de salas de juego, en proporción bastante grande respecto a la pequeñez de la población, y todo lleno de tierra y legiones de pulgas y moscas. Pese a todo, este es el balneario del sur del Perú, que en ciertas épocas del año está atiborrado de la *créme* en busca de salud y placer.

Una mañana yo había subido la colina, con arena hasta los tobillos y cada grano con su pulga correspondiente, para ver mejor la iglesia de Mollendo. Otro ejemplo de cómo a la distancia la vista se vuelve encantadora. Los tablones que componen las paredes de madera no están superpuestos como en el norte, y todo el conjunto está cubierto de calamina como un caparazón grande y vacío. Está toda pintada de blanco con dos pretenciosas torres, también hechas de madera, que contribuyen a darle esa apariencia imponente cuando se contempla a lo lejos. Adentro miles de rosas de papel adornan las columnas, y también dispuestas en guirnaldas a lo largo de las paredes y suspendidas de las desnudas

28. Uno de ellos se llamaba Hotel 4 de Julio (Armas Asín, op. cit., tomo I, p. 148).





vigas del techo habían servido sin duda de adorno en las celebraciones por el reciente mes de María, y junto a las usuales imágenes coloridas había muchas mujeres de rodillas, con su mantilla, esperando su turno para el confesionario.

Hablando de la confesión, me viene a la mente la revelación de un católico peruano amigo mío: "Yo no sé cómo sea la verdad, solo digo lo que me han contado". Como todo el mundo sabe, el altar de la penitencia es una pequeña casilla de madera colocada en alguna esquina oscura de la iglesia, con una silla dentro para el reverendo y una cortina delante que lo esconde de las miradas, mientras él puede con facilidad echar un vistazo a la congregación. A un lado del confesionario hay una pequeña ventana cubierta con una rejilla a través de la cual puede escuchar todas las confidencias susurradas por las personas de rodillas al otro lado, y también puede conversar con la penitente que escucha con atención sin que nadie más pueda oír nada. Debajo de la rejilla hay un pequeño taburete de madera de unas 6 pulgadas de altura llamado "tablilla", sobre la cual la penitente extiende una alfombrilla o un pellón que trae siempre a la iglesia, y en esa posición arrodillada, con los labios cerca de las orejas del sacerdote tras la rejilla, descarga los más recónditos secretos de su corazón.

Dudo que unas mujeres tan devotas pudieran hallarse en ningún otro país del mundo. En todas partes de Sudamérica, sin importar las inclemencias del clima, batallones de mujeres visitan alguna de las numerosas iglesias todos los días del año, y consideran su más preciado privilegio realizar sus actos de devoción antes del desayuno. A las cinco y media de la mañana, llueva o truene, las campanas hacen sonar su invitación a la misa matutina y nunca en vano. Las confesiones, por regla general, no tienen lugar hasta el término de la misa, y a menudo sucede que el número de penitentes ansiosas por tener una charla con el padre es tan grande que la tablilla se vuelve un minúsculo campo de batalla. Para esto, las adorables criaturas van preparadas y aceptan sus lesiones como una parte de la penitencia por el amor de Dios. Puede darse el caso de que el cura se incline por favorecer a una señora en particular en la muchedumbre de devotas, debido a que su delicado estado de salud o por alguna otra razón que le permite acercarse a la tablilla antes de las otras que habían logrado ponerse las primeras en la fila; esto sería una grave equivocación y una falta de amabilidad de su parte, si pudiera entenderse así; para la envidiosa fraternidad comenzaría inmediatamente un enfrentamiento contra aquella que fue favorecida y por medio de arteros puntapiés, pequeños rasguños, pellizcos, estirándole el pelo o pinchándole con alfileres. En este santo conflicto no se dan cuartel y ninguna muestra la menor consideración a la otra, y los arañazos y magulladuras son materia de conversación para todo el día en los distintos círculos de la sociedad, de acuerdo siempre con el número de quienes hubieran tomado parte en esta pía contienda. El reverendo no puede ser que ignore lo que está ocurriendo, pero parece que cuanto más arduo es el forcejeo y más numerosas las combatientes, mayor es su satisfacción interior porque evidencia el fervor religioso de las beatas y su propia popularidad entre ellas[29].

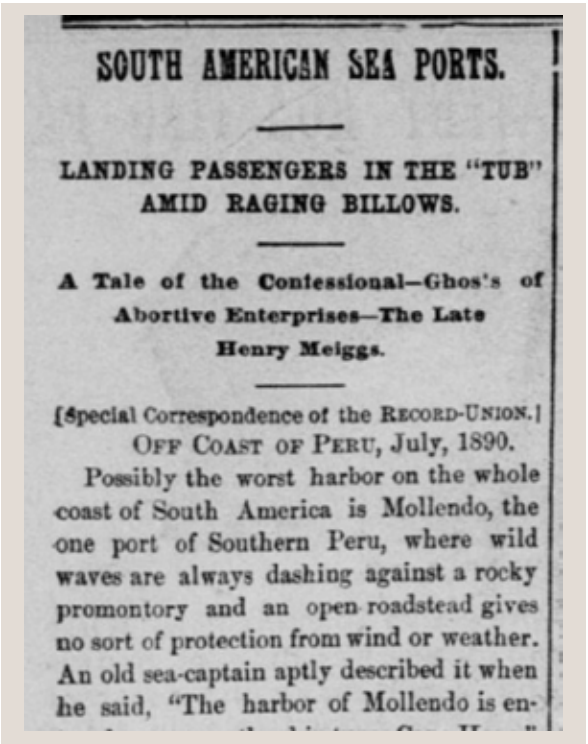
La casa de la estación del ferrocarril,

29. Esta crítica hacia el dominio que los sectores clericales ejercían sobre la vida social y en especial sobre las mujeres es asumida en el Perú por Clorinda Matto de Turner. Carolina Freire de James o Teresa González de Fanning promovieron la educación de las mujeres como una vía fundamental de civilización para el progreso de las sociedades y la felicidad de las familias. También ejercen el periodismo y la literatura mujeres educadas cercanas a la Iglesia católica, como María Nieves de Bustamante (1871-1947), que defendieron el papel educador y la ayuda social prestada por las instituciones religiosas. Ver DENEGRI, Ana María. El abanico y la cigarrera. La primera generación de mujeres ilustradas en el Perú. Lima: Instituto de Estudios Peruanos y Flora Tristán. 1996.





que por cortesía de la compañía estaba a nuestra disposición los pocos días que nos vimos obligadas a permanecer en Mollendo a la espera de un vapor hacia el sur, es una casa amplia de un solo piso de buena construcción que tiene un bonito jardín interior y está rodeado de árboles llenos de flores y arbustos. Ocupa un lugar encantador en una elevación que mira a la plaza y domina una buena extensión del océano azul, mientras que desde la terraza llena de rosas y su florido patio se escucha la música melancólica de las grandes olas que suenan sin cesar. Esta hermosa vivienda, sin embargo, que por varios años ha sido habitada por un empleado de mediana edad, tiene una historia extraña y triste. Fue construida por el señor John Thorndyke, el hombre del ferrocarril, un bostoniano que estaba en la cumbre de su poder en estas regiones y quiso diseñarla a su gusto para que fuera su propia vivienda[30].



SOUTH AMERICAN SEA PORTS.

LANDING PASSENGERS IN THE "TUB" AMID RAGING BILLOWS.

A Tale of the Confessional—Ghos's of Abortive Enterprises—The Late Henry Meiggs.

[Special Correspondence of the RECORD-UNION.]

OFF COAST OF PERU, July, 1890.

Possibly the worst harbor on the whole coast of South America is Mollendo, the one port of Southern Peru, where wild waves are always dashing against a rocky promontory and an open roadstead gives no sort of protection from wind or weather. An old sea-captain aptly described it when he said, "The harbor of Mollendo is en-

Nota sobre Mollendo enviada por Fannie B. Ward.

En el gran salón comedor tiene hermosos aparadores y un elegante servicio de mesa; el salón y las numerosas habitaciones son amplios, ventilados y bien orientados, y todas las ventanas están siempre abiertas, al estilo francés, dan al corredor que rodea la casa. Aunque estuvo vacía mucho tiempo, todas las estancias están impecablemente bien mantenidas, tan limpias como un buque de la marina, gracias a un anciano empleado que la ha tenido a cargo por muchos años y que, confidencialmente, espera todavía que regrese "don Juan", tal como afectuosamente llama a su primer empleador. Lo tuvo siempre con él durante los días en que él subía y bajaba a lo largo de la ruta demostrando una excesiva prepotencia; fue separado hace ya un largo tiempo del ferrocarril, por cambios en la gerencia de la línea, y no se ha acercado a Mollendo por ocho años ni tampoco estaría muy complacido en regresar. Sin embargo, todo se conserva así como si fuese a regresar en cualquier momento. Las jardineras llenas de flores se ven muy cuidadas a lo largo del corredor, las ventanas se limpian todos los días y cada pulgada de la baranda y del piso son restregados para mantenerlos brillantes y tan blancos como la nieve. Mientras tanto adentro las alfombras se han descolorido, las polillas han devorado los colgantes color escarlata y el tiempo ha vuelto canoso el cabello del anciano sirviente, aunque no ha podido abatir su indesmayable devoción. De hecho, se ha vuelto idiota con el asunto de su amado "don Juan", y como si fuera

30. El ingeniero John Larkin Thorndike vino al Perú contratado por Enrique Meiggs para la construcción de los ferrocarrilles y permaneció en el Perú como administrador del ferrocarril del sur. Lo menciona también Ward en uno de sus reportes sobre el lago Titicaca y la ciudad de Puno: "el señor John Thorndyke, un reconocido americano, conectó el lago con el océano por medio del ferrocarril que cruza el Perú". WARD, Fannie B. Crossing Lake Titicaca. En: Sacramento Daily Record Union. 4 de octubre de 1890, p. 3.





el trasunto masculino de Mariana, en el granero del pantano, es un "estar cansado", porque "él no llega"[31].

Su propia esposa, por no soportar el aire de Mollendo, se marchó hace mucho tiempo a vivir con su hija y su familia a Arequipa, pero ni siquiera para asistir a su sepelio podrían alejar al viejo un solo día de la casa, porque el señor lo dejó a cargo. Cuando el Gobierno intervino el ferrocarril hace ya un tiempo y con ello requisaron también esta casa junto a todas las demás propiedades, el empleado se rehusó a entregar las llaves y las hubiera defendido hasta con su propia vida de ser necesario[32]. Nombraron a un nuevo mayordomo, pero el viejo se mantuvo ahí, no importa las veces que le recriminaban su actitud ni la falta de salario, hasta que todo el mundo aceptó como algo normal esta extraña situación, y ya se le considera una parte más de la casa.

Las noches en esta casa desierta son un poco horripilantes a la luz errática y clarísima de la luna y con el sonar incansable del océano tan cerca. Fantasmas de conspiraciones frustradas y funestas ambiciones parecen merodear por las estancias, acechando en las habitaciones vacías y escondiéndose en las rojas y apolilladas colgaduras. En las paredes silenciosas hay retratos de los hermanos Meiggs, que una vez fueron aquí los reyes del ferrocarril, ambos ya difuntos. De Enrique Meiggs, el mayor y más famoso de los hermanos, todo el mundo ha oído algo desde que Bret Harte ha escrito sobre él[33] y Mark Twain se basó en su figura para elaborar un relato[34]. Por años formó también parte de la historia de este país. Hace menos de 30 años era socio de Ralston, el banquero californiano[35] y un amigo cercano de los senadores Sharon, Flood, Mackey, O'Brien y el resto de los pioneros californianos cuyos méritos se remontaban a los días del año 49[36]. Bajo el impulso de la tentación cometió diversos fraudes en San Francisco, y cuando el delito se descubrió, con toda tranquilidad se dirigió a la bahía, subió a la cubierta de un velero, lo compró al contado y se fue navegando en busca de nuevos pastos. Llegó al Perú trayendo consigo gran parte de su fortuna y toda su irresistible energía. Y las aplicó a las dificultades en las que este país estaba enfrascado y las superó. Envió dinero a California para reembolsar con intereses lo que había defraudado con sus fechorías, pero nunca regresó, finalmente y murió aquí, como uno de los hombres más ricos e influyentes de la costa oeste.

Dice un joven escritor sobre este asunto: "Poco más que hace un cuarto de siglo, un hombre desconocido, un fugitivo de la justicia llegó al puerto del Callao y apareció entre los hispanos así como Manco Cápac mismo Adán y Ciston entre los incas se apareció a los indios dos mil años antes. Así como el misterioso Cápac enseñó a esas poblaciones primeras el conocimiento

31 Ward alude al poema de Alfred Tennyson "Mariana in the Moated Grange" (1830), donde se describe el tópico de la soledad en términos románticos. El ser amado no regresa y la protagonista expresa el lamento y el deseo de morir: "She said, 'I am aweary, aweary, / I could that I were dead!'" ["Ella dice: 'Estoy cansada, cansada. ¡Ojalá ya estuviese muerta!'"].

32. Luego de terminada la Guerra del Pacífico, el Gobierno del mariscal Cáceres intervino los ferrocarriles nombrando a Enrique Caravedo director de Gobierno sobre los ferrocarriles del sur y luego, en 1887, ascendiéndolo a ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas. Thorndyke se defendió publicando un folleto en que respondía a las decisiones del Gobierno, pero no tuvo éxito en sus demandas. Finalmente, en 1890 el Gobierno de Cáceres firmó el contrato Grace, por el cual los tenedores de bonos de la deuda peruana se hacían cargo de todos los ferrocarriles a través de la empresa Peruvian Corporation.

33. Bret Harte (1836-1902), escritor norteamericano, director de la revista Overland Monthly y autor de Bocetos californianos (1869). Alude al embarcadero de Meiggs en su poema "North Beach" (1872).

34. Samuel Langhorne Clemens (1835-1910), mejor conocido bajo su seudónimo de Mark Twain, fue un escritor norteamericano autor de famosas novelas como Las aventuras de Huckleberry Finn (1884).

35. William C. Ralston fundó en 1864 el Banco de California.

36. Hace referencia a varios protagonistas de la fiebre del oro desatada en California en 1849. Todas estas referencias e incluso frases literales las toma Ward del libro del comisionado William E. Curtis, The capitals of Spanish America. Nueva York: Harper & Brothers, 1888, p. 402.



*Un puerto del sur. Mollendo en un reporte de Fannie B. Ward (1890)*



Muelle norte, Mollendo 1900. Foto Facebook: Mollendo antiguo.

de la agricultura y de las artes mecánicas, este desconocido hombre enseñó a sus descendientes a construir ferrocarriles y hoy representa el ideal del emprendimiento norteamericano y el genio de la ingeniería. Este hombre comprometió al Gobierno con una deuda que jamás podrá pagar, pero entregó los fundamentos de un sistema de desarrollo interno que hoy trae riqueza a esa gran república. De Ecuador a Patagonia, a través del Perú, Bolivia y Chile, las inversiones de Meiggs se extendieron con el resultado de una serie de ferrocarriles que, en ángulo recto a la costa, conectan el interior del país con los puertos marítimos, y dan a las minas de las montañas, a los depósitos de nitrato, a las haciendas y trapiches azucareros y las demás producciones salidas fáciles al océano. Casi cada puerto en el lado occidental del continente tiene su pequeño tren de 20 a 250 millas de largo. Algunos de ellos alcanzan el corazón de los Andes y todos son arterias del comercio, haciendo provechosas propiedades de lo que de otro modo serían tierras improductivas.

De Mollendo a Valparaíso, la costa es un panorama de desolación por más de mil millas: una sucesión de colinas desoladas e inhóspitas sin siquiera un retazo de vegetación. Por un lado el magnífico océano Pacífico empuja sus grandes olas a lo largo de casi medio mundo tan regular y constante como el latido del pulso humano, mientras que al otro lado se levantan los Andes impenetrables, en una muralla cuya altura promedio alcanza los 15 000 pies, aunque algunos picos nevados superan los 22 000 pies sobre el nivel del mar. Entre el océano y las montañas hay una franja de entre 20 y 50 millas que ningún río atraviesa y donde jamás llueve. Toda el agua usada por la gente se saca del océano, y así se emplea para trabajos mecánicos en su





estado natural, con gran detrimento de la maquinaria, y la que es para beber debe ser condensada en máquinas de vapor y así se le quita la sal. No hay ninguna quebrada ni manantial en toda esa distancia y el agua potable es un artículo de lujo como la carne y la leche, con un costo aproximado de siete centavos el galón.

Al norte de Mollendo, hasta la altura de Pisco, una está siempre a la vista de la costa y a veces el vapor va casi pegado a ella. El país todavía conserva su aspecto desértico, con la única interrupción del pequeño pero productivo valle de Cañete, mientras las montañas de la cordillera occidental llenan el horizonte hacia el oriente y de cuando en cuando se ven algunas cumbres nevadas de la gran cadena central. En Pisco un torrente del mismo nombre baja ruidoso hasta el mar a través de un valle literalmente morado por los viñedos. Enfrente de este valle se alzan las altas y rocosas islas de Chincha, famosas por sus depósitos de guano, que por muchos años fueron la principal fuente de ingresos del Perú.

Más allá de Pisco otra vez los desolados y silenciosos médanos se asoman al océano a penas con cierta altura como para llamarlos colinas, y es que son solo los bordes rotos de una alta planicie desértica, recortada por el mar y batida constantemente por los vientos. Uno o dos pequeños ríos socaban este elevado desierto, pero sus cauces son apenas unos cañones en que no hay en ningún lado espacios de tierra útil para cultivarlos. Unas pocas poblaciones o caseríos se asientan al pie de la cordillera, entre 60 y 100 millas tierra adentro, donde las quebradas alimentadas por la nieve de los Andes emergen perennes de las montañas en cantidad suficiente para ser rápidamente absorbidas por las arenas sedientas.

Parecería como que esta gran cadena de montañas que se extiende desde Patagonia hasta Panamá forma la columna vertebral del hemisferio, conectándose con la Sierra Madre de México y más allá hacia el norte con las Rocosas. Los Andes son varias cadenas laterales y bajas que corren por lo general paralelas a la gran cordillera. La palabra castellana *sierra* se emplea para designar el relieve o las líneas irregulares de montañas que se extienden desde los Andes propiamente dichos hacia el llano o desierto costero.

Un celebrado profesor, que hizo este mismo viaje hace muchos años, refiere su primera impresión de estas alturas de los Andes como sigue: "Miramos con inexplicable interés hacia las altas montañas que se extendían delante de nosotros, la sucesión de cumbres nubladas cada vez más altas y misteriosas y resulta maravilloso ver qué prodigio de rocas y quebradas, qué ruinas de ancianas grandezas humanas se ocultan allí y cuál sería nuestra sensación cuando, tras muchos días de un viaje difícil y frías noches a la intemperie, nos encontramos a la sombra de sus desconocidos secretos. Para alguien que ha leído y escrito tanto sobre el Perú y sobre el poder y memoria del Imperio inca, y para quien un viaje al centro de su civilización había sido el sueño de toda su vida, este momento a las puertas de la tierra prometida y la realización de este deseo que había sido apenas concebido más que nada para asumir las ansias de una esperanza, inspira solemnes sentimientos de honor y responsabilidad, por encima incluso del entusiasmo y la fantasía"[37].

37. Está citando una obra del arqueólogo norteamericano Ephraim George Squier (1821-1888), explorador y arqueólogo norteamericano, comisionado por el Presidente Lincoln para reconocer la posibilidad de abrir un ferrocarril para llegar al Amazonas por el valle del Urubamba. Recogió sus experiencias en el Peru en *Incidents of travel and exploration in the land of the Incas (1877)*. Ward cita las pp. 228-229.



*Un puerto del sur. Mollendo en un reporte de Fannie B. Ward (1890)*

## Bibliografía


- ARMAS ASÍN, Fernando. *Una historia del turismo en el Perú*. El Estado, los visitantes y los empresarios (1800-2000). Lima: Universidad San Martín de Porres. 2018.
- ARRIZABALAGA, Carlos. En ruta al Cusco. Tres reportajes de Fannie B. Ward para la prensa norteamericana (1891). 2012. En: *Allpanchis*, nro. 80, pp. 151-207.
- ARRIZABALAGA, Carlos. Luna y desolación de Paita. La contaminación en la provincia litoral a inicios del siglo XX. 2017. En: *Revista de la Marina*, año 110, nro. 2, pp. 45-63.
- ARRIZABALAGA, Carlos. Callao en 1890. Un reporte de Fannie B. Ward. 2019. En: *Revista de Marina*, nro. 112 (1), pp. 4-21.
- BELAUNDE, Víctor Andrés. *Arequipa de mi infancia. Memorias. Primera parte.* Lima: Lumen. 1960.
- CLAYTON, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995*. Lima: Instituto Peruano de Economía Social de Mercado y Centro de Estudios Internacionales. 2002.
- CURTIS, William Eleroy. *The capitals of Spanish America*. Nueva York: Harper & Brothers. 1888.
- CONTRERAS, Carlos. *La economía pública en el Perú después del guano y del salitre. Crisis fiscal y élites económicas durante su primer siglo independiente*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos. 2012.
- CONTRERAS, Carlos y CUETO, Marcos. *Historia del Perú contemporáneo*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, Pontificia Universidad Católica del Perú y Universidad del Pacífico. 2013.
- DÁVALOS Y LISSÓN, Pedro. *La primera centuria: causas geográficas, políticas y económicas que han detenido el progreso moral y material del Perú en el primer siglo de su vida independiente.* Lima: Librería e Imprenta Gil. 1922.
- DENEGRI, Ana María. *El abanico y la cigarrera. La primera generación de mujeres ilustradas en el Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos y Flora Tristán. 1996
- FAHS, Alice. *Out on assignment: Newspaper women and the making of modern public space*. North Carolina: University of North Carolina Press. 2011.
- GUARDIA, Sara B. Prólogo. En Sara B. Guardia (Ed.), *Viajeras entre dos mundos*. Dourados (Brasil): Universidade Federal da Grande Dourados. 2012.
- JACOBSEN, Nils. Ciclos cambiantes de materias primas, internacionalización limitada y productividad restringida: La economía del sur peruano, 1821-1932. En: Martín Monsalve (Ed.), *Historia económica del sur peruano. Lanas, minas y aguardientes en el espacio regional.* Lima: Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos. 2019.
- MEZA, Mario y CONDORI, Víctor. *Historia mínima de Arequipa*. Desde los primeros pobladores hasta el presente. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2018.
- NÚÑEZ, Estuardo. *Viajeros hispanoamericanos: temas continentales*. Caracas: Biblioteca Ayacucho. 1989.
- PEASE G. Y., Franklin. *Breve historia económica del Perú*. Lima: Fondo de Cultura Económica. 1995.
- PRATT, Mary Louise. *Imperial eyes. Travel writing and transculturation*. Londres: Routledge. 1992.

# ACTUALIDAD NAVAL

SECCIÓN



B.A.P. *Ferré* navegando en el ejercicio multinacional Unitas Atlántico 2019.

Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

# “El Premio Nacional a la Calidad” y la medalla “Líder en Calidad” - Categoría Oro recibió la Marina de Guerra del Perú



Tras haber demostrado un nivel de gestión superior, la Marina de Guerra del Perú se hizo merecedora al Premio Nacional a la Calidad y a la Medalla Líder en Calidad - Categoría Oro, durante la trigésima edición de la Semana de la Calidad, la cual este 2020 lleva por lema “Éxito, en la incertidumbre”.

Este encuentro es organizado anualmente por el Comité de Gestión de la Calidad, cuya secretaría técnica está a cargo del Centro de Desarrollo Industrial de la Sociedad Nacional de Industrias (SNI).

El Coordinador del Comité de Gestión de la Calidad y Presidente del Consejo Evaluador del Premio, Luis Tenorio entregó el reconocimiento a la institución al Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz, quien, enfatizó que esta distinción fortalece el compromiso de la institución con la sociedad, en especial con las poblaciones más vulnerables del país. “Reitero el compromiso de la Marina de Guerra del Perú para seguir trabajando día a día para coadyuvar al control y disminuir la propagación de la pandemia”.



El evento se llevó a cabo en la sede central de la Sociedad Nacional de Industrias y contó con la participación del Ministro de Defensa, Gral. EP (r) Jorge Luis Chávez Cresta; la Presidenta del Instituto Nacional de la Calidad (INACAL), Clara Gálvez; y el Presidente de la SNI, Ricardo Márquez.

Cabe destacar que, es el segundo año consecutivo en que la Marina de Guerra del Perú se adjudica la Medalla Líder en Calidad - Categoría Oro.

# Ganadores del Premio Nacional “Almirante Miguel Grau” fueron galardonados en singular ceremonia




Por noveno año consecutivo se llevó a cabo el Premio Nacional “Almirante Miguel Grau” como parte de la IX Cruzada Nacional de Valores “Somos Grau, Seámoslo Siempre”.

La ceremonia fue presidida por el Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz; el Presidente de la Fundación Miguel Grau, Miguel Grau Malachowski, y el Presidente Ejecutivo Telefónica del Perú, Pedro Cortez Rojas.

La premiación se inició presentando a los escolares ganadores de la 4ta. versión “Una Carta a Grau”, cuyo primer puesto lo ocupó Keily García Gómez, de la Institución Educativa “San Fernando” de la ciudad de Chalaco - Morropón. El segundo puesto lo ganó Ángela Dianderas Torres, de la Institución Educativa Esclavas del Sagrado Corazón de Jesús de Arequipa y el tercero fue para Joaquín Villar Segura, de la Institución Educativa 40159 - Ejército Arequipa.

Seguidamente, se presentó a los ganadores del Premio Nacional “Almirante Miguel Grau”. En la categoría “Dignidad” fue otorgado a Julio Garay Barrios, creador de las galletas “Nutri Hierro” para combatir la anemia en las zonas más vulnerables del país. La categoría “Honestidad” fue para Ana Teresa Martín Roncal, quién fundó en 1983 un comedor para niños y ancianos en el distrito de “26 de octubre” en la ciudad de Piura y, finalmente en la categoría “Lealtad” a Everardo Zapata Santillana, educador peruano, autor del libro “Coquito”, concebido para que la enseñanza de lectura y escritura en las escuelas de nivel primario resulte más fácil y dinámica.




Asimismo, por primera vez se realizó la distinción de la Fundación Miguel Grau denominada “Por el Perú” y dirigida al personal civil y militar, que contribuyen desinteresadamente por lograr un mejor país, recibiendo el galardón, el Sr Luis Alberto Barsallo Montalvo, conocido como “El ángel del oxígeno”; Gerson Ames Gaspar, profesor de matemática que brindo asesoría a los niños y jóvenes que no tuvieron acceso a las aulas virtuales en zonas vulnerables durante la



pandemia; al Capitán de Navío Jorge Dorrego Arias, el Ingeniero Nikolai Vinces Ramos y el Técnico 1° Enf. José Norabuena, por su contribución en la creación del Respirador "SAMAY"; a Nelly Villegas Palomino, fundadora del hogar "Mamá Victoria", para mujeres y niños, al Capitán de Corbeta SN (MC) Miguel Gonzales Aste, por su participación como neumólogo en la Sala de Alto Flujo contra el COVID – 19; al Padre Raymond Portelli, quién consiguió instalar una planta de oxígeno en la ciudad de Iquitos; Maryfel Gamarra Durand, quién ha dedicado su vida a ayudar a niños de bajos recursos con diagnóstico de cáncer y a la Licenciada Larissa Mafalda Petrlik, quien fundó un refugio para animales discapacitados y en estado de abandono.

Finalmente, fueron reconocidos el Capitán de Navío SN (MC) Manuel Laca Barrera, el Oficial de Mar 1° Eco. Raúl Peña Ramos, el CB1 San. Alania Ventura Rolando y la E/C Enf. Rina Espinoza Vilcapoma, por ser parte de la tripulación que demostró una ardua labor y compromiso durante la pandemia del COVID-19

La ceremonia culminó con las palabras del Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruiz, quien resaltó que el principal objetivo de esta premiación es promover los valores y el fortalecimiento de la identidad nacional basado en las virtudes del Caballero de los Mares, ejemplo de marino, padre de familia, ciudadano y político.



# Marina de Guerra del Perú y Telefónica del Perú suscribieron Convenio Específico de Cooperación Interinstitucional en el ámbito de la Seguridad Digital



La Marina de Guerra del Perú y Telefónica del Perú, suscribieron un Convenio Específico de Cooperación Interinstitucional que permitirá el desarrollo de actividades de asistencia técnica, tareas de apoyo y colaboración interinstitucional en el ámbito de la seguridad digital.

La firma del convenio estuvo a cargo del Comandante de Ciberdefensa, Contralmirante Enrique Arnáez Braschi; el Vicepresidente del Segmento Empresas de Telefónica del Perú, Dennis Fernández Armas y el Director de Asuntos Públicos y Sostenibilidad de Telefónica del Perú, Mario Coronado Barriga. Asimismo, estuvieron presentes el Comandante General de la Marina, Almirante Fernando Cerdán Ruíz y el Presidente Ejecutivo de Telefónica del Perú, Pedro Cortez Rojas,

Cabe destacar que, este convenio prevé el intercambio de información de interés sobre incidentes de seguridad y las medidas adoptadas para mitigarlos, así como buscar evitarlos; utilizando metodologías estandarizadas desarrolladas por ambas entidades, entrenamiento coordinado, capacitación y asesoramiento técnico para el desarrollo de iniciativas.

Este convenio entre Telefónica del Perú y la Marina de Guerra del Perú, marca un hito de reciprocidad, al ser el primer acuerdo en el ámbito de la Seguridad Digital entre estas organizaciones, resaltando la importancia de la cooperación en favor de las actividades de ciberseguridad.

## Fuerza de Superficie realiza ejercicios previos a su participación en el operativo multinacional UNITAS 2020



Unidades de la Fuerza de Superficie, Fuerza de Aviación Naval y de la Fuerza de Submarinos, se hicieron a la mar, para llevar a cabo el ejercicio Pre-UNITAS, como parte de dicho operativo se contó con la participación de la fragata misilera BAP Bolognesi (FM-57), la cual representará al Perú en el UNITAS 2020, que se realizará en el vecino país de Ecuador.

Se contó con la participación de cuatro fragatas misileras clase Lupo, una unidad de reabastecimiento logístico, tres corbetas misileras clase Velarde y una corbeta de costa clase Pohang, además de un submarino de la clase 209 y helicópteros de la Aviación Naval.

Durante las operaciones, a bordo del buque insignia BAP Grau, se recibió la visita del Comandante General de Operaciones del Pacifico, Vicealmirante James Thornberry Schiantarelli y del Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacifico, Contralmirante Augusto Bohorquez Villalta.

En el desarrollo del operativo, se realizaron ejercicios de entrenamiento de las diferentes áreas de la guerra naval. Asimismo, con el fin de complementar su instrucción, los oficiales alumnos de la Escuela de Guerra de Superficie y cadetes de cuarto año de la Escuela Naval, participaron a bordo de las diferentes unidades navales participantes.



# Presentación de las actividades por el Bicentenario de la Marina de Guerra del Perú




En el Centro Naval del Perú, el Ministro de Defensa, Jorge Chávez Cresta presidió la ceremonia presentación de las actividades por el Bicentenario de la "Marina de Guerra del Perú".

En el desarrollo de la ceremonia, el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Fernando Cerdán Ruiz, remarcó: "Los eventos que desarrollaremos en el año 2021, buscan calar en la memoria de nuestra ciudadanía, la participación de nuestra gloriosa institución que trabaja y se debe a ello. La Marina para celebrar este acontecimiento trascendental, ha programado una serie de actividades operacionales, sociales, protocolares, académicas-culturales y deportivas, orientadas principalmente a compartir con la comunidad de manera nacional e internacional su importancia como una institución tutelar de la patria moderna, eficaz y eficiente de vanguardia tecnológica y en permanente servicio a la nación".

Durante el evento, se izó la Bandera Bicentenario Marina de Guerra del Perú y se presentó el logo que caracteriza dicha celebración. Seguidamente, se visualizó un video que remarca la historia de esta institución.

Finalmente, el Director del Museo Naval del Perú, Contralmirante (r) Francisco Yábar Acuña, presentó el libro "Marina de Guerra del Perú Bicentenario 1821 - 2021", resaltando: "Este libro contiene una obra de divulgación, género que tiene como objetivo interpretar y hacer accesible a la sociedad un tema puntual, en este caso, una estructura de larga duración como es la Marina de Guerra del Perú. Está dirigido a las personas interesadas en comprender por qué existe la Armada, cómo se ha desarrollado y en qué situación se encuentra en la actualidad. Gracias a este tipo de publicaciones, el conocimiento de la materia que se expone, llega a difundir un mensaje positivo a la sociedad".





Magister en Historia Víctor Manuel Torres Laca

CHILE

## Nuevas unidades y vigilancia de la ZEE

Tal como se informó en la primera edición de 2019 de esta revista, la Armada de Chile ha adquirido dos fragatas de la clase Adelaide, retiradas del servicio por su contraparte australiana. Se trata de las HMAS *Melbourne* (FFG 05) y HMAS *Newcastle* (FFG 06), construidas a inicios de la década de 1990 siguiendo un diseño modificado a partir de las Oliver H. Perry estadounidenses. Rebautizadas como *Capitán Prat* (FFG-11) y *Almirante Latorre* (FFG-14), zarparon del puerto de Sídney el 25 de mayo pasado y arribaron a Valparaíso el 18 de junio. Reemplazan las dos fragatas de la clase L retiradas del servicio en 2019 y se espera que sirvan al menos durante 15 años más[1].



La fragata HMAS *Melbourne* (FFG 05) en el curso de ejercicios con la Armada estadounidense llevados a cabo en 2019 en el mar de Filipinas. Crédito: US Navy.

Durante 14 días de junio el submarino *Simpson* (SS 21) del Tipo 209 realizó un intenso trabajo de seguimiento a una flota de aproximadamente cien pesqueros chinos. Los pesqueros ingresaron desde el Atlántico hacia el Pacífico por el estrecho de Magallanes y continuaron travesía a través de la Zona Económica Exclusiva chilena, hasta egresar por el archipiélago Juan Fernández. La labor del Simpson consistió en una vigilancia sigilosa, a fin de asegurar que estos buques se limitaran a transitar aguas chilenas sin extraer recurso alguno. Con este propósito permaneció sumergido empleando sus sistemas de sonar, radar y periscopios[2].



El submarino *Simpson* (SS 21) en el curso de ejercicios con la Tercera Flota de la Armada de Estados Unidos en una fotografía de 2018. Crédito: US Navy.

1. LAUTARO, Luis Andrés. Llegan a Valparaíso las fragatas *Prat* y *Latorre* de la Armada de Chile. 19 de junio de 2020. Defensa.com. [Consulta: 8 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.defensa.com/chile/llegan-valparaiso-fragatas-prat-latorre-armada-chile
2. RODRÍGUEZ, Sergio. En la mira del periscopio: Submarino *Simpson* de la Armada vigiló a la flota pesquera china durante 14 días. 25 de junio de 2020. *La Tercera*. [Consulta: 8 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.latercera.com/la-tercera-pm/noticia/en-la-mira-del-periscopio-submarino-simpson-de-la-armada-vigilo-a-la-flota-pesquera-china-durante-14-dias/ZHBRCIYLJJDJBI25M23TPVIEP4/

**ESTADOS UNIDOS**

# Nueva clase de fragatas para la Armada

La Armada de Estados Unidos adjudicó, el pasado 30 de abril, un contrato valorizado en 795 millones de dólares a la empresa Fincantieri para el diseño y la construcción de la primera de una nueva clase de fragatas. El programa de adquisición, conocido como FFG(X), se inició en 2017 cuando se identificó la necesidad de un buque de menor tamaño que los destructores y cruceros en servicio, pero mejor armado y protegido que los Littoral Combat Ship (LCS). Tras la fase de diseño del concepto, en junio de 2019 se publicó una solicitud de propuestas para el contrato de diseño detallado y construcción. Cuatro empresas participaron en esta fase de la competencia: Austal USA, subsidiaria de la australiana Austal; General Dynamics en asociación con la española Navantia; Hunitington Ingalls y Fincantieri.



Fotografía del USS *Freedom* (LCS 1), que, al igual que la futura FFG(X), fue construido en los astilleros de Marinette Marine. Crédito: US Navy.

Un requerimiento central era tomar el diseño de un buque ya en servicio para adecuarlo a las necesidades de la Armada. Es así como Fincantieri ganó con una propuesta basada en la fragata europea *multi-missione*, mejor conocida como FREMM, un diseño desarrollado de forma conjunta con la empresa francesa Naval Group. Para minimizar el costo y el riesgo, el nuevo buque será equipado con sistemas ya en servicio que serán provistos por el Gobierno. Entre estos se encuentran el sistema de combate Aegis Baseline 10, el Enterprise Air Surveillance Radar (EASR) y el sistema de lanzamiento vertical Mk 41.



Fotografía de la fragata *Carlo Bergamini* (F590), la primera de la clase FREMM en ser entregada a la Armada italiana. Crédito: Fabius1975.

Gracias a estas medidas se espera que la construcción se inicie a más tardar en abril de 2022 en los astilleros de Fincantieri Marinette Marine en Wisconsin, que sea entregada en 2026 y que alcance una capacidad de operación inicial hacia 2030. El costo total de este primer buque se estima en 1281 millones de dólares, de los cuales 795 millones cubren el costo del diseño y construcción y el resto los sistemas provistos por el Gobierno. El contrato incluye opciones para construir nueve unidades adicionales, que elevarían el costo total del programa a 5580 millones de dólares. Tras construir esta primera decena, la Armada tiene la posibilidad de ordenar otras diez a Fincantieri con capacidad para construir dos fragatas al año o acelerar el paso incorporando un segundo astillero al programa pues la institución es dueña del diseño[3].



Imagen generada por computador de la propuesta ganadora del concurso FFG (X). Crédito: Fincantieri.

**VENEZUELA**

## Nuevas unidades y vigilancia de la ZEE

De acuerdo con el diario *El Nacional*, la fragata *General Soublette* (F 24) habría sufrido un incendio el pasado 15 de julio en la base naval de Puerto Cabello. El siniestro de origen desconocido se inició en la proa y consumió aproximadamente un 50% del buque antes de que pudiera ser controlado por los bomberos. Afortunadamente, no hubo pérdidas humanas que lamentar, pues esta unidad se encontraba fuera de servicio[4]. El accidente es reflejo de la mala situación en la que se encuentran las fragatas Lupo de la Armada. De las seis construidas a inicios de la década de 1980, solo permanecen en estado operativo dos: la *Mariscal Sucre* (F 21) y la *Almirante Brión* (F 22), que fueron sometidas a trabajos de modernización en los Estados Unidos entre 1998 y 2002.

En cuanto al equipamiento del resto de la flota, la Armada reveló el 25 de septiembre la adquisición de misiles antibuque C-802A de origen chino. Un video propalado en Twitter por el Presidente Nicolás Maduro muestra un disparo de prueba de este modelo (http://bit.ly/C802A), pero las imágenes corresponden a la fragata *Kraburi* de la Armada tailandesa. Ello

3. ECKSTEIN, Megan. Fincantieri Wins $795M Contract for Navy Frigate Program. 30 de abril de 2020. *USNI News*. [Consulta: 8 de octubre de 2020]. Disponible en: https://news.usni.org/2020/04/30/fincantieri-wins-795m-contract-for-navy-frigate-program
4. *EL NACIONAL*. Se incendió la fragata General Carlos Soublette. 15 de julio de 2020. [Consulta: 8 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.elnacional.com/venezuela/se-incendio-la-fragata-general-carlos-soublette/



Las fragatas *General Soublette* (F 24) y General Salom (F 25) ancladas en Roosevelt Roads, Puerto Rico en la década de 1980. Crédito: US Navy.



El patrullero *Warao* (PC 22) en julio de 2012, un mes antes de que encallara mientras participaba en ejercicios conjuntos con la Armada brasileña. Crédito: Carlos E. Pérez S. L.

parece indicar que, si bien los misiles pueden haber sido adquiridos no han sido instalados aún en buques de la Armada venezolana. Los destinatarios serían dos patrulleros de la clase Guaiquerí, pues en 2017 se firmó un contrato de 2,9 millones de dólares para equiparlos con misiles[5]. En total, se construyeron cuatro unidades de este tipo en los astilleros de la empresa española Navantia, pero el *Warao* (PC 22) encalló en 2012 y no ha sido reparado. De los restantes, el *Yekuana* (PC 23) ha perdido su moderno cañón Millennium de 35 mm y en su reemplazo ha recibido uno de origen ruso ZU-23 de 23 mm, que es incompatible con el sistema de combate, por lo que solo puede ser empleado en modo manual frente a contactos visuales[6].

5. SUTTON, H. I. China Arming Venezuelan Navy with Anti-Ship Missiles. 16 de octubre de 2020. USNI News. Consulta: 21 de octubre de 2020]. Disponible en: https://news.usni.org/2020/10/16/china-arming-venezuelan-navy-with-anti-ship-missiles
6. MAÍZ, Julio. El patrullero venezolano *Yekuana* pierde su capacidad antiaérea y antimisil. 5 de agosto de 2020. Defensa.com. [Consulta: 21 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.defensa.com/venezuela/patrullero-venezolano-yekuana-pierde-capacidad-antiaerea-cambia

## Bibliografía


- ECKSTEIN, Megan. Fincantieri Wins $795M Contract for Navy Frigate Program. 30 de abril de 2020. *USNI News*. [Consulta: 8 de octubre de 2020]. Disponible en: https://news.usni.org/2020/04/30/fincantieri-wins-795m-contract-for-navy-frigate-program
- *EL NACIONAL*. Se incendió la fragata *General Carlos Soublette*. 15 de julio de 2020. [Consulta: 8 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.elnacional.com/venezuela/se-incendio-la-fragata-general-carlos-soublette/
- LAUTARO, Luis Andrés. Llegan a Valparaíso las fragatas *Prat* y *Latorre* de la Armada de Chile. 19 de junio de 2020. Defensa.com. [Consulta: 8 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.defensa.com/chile/llegan-valparaiso-fragatas-prat-latorre-armada-chile
- MAÍZ, Julio. El patrullero venezolano *Yekuana* pierde su capacidad antiaérea y antimisil. 5 de agosto de 2020. Defensa.com. [Consulta: 21 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.defensa.com/venezuela/patrullero-venezolano-yekuana-pierde-capacidad-antiaerea-cambia
- RODRÍGUEZ, Sergio. En la mira del periscopio: Submarino *Simpson* de la Armada vigiló a la flota pesquera china durante 14 días. 25 de junio de 2020. La Tercera. [Consulta: 8 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.latercera.com/la-tercera-pm/noticia/en-la-mira-del-periscopio-submarino-simpson-de-la-armada-vigilo-a-la-flota-pesquera-china-durante-14-dias/ZHBRCIYLJJDJBI25M23TPVIEP4/
- SUTTON, H. I. China Arming Venezuelan Navy with Anti-Ship Missiles. 16 de octubre de 2020. *USNI News*. Consulta: 21 de octubre de 2020]. Disponible en: https://news.usni.org/2020/10/16/china-arming-venezuelan-navy-with-anti-ship-missiles

# Publicaciones



Esperanza Navarro Pantac

*Esperanza Navarro (compiladora)*

# *Federico Salmón de la Jara y la evalución de la Marina de Guerra en el siglo XX. Memorias*

*Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2020. 247 pp., ilus., fotos color*




Se trata de las *Memorias* del Contralmirante Federico Salmón de la Jara, distinguido marino que desarrolló su carrera naval en el transcurso del siglo XX. El recuento de su vida naval ha quedado plasmado en la entrevista que, para el Archivo Oral del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, le hiciera el 22 de octubre de 1981 la historiadora Alicia Castañeda Martos. Estas así llamadas *Memorias* aparecen en el libro alternadas cronológicamente con los artículos de corte autobiográfico que el almirante publicó en distintos momentos en nuestra revista institucional, en la *Revista de Marina* y en diversas publicaciones.

El fruto de estos escritos es el registro de los hitos notables y trascendentes que marcan el crecimiento y desarrollo de nuestra Marina durante el siglo XX, singular centuria de extraordinarios avances en la ciencia y la tecnología. Asimismo, en esta etapa el Perú asume una conciencia marítima que va a definir nuestra identidad nacional, lo cual se aprecia palmariamente en la obra de la que Salmón fue principal gestor, la *Historia marítima del Perú*, magnífico aporte a la cultura del país.

Para comprender mejor al personaje y darle una unidad de contenido a los textos, el libro presenta una semblanza biográfica y una cronología de su trayectoria.





Federico Salmón de la Jara (1911-2010), hombre y marino del siglo XX, tuvo el privilegio de estar presente, muchas veces como protagonista, en los grandes hitos que marcaron el desarrollo de la Marina peruana, lo cual le da un valor excepcional a su testimonio. Así, la presencia de la escuadra en la Amazonía en 1933 cuando el conflicto con Colombia: una magnífica demostración de una fuerza naval que llegaba desde el Pacífico; bajo su comando, la destacada actuación de la fragata *Gálvez* en Sevilla en las celebraciones del VII centenario de la fundación de la Marina de Castilla; en 1950, comandando la división de submarinos en retorno de los *R* a los astilleros de su construcción para su modernización: un verdadero suceso en la base de submarinos norteamericana; en 1953; supervisando la construcción y recepción de los submarinos tipo Sierra, *Lobo* y *Tiburón*, y su viaje inicial al Callao como comandante de la división; en la comisión de adquirir, reacondicionar, recibir y conducir desde Inglaterra el nuevo buque insignia BAP *Almirante Grau*: el 31 de enero de 1960 el buque arribó al Callao en medio de un apoteósico recibimiento.

El Almirante Salmón es un personaje señero en la Marina: su personalidad, sus singulares dotes de conductor de hombres y los altos valores morales que rigieron su vida hicieron de él un jefe muy reconocido, respetado y querido. Resaltó no solo por su valioso servicio en el florecimiento de la institución naval en el siglo XX, sino por su contribución a la cultura nacional a través de la *Historia marítima del Perú*. La nación, en reconocimiento de su extraordinario aporte en la concepción y dirección de esta obra, le concedió en 2007 la condecoración de la Orden del Sol en el grado de Gran Cruz. Sus memorias registran la historia de la Marina de su siglo y servirán de inspiración a las actuales y futuras generaciones de marinos peruanos.

*Dirección de Intereses Marítimos, 2020*

# *200 frases célebres sobre la Marina de Guerra del Perú*

*Lima. 84 pp., fotos*

La Marina de Guerra, institución tutelar nacida al mismo tiempo que la nación, desde siempre ha ocupado un lugar entrañable en el imaginario popular: por el mar llegó la expedición libertadora para acabar con el dominio español, y por el mar se aseguró la soberanía de la naciente república. Castilla prontamente constató que el respeto por el Perú en las aguas del Pacífico dependía de una Marina fuerte y disuasiva presta a defender el dominio territorial y marítimo. La ciudadanía sufrió la desaparición de la Armada en 1881 antes de la toma de Lima por las fuerzas chilenas durante la aciaga Guerra del Pacífico. Y fue el empeño de la ciudadanía lo que pujó junto con instituciones patrióticas como la Asociación Pro-Marina para la adquisición de los cruceros Grau y Bolognesi en 1906. Bajo la gestión del Almirante Roque Saldías Maninat, la Marina floreció a partir de la década de 1950 hasta convertirse en una fuerza de primera importancia en el Pacífico suroriental. Y con la adquisición en 1959 del buque insignia



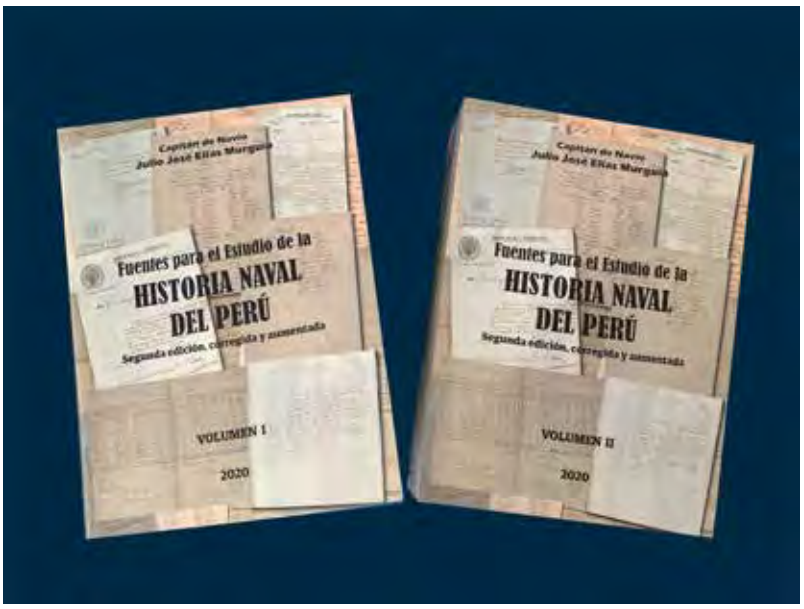

*Contralmirante Miguel Grau*, la nación entera celebró alborozada su arribo al Callao el 31 de enero de 1960, como ha celebrado la incorporación del velero buque escuela *Unión*, que representa una gallarda presencia en el mar, una real embajada del Perú ante las naciones del mundo.

Esta publicación que presenta al público la Dirección de Intereses Marítimos recoge las opiniones y el sentir de peruanos, y aun extranjeros, sobre nuestra gloriosa Marina, en palabras de conspicuos personajes de la escena nacional a lo largo de los 200 años de nuestra vida republicana, desde los tiempos primordiales con el Libertador San Martín, el Almirante Jorge Guise, primer Comandante General de la Escuadra; el Presidente Ramón Castilla, que se preocupó de dotar al país de una Marina fuerte "símbolo vivo del Perú, que ha desplegado con honor el Pabellón Nacional en puertos extranjeros"; y el Presidente Leguía a comienzos del siglo XX, quien tuvo clara noción de la necesidad de una Marina moderna y poderosa que le diera presencia al Perú en el concierto de naciones. Desfilan por el libro historiadores, presidentes, sabios, diplomáticos, juristas, periodistas, poetas, políticos, intelectuales, militares, ingenieros y religiosos. Y, sobre todo, marinos notables que en su momento contribuyeron a engrandecer la institución naval: Juan José Panizo, Camilo Carrillo, Miguel Grau, Juan Ontaneda, Tomás Pizarro, Roque Saldías Maninat, Melitón Carvajal Ambulódegui, Charles Gordon Davy, Germán Stiglich, J. J. Elías Murguía, Fernando Romero Pintado, Federico Sotomayor Vigil, Manuel Nieto Chipoco, Federico Díaz Dulanto, Mariano H. Melgar, Luis Ponce Arenas, José Valdizán Gamio, Pedro Gálvez Velarde, Luis Ernesto Vargas Caballero, Ricardo Zevallos Newton, Alfonso Panizo Zariquiey, Alberto Indacochea Queirolo y muchos otros que la obra registra, porque siempre es bueno recordarlos, tenerlos presentes en la memoria como guías para las futuras generaciones.

*Julio José Elías Murguía*

# *Fuentes para el estudio de la historia naval del Perú, segunda edición, corregida y aumentada*

*Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2020*
*2 v. 682 y 888 pp., fotos, ilus., mapas*




Ante el advenimiento de 2021 en el que celebraremos el Bicentenario de la Independencia, resulta por demás oportuna la reedición remozada de las *Fuentes para el estudio de la historia naval del Perú*, que en un tiraje limitado publicara entre 1958 y 1962 el Capitán de Navío J. J. Elías Murguía, con documentos inéditos hasta entonces y fundamentales sobre la institución naval: su establecimiento y organización desde los momentos aurorales del nacimiento de la república.

En 1959, cuando el Comandante Elías, distinguido marino, pasó a la situación de retiro, recibió el encargo de organizar y dirigir el Museo Naval, creado en noviembre de 1958 por resolución suprema. El Museo Naval sería también repositorio de la documentación del Archivo de la Marina y entraría en funcionamiento en 1962.

Tempranamente, en octubre de 1957, el Ministro de Marina, Contralmirante Emilio Barrón, ante el éxito de la exposición que con motivo de la fecha conmemorativa del Combate de Angamos el Centro Naval presentara mostrando piezas museográficas de la historia marítima y naval, así como documentos ilustrativos del pasado de la institución, recomendó al Contralmirante Guillermo Tirado Lamb, Presidente del Centro, que se recopilara y publicara la documentación de Marina con vistas a proporcionar las fuentes para escribir la historia naval, de la cual solo existían a la fecha dos obras: la Historia de la Marina de Guerra del Perú (1929) de Manuel I. Vegas, y la *Historia de la Marina del Perú* (3 volúmenes, 1907-1915) de Rosendo Melo.

Fue al Comandante Elías, por su inclinación a la historia, a quien se le encargó organizar la documentación de Marina, hasta entonces inédita, a fin de publicarla en una colección. Así vio la luz en 1958 el volumen primero de *Fuentes para el estudio de la historia naval del Perú*, en el que los documentos aparecen ordenados cronológicamente por años (de ahí la denominación de "Anales"), con algunos documentos del siglo XV Y XVI, y todos los demás correspondientes a la emancipación y fundación de la república. Para la institución naval resultaron reveladores los documentos de 1821 referidos al establecimiento y la organización de la Marina con la iniciación del Gobierno de San Martín. Estos Anales llegan hasta 1890. Los otros dos capítulos son "Viajes y exploraciones" y "Biográficas", con semblanzas de marinos notables procedentes principalmente de la "Relación historiada de la Armada" existente en el Archivo General de Marina.

En 1962 apareció el segundo volumen, los "Anales", el grueso de los papeles correspondientes al periodo de la emancipación: los de 1821, los más abundantes, constituidos por la correspondencia oficial del Ministro de Guerra y Marina Bernardo Monteagudo. Estos "Anales" llegan hasta 1864. Son seguidos por "Trabajos diversos" y "Viajes y acciones navales", con artículos de la autoría del Comandante Elías, con excepción de un esclarecedor trabajo testimonial, "Un rasgo de Bolívar en campaña", del marino, futuro Almirante, Hiram Paulding, de la dotación del buque *United States* de la Marina norteamericana de visita en las costas peruanas, quien tuvo la oportunidad oír de labios de Bolívar su opinión sobre los peruanos y lo que pensaba sobre el futuro del Perú.

En la edición que hoy tenemos se ha incluido un acápite, "Acotación naval en gotero", con sus anotaciones sobre los hechos que traslucen los papeles de Marina y que se publicaran en la *Revista de Marina* entre 1962 y 1966,

Las *Fuentes* constituyeron un primer esfuerzo por reunir la documentación de la Marina y darlas a la luz, antecedente de la monumental recopilación referida exclusivamente a la Emancipación, que en cuatro volúmenes publicara en la *Colección documental del Sesquicentenario de la Independencia* en 1972, bajo el rubro de "Marina", valiosísimo aporte del autor, quien fuera también uno de los tres gestores, junto con el Capitán de Fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez y el Contralmirante Federico Salmón de la Jara, para escribir la *Historia marítima del Perú*. Valga la oportunidad para rendir un justo homenaje al Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía por su contribución a la historia de la Marina del Perú.

**Normas para la presentación de artículos**

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

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

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

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

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

# ENCUÉNTRANOS

## EN NUESTRAS REDES SOCIALES




- Archivo Histórico y Biblioteca Central
- Museos Navales
- Fundación Miguel Grau

- Archivo Histórico y Biblioteca Central
- Museos Navales
- Fundación Miguel Grau

- Archivo Histórico y Biblioteca Central
- Museos Navales
- Fundación Miguel Grau

**Página web:**
**www.patrimoniodocumentalnaval.mil.pe**

MARINA DE GUERRA DEL PERU

**¡EN ESTE BUQUE NADIE SE RINDE!**

# *Rumbo al Bicentenario*



# Revista de Marina



## Relevo del Alto Mando Naval

MARINA DE GUERRA
200 años
1821 - 2021
¡NAVEGANDO PARA EL PERÚ!

DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS

# ENCUÉNTRANOS

## EN NUESTRAS REDES SOCIALES




- Archivo Histórico y Biblioteca Central
- Museos Navales
- Fundación Miguel Grau

- Archivo Histórico y Biblioteca Central
- Museos Navales
- Fundación Miguel Grau

- Archivo Histórico y Biblioteca Central
- Museos Navales
- Fundación Miguel Grau

**Página web:**
**www.patrimoniodocumentalnaval.mil.pe**

*MARINA DE GUERRA*

200 años

1821 - 2021

*¡NAVEGANDO PARA EL PERÚ!*

# REVISTA DE MARINA

AÑO 113 / número 3 - 2020

REVISTA DE MARINA
Año 113 / número 3 - 2020

**Director**
Calm. Antonio Vildoso Concha

**Editora general**
C. de F. CC. Nora Dolybeth Hermoza Mori

**Asesoría editorial y coordinación**
C. de C. Michel Laguerre Kleimann

**Comité editorial y científico**
Valm. Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Calm. Andrés Alberto Chiarella Caballero, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos
Calm. Francisco José Yabar Acuña, Director del Museo Naval del Perú
C. de N. Carlos Lema Osores, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos
C. de N. John Rodríguez Asti, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos

© 2020, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos
Av. La Marina cdra. 36 (cruce con la av. Insurgentes s/n), La Perla - Callao, Perú

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

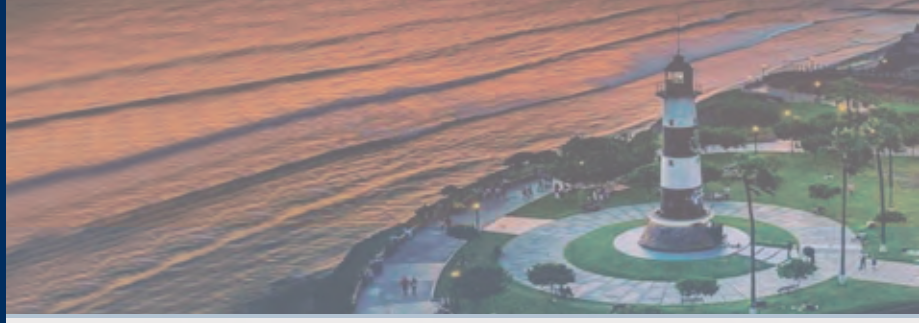
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú
Nº 1995-1033.
**Tiraje:** 3 000 ejemplares

**Traducción oficial:** Teniente Primero 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 113, n. 3 - 2020. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2020
V.; 21.59 cm. X 27.94 cm.
Cuatrimestral
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.



# SUMARIO

**EDITORIAL**

3. DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS

**ARTÍCULOS**

4. "UNA VIDA EN LA MARINA DE GUERRA" - DISCURSO DE DESPEDIDA DEL VICEALMIRANTE FERNANDO CERDAN RUIZ AL DEJAR EL CARGO DE COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA.

14. DISCURSO DE ASUNCION DEL COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA ALMIRANTE RICARDO ALFONSO MENENDEZ CALLE

20. ESPECIAL: PROYECTO BALSA: RENOVAR EL ANCESTRAL LIDERAZGO MARÍTIMO DEL PERÚ EN OCEANÍA
PIERO MOROSINI, PH.D.

48. PRESENTACIÓN DEL LIBRO: CIEN AÑOS DE LA LLEGADA DE LA MISIÓN NAVAL AMERICANA EN EL PERÚ
CONTRALMIRANTE FRANCISCO YÁBAR ACUÑA

56. MEMORIA ORGANIZACIONAL Y SEGUNDA ESPECIALIDAD PROFESIONAL EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERU.- SEGUNDA PARTE
CAPITAN DE NAVIO JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

70. LA REAL EXPEDICIÓN FILANTRÓPICA DE LA VACUNA (1788-1808)
CAPITAN DE NAVÍO JORGE VIZCARRA FIGUEROA

78. INVESTIGACIÓN SOBRE EL UNIFORME DEL BATALLÓN "GUARNICIÓN DE MARINA" USADO EN LA BATALLA DE MIRAFLORES
HISTORIADOR CARLOS ENRIQUE BUITRÓN APUMAYTA

86. ENTREVISTA AL HISTORIADOR JOSÉ AGUSTÍN DE LA PUENTE
DOCUMENTALISTA LUIS ENRIQUE CAM

96. RECORDANDO A LA FLOTILLA DE LANCHAS TORPEDERAS
CAPITÁN DE NAVÍO ROQUE LORET DE MOLA PACUSSICH

112. LA LIBERTAD EN EL LEJANO ORIENTE. UN CONCEPTO DISTINTO A NUESTRA VISIÓN OCCIDENTAL
CAPITÁN DE COBERTA ALBERTO GUTIERREZ GOZZER

**ACTUALIDAD NAVAL**

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

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

130. COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
BIBLIOTECARIA ESPERANZA NAVARRO PANTAC

CONTRALMIRANTE
ANTONIO VILDOSO CONCHA
DIRECTOR



# Editorial

La tercera edición de nuestra centenaria Revista de Marina termina el año 2020 con artículos de relevancia institucional y aporte al conocimiento de nuestra historia. Creemos que el rol que nuestra Revista cumple en provecho de la difusión tanto de la conciencia marítima como del planteamiento de ideas de índole profesional, como instrumento de primer orden para la formación y prestigio de la Marina de Guerra del Perú.

En este número colocamos los dos discursos dados durante el relevo en el cargo del Comandante General de la Marina. Estos textos alimentan el ánimo y refuerzan el compromiso de continuar trabajando con vocación de servicio para el engrandecimiento del país a través de nuestra Institución; y que nuestra carrera naval exige lo mejor de cada uno de nosotros, aún en momentos de prueba como los que la pandemia por el COVID-19 nos exige. Vale recordar lo que sostuvo el Vicealmirante Fernando Zapater Vantosse cuando tuvo que dar su discurso durante la ceremonia por su pase a la situación militar de retiro, en 1974: "La Marina es una Institución en la que en momentos de prueba los hombres no pretenden asegurarse, sino sacrificarse".

Asimismo, interesantes textos de historia institucional aportan nuevas luces para la formación de nuestros suscriptores. No debemos olvidar que el marino es un profesional que resalta por su vasta ilustración, la misma que da prestigio al uniforme que viste, así como al país que representa. De índole marítimo, los artículos en mención ocupan un rango temporal que abarca desde las fabulosas etapas de navegación prehispánica hasta el arribo de la flotilla de lanchas torpederas en la década de 1960. Ambos extremos se complementan con una descripción de la participación de la Marina española durante la expedición filantrópica que llevó vacunas a gran parte del nuevo continente en tiempos del Virreinato, así como nuevos detalles respecto al uniforme que los marinos del batallón "Guarnición de Marina" usaron en la batalla de Miraflores del 15 de enero de 1881.

La brillante presentación del libro Misión Naval Americana en el Perú, así como la parte segunda del artículo Memoria Organizacional y segunda especialidad profesional, brindan valiosa información sobre nuestra Marina a lo largo del siglo XX, centuria que estuvo llena de aprendizajes y evoluciones del aspecto organizativo por parte de diversas misiones navales, así como de las lecciones que se aprendieron de ellas.

Finalmente, un artículo escrito a raíz de la experiencia de su autor, quien estuvo un año estudiando en un país tan distinto al nuestro como lo es China, nos permite ampliar nuestros horizontes respecto a costumbres, valores sociales y entendimientos diversos a los de la cultura occidental.

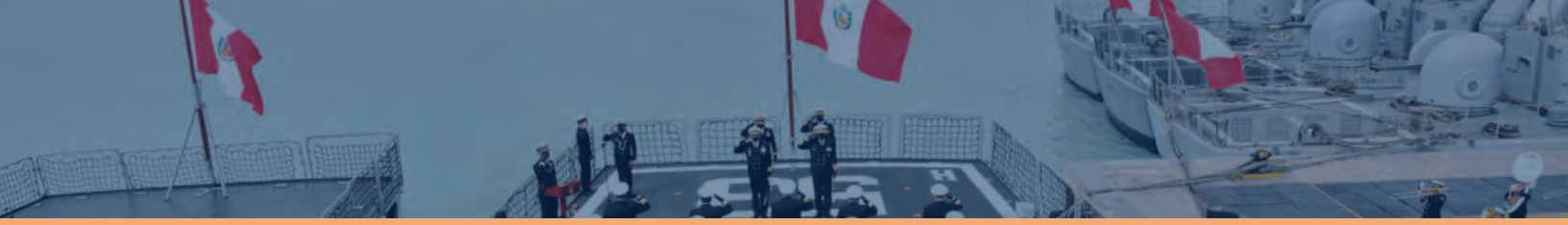
La Revista de Marina continúa con sus labores académicas e intelectuales tratando de llevar saber y cultura a quienes tenemos el orgullo de contar como nuestros suscriptores. Culminamos el año 2020 con agradecimiento y esperanza en que el 2021, año del bicentenario de nuestra Marina de Guerra y de nuestra Nación, sea un año que nos permita seguir luchando contra el COVID-19, seguir poniendo el hombro y no dejarse vencer frente a la adversidad. Ante la crisis debemos ver las oportunidades de mejora con creatividad e ingenio y nuestra Institución siempre ha estado a la vanguardia.

**El Director**




# “UNA VIDA EN LA MARINA DE GUERRA”

## Discurso de despedida del Vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz



# *"Una vida en la Marina de Guerra"*



**VICEALMIRANTE FERNANDO CERDÁN RUIZ**

Calificado en Submarinos y en Armas Submarinas. Ha seguido el Curso Básico de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval, el Curso de Operaciones Submarinas y Táctica Avanzada, Curso de Comando y Estado Mayor y Curso de Guerra Naval en la Escuela Superior de Guerra Naval, Curso de Alto Mando en la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos de Chile, el Curso Metodologías Activas y Colaborativas en la Educación Superior- Pontificia Universidad Católica del Perú, el Curso de Dirección Estratégica para la Defensa y Administración de Crisis.

Ostenta un MBA en Administración de Negocios y una maestría en Dirección de Personas y un diplomado en Asociaciones Público-Privadas, todas realizadas en la Universidad del Pacifico. Ha realizado el Programa Avanzado de Administración de Empresas ESAN, Programa de Alta Dirección para la Defensa CENTRUM, y el Programa de Alta Dirección de la Escuela de Dirección de la Universidad de Piura.

El 10 de octubre del 2014 el gobierno le confiere el ascenso al grado de Vicealmirante, asumiendo en el 2015 el cargo de Inspector General de la Marina posteriormente en el 2017 asumió el cargo de Comandante General de Operaciones del Pacífico. El 30 de octubre del 2018, mediante Resolución Suprema Nº158-2018-DE, el gobierno le confiere el cargo de Comandante General de la Marina.

**RESUMEN**

El 2 de noviembre del 2020 se realizó la ceremonia de pase a la situación militar de retiro del Vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz, culmina su larga y destacada carrera de 42 años de servicio ininterrumpido. En este artículo, el Vicealmirante Cerdán Ruiz recuerda su paso por la Institución, desde sus inicios como cadete naval, hasta su nombramiento como Comandante General de la Marina.

**PALABRAS CLAVE**

Escuela Naval del Perú, BAP *Larrea,* Manuel Santiago Vascones, Jorge Portella Roca.

**ABSTRACT**

On November 2, 2020 took place the military retirement ceremony of Vice Admiral Fernando Cerdán Ruiz, ending his long and remarkable career of 42 years of unstoppable service. In this article, the Vice Admiral Cerdán Ruiz recalls his steps through the Institution, from the beginning as naval cadet to his entitlement as the Navy's General Command.

**KEYWORDS**

Peruvian Naval Academy, BAP Larrea, Manuel Santiago Váscones, Jorge Portella Roca.

El 1 de marzo de 1978, hace 42 años y 7 meses, llegué de franco a bordo, junto con 146 aspirantes a Cadetes Navales, compañeros y amigos. Al pasar por la puerta Unión de nuestra *alma mater*, la querida Escuela Naval del Perú, iniciamos una sólida formación naval. Antes de ello, era tan solo un fiel admirador de la Armada Peruana y de su máximo héroe, el Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario. Escuchaba siempre en mi interior las tres pitadas cortas que daban las grandes unidades de combate en el puerto del Callao al hacerse a la mar. Estas sirenas generaban un sentimiento especial en mi interior, de muy alto espíritu marinero.

Durante cinco años, mi promoción, integrada por jóvenes de sólidos valores y ávidos de gran aprendizaje, recibimos una intensa e importante formación, que complementamos con los principios y valores inculcados en nuestros hogares. Asimismo, adquirimos las competencias que todo hombre de mar debe tener para enfrentar las grandes tormentas y tempestades a las que el marino peruano



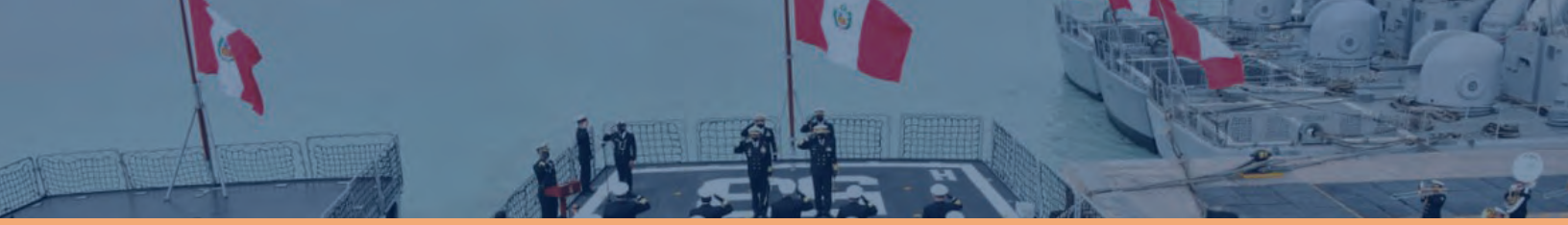
está acostumbrado a vencer. Con ello, luego de un exigente periodo, 94 jóvenes cadetes navales nos graduamos como Alféreces de Fragata y procedimos a cubrir un puesto de maniobra.

Todos teníamos una mirada al horizonte, muchas esperanzas, energía y compromiso con la institución y, por tanto, con nuestra patria. Desde ese instante, en nuestros puestos, cada uno materializaría y complementaría sus conocimientos, experiencias, habilidades y destrezas para iniciar la maniobra de zarpe. Así comenzaríamos pronto una larga e interesante travesía.

Una vez graduado como Alférez de Fragata, tuve la oportunidad de pertenecer a la dotación del BAP *Larrea*. Esta experiencia inolvidable fue mi primera escuela práctica, donde adquirí gran experiencia en la administración de personal, así como en grandes costumbres y tradiciones marineras. Llamado por las profundidades del mar con una firme, fiel y apasionante vocación, decidí pertenecer a la gloriosa y respetada fuerza de submarinos. Al presentarme el primer día a la Escuela de Submarinos quedó impregnado en mí el lema escrito en la parte superior de su *hall* principal, que dice: "Aquí se forjan hombres de acero". Con el tiempo lo entendí perfectamente.

De esa manera iniciamos una hermosa carrera naval que, en mi caso, por la estela dejada del que en vida fue el Capitán de Navío Jorge Portella Roca, a quien le envío mi eterno agradecimiento al cielo, y por la atracción de las profundidades del mar, hicieron que eligiera mi querida calificación de submarinos.

Al escuchar el segundo toque de la alarma de inmersión, nos sumergimos en el punto





de inmersión rumbo al Área de Operaciones para hacer frente a las amenazas que podían presentarse y empleamos todos los medios disponibles para el cumplimiento de la misión. Estábamos listos para emplear las competencias y los conocimientos adquiridos en forma efectiva en la Escuela Naval.

Al obtener la ansiada insignia de submarinos fui destacado a diversas unidades submarinas y ejercí todos los cargos, de acuerdo con la línea de carrera. Obtuve una valiosa experiencia en la operación y conducción de esta muy temida arma silente, cuyas principales características son el profesionalismo, el espíritu de cuerpo y la camaradería. Deseo destacar mi comando a bordo del BAP *Islay*, donde pude materializar las competencias adquiridas en esta área de la guerra naval.

Tuve la increíble experiencia de pertenecer al Batallón Ligero de Combate Numero 3, y fui parte de los que combatieron contra el flagelo del terrorismo. En ese sentido quiero hacer un reconocimiento a aquellos valerosos hombres que en el cumplimiento del deber entregaron sus vidas por la pacificación nacional, y dejaron en nosotros recuerdos de fortaleza y valentía que perdurarán por siempre.

Considero importante destacar la importancia de haber ejercido el cargo de Director de Recursos para la Defensa del Ministerio de Defensa, donde propuse la implementación del sistema de compensaciones industriales y sociales *offset*. Esta medida generó la primera directiva y su implementación en las Fuerzas Armadas. En la actualidad el sistema offset tiene un enfoque directo, y ha demostrado su efectividad en las compras militares. Por ello, hemos presentado un proyecto de ley que le otorga la base normativa al sistema de compensaciones *offset* directo e implementa un nuevo sistema de compensaciones industriales y sociales *offset* indirecto, en beneficio del desarrollo socio económico del país.

La institución me nombró Director de la Dirección de Alistamiento Naval, donde tuve la oportunidad de conocer más a fondo la situación del material de nuestras unidades navales, así como los beneficios que tendría la Marina de Guerra del Perú con el fortalecimiento en la implementación de proyectos de investigación y desarrollo, como lo venían haciendo diferentes países desarrollados en el mundo.

Asimismo, ejercí los cargos de Jefe del Estado Mayor de la Fuerza de Submarinos y de Comandante de la Fuerza de Submarinos. Mantuve este último cargo durante dos años consecutivos. Gracias al profesionalismo del personal superior y subalterno, trabajamos el diseño e implementación del proyecto de investigación de lo que ahora es el Sistema de Combate de las Unidades Submarinas denominado "Kallpa", así como otros proyectos de importancia estratégica, que permitieron recuperar las capacidades de nuestras unidades con medios nacionales y sin dependencia tecnológica.

He sido parte de la dotación de diversas Direcciones Generales que han fortalecido mis competencias como oficial de marina: la Dirección General de Economía de la Marina y la Dirección General de Material de la Marina. Como Subjefe del Estado Mayor General de la Marina tuve una visión de la institución en su totalidad, que sin lugar a duda ha sido la columna vertebral para los siguientes cargos que he ejercido.

También fui nombrado Inspector General de la Marina. En ese cargo desarrollé un Sistema de Inspectoría denominado Sisin, que mejoró la capacidad en la gestión del control interno, en lo relacionado con el monitoreo y la estadística. De este modo, se logró efectivizar el levantamiento de deficiencias y observaciones de las unidades y dependencias. El citado sistema fue reconocido como un proyecto de

mejora ganador por el Comité de Gestión de la Calidad de la Sociedad Nacional de Industrias.

Asimismo, ejercí el cargo de Comandante General de Operaciones del Pacífico por dos años y tuve la valiosa experiencia de conducir una serie de ejercicios, desplazamientos y operaciones en el ámbito nacional e internacional. Es pertinente mencionar las operaciones de ayuda humanitaria durante el fenómeno de El Niño costero en 2017, con una significativa participación a favor de los damnificados y comunidades sensibles del norte de nuestro país. En la tarea empleamos medios militares de forma innovadora en operaciones de ayuda humanitaria, como los vehículos anfibios LAV II, los cuales navegaron en zonas inundadas con la finalidad de rescatar a nuestros compatriotas en situación de vulnerabilidad. Este empleo innovador fue reconocido también como un proyecto de mejora ganador por el Comité de Gestión de la Calidad de la Sociedad Nacional de Industrias.

También resalto de ese comando la organización y conducción del ejercicio multinacional UNITAS 58, donde fuimos anfitriones. El ejercicio se desarrolló en dos fases, Pacífico y Anfibio, y contó con la participación de mas de 4200 marinos y un aproximado de 60 unidades navales, terrestres y aéreas de 19 países, provenientes de tres continentes: Europa, Oceanía y América.

El 30 de octubre de 2018 fui nombrado Comandante General de la Marina de Guerra del Perú.

En el ámbito de apoyo al orden interno, nuestra institución ha participado, en forma activa, en el área de operaciones del Vraem, donde ha enfrentado los remanentes del terrorismo, a través de operaciones dirigidas y coordinadas con el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.

Se ha mantenido permanentemente la vigilancia de nuestros ámbitos marítimos, fluviales y lacustres, lo que contribuyó a detectar e impedir delitos como tráfico ilícito de drogas, pesca ilegal, tráfico de madera, minería ilegal, entre otros.

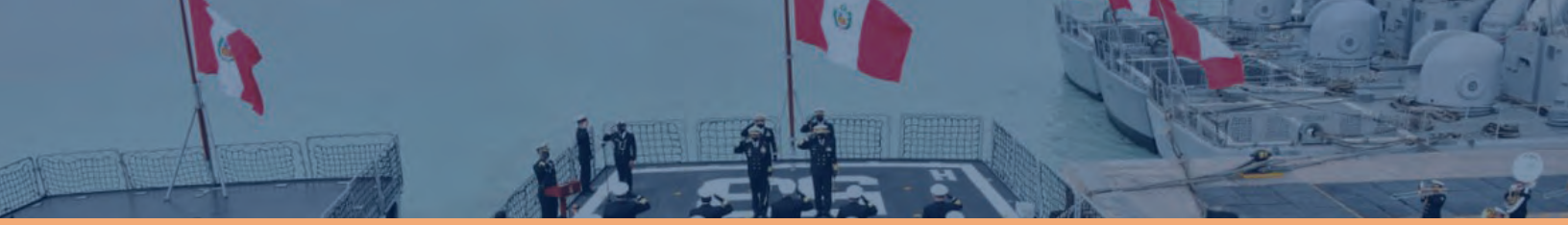
En el ámbito operacional y de apoyo a la política exterior del Estado, participamos con éxito en diversos ejercicios y desplazamientos internacionales, dentro de los cuales podemos mencionar los operativos UNITAS Atlántico-Anfibio 2019 en Brasil, UNITAS Pacífico 2019 en Chile, SUBDIEX 2019 en la costa oeste de Estados Unidos, SOLIDAREX 2019 en las costas del Perú, Ecuador y Colombia, y la Campaña Antártica 2019 ANTAR XXVI. Asimismo, la fragata misilera BAP *Quiñones* zarpó el viernes 30 de diciembre de ese año hacia Ecuador para el operativo UNITAS Pacífico.

Se ha considerado la participación del submarino BAP *Pisagua* para el próximo desplazamiento operacional SUBDIEX, en la costa este de Estados Unidos.

Se ha continuado con la construcción del segundo buque multipropósito en el SIMA-Callao y de la plataforma itinerante de acción social "Río Yavarí" en el SIMA-Iquitos. También está en su fase final de alistamiento la quinta y sexta patrulleras marítimas por parte del SIMA-Chimbote.

Asimismo, se viene ejecutando la construcción de cuatro lanchas de interdicción marítima, en convenio con el Ministerio de la Producción, con el fin de incrementar la capacidad de apoyo a las operaciones de la Autoridad Marítima Nacional.

Se ha considerado el contar, en el mediano plazo, con hasta cuatro unidades de transporte logístico capaces de varar en cualquier parte del litoral, y que serán construidas en los Servicios Industriales de la Marina. Al respecto, el Ministerio de Defensa gestiona el financiamiento de las dos primeras de estas unidades, a través del Fondo para Intervenciones





ante la Ocurrencia de Desastres Naturales (FONDES).

Todos los proyectos relacionados con la construcción naval se complementarían con otros vinculados a la probable cesión y transferencia de unidades navales de segundo uso de armadas extranjeras amigas, como Brasil, Corea del Sur e Italia.

Además, se ha continuado con la modernización de nuestras actuales unidades submarinas en el SIMA-Callao, con la asistencia técnica de la empresa ThyssenKrupp Marine Systems de Alemania.

Todos nuestros proyectos han buscado cerrar brechas de capacidades y, a la vez, contribuir a reactivar la economía nacional, para así generar puestos de trabajo y diversos beneficios para la sociedad en su conjunto; entre ellos, impulsar la industria, elevar el nivel tecnológico, generar empleo, demandar bienes y servicios locales, además de permitir que nuestro astillero modernice su equipamiento y mejore sus procesos de construcción de alto bordo.

Se inició la modificación de una aeronave Fokker-50 en la República Argentina para la instalación de un sistema de vigilancia electrónica Sigint, con lo cual la aeronave aumentará sus capacidades de exploración aérea con sistemas electrónicos integrados de última generación.

Se efectuaron las gestiones para que en los primeros meses de 2021 lleguen a nuestro país los cuatro helicópteros Super Sea Sprite SH-2G, que incrementarán las capacidades operativas de la guerra naval.

La naturaleza de la concepción del establecimiento naval terrestre es el soporte y sostenimiento logístico de nuestras unidades navales, en lo que se refiere a cantidad y calidad, y, como tal, debe ser acorde a los últimos desarrollos tecnológicos. La Base Naval del Callao exige ese cambio y, por ello, se ha efectuado la suscripción del Convenio de Cooperación Interinstitucional con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en relación con un decreto de urgencia que dispone la transferencia presupuestal para iniciar el proyecto de inversión de la Fase I del Plan Maestro de la Base Naval del Callao y la elaboración de los expedientes técnicos de los proyectos de las Fases 2 y 3, actualmente en proceso.

Al respecto, el proyecto de la Base Naval del Callao permitirá la ampliación de las capacidades del puerto del Callao, lo que, a su vez, incrementaría los ingresos del Estado por importaciones y disminuiría el déficit de infraestructura nacional. El citado proyecto considera la liberación de terrenos, los que, al ser concesionados, generarían ingresos a la institución, que podrían ser empleados para modernizar o reemplazar nuestras unidades navales que hayan cumplido su ciclo de vida útil.

Es importante resaltar la necesidad del mejoramiento y la ampliación del muelle de la Estación Naval de Paita, para lo cual se suscribió un convenio específico de cooperación interinstitucional con el Ministerio de la Producción, próximamente a ser implementado.

Se consideró la necesidad institucional de fortalecer la conciencia marítima de la población mediante la construcción del Parque Temático "Marina de Guerra del Perú", a ubicarse en la Costa Verde. Se suscribió un convenio interinstitucional con el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento para su ejecución.

En el marco de la estrategia de acción social con sostenibilidad, se continuó participando en el desarrollo social del Perú, a través de las Plataformas Itinerantes de Acción Social (PIAS) y las campañas en las cuencas de los ríos Ucayali, Yavarí, Tigre, Napo, Morona, Putumayo y Amazonas, y en el lago Titicaca, que llevaron servicios esenciales a las poblaciones más alejadas del país, en apoyo al Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social.

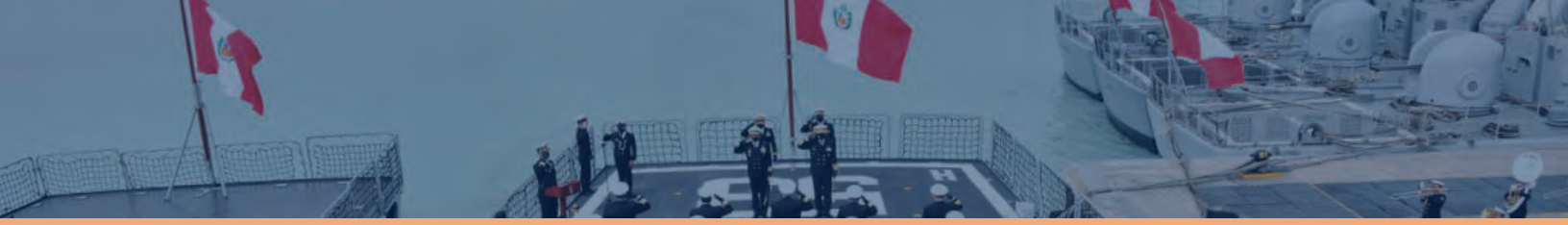


En 2019 obtuvimos la Medalla Líder en la Categoría Oro del Premio Nacional a la Calidad, y en 2020 alcanzamos el máximo galardón en el reconocimiento de las organizaciones públicas y privadas a la excelencia en gestión de calidad institucional, con el Premio Nacional a la Calidad 2020. Estos concursos fueron organizados por el Comité de Gestión de la calidad de la Sociedad Nacional de Industrias.

Asimismo, hemos atendido, en lo posible, las necesidades del personal naval y de sus familias, tanto en lo profesional, a través de su capacitación y especialización, como en su bienestar, al impulsar importantes proyectos de inversión, mejoras de infraestructura y calidad del servicio en las áreas de salud, educación y bienestar familiar. Ya que desde muy joven aprendí que el recurso humano constituye el elemento más importante que posee la institución, a ustedes mi más sincero reconocimiento, porque gracias a su esfuerzo, dedicación y creatividad han hecho de nuestra Marina de Guerra una organización de la cual nos podemos sentir todos muy orgullosos.

Hemos mantenido una Marina de Guerra sólida y referente, reconocida por su cohesión, respeto, lealtad y alto espíritu de cuerpo en su estructura interna. Somos integrantes de una institución estable y que sabe hacia dónde se dirige, e impulsamos la modernización y reestructuración con visión de futuro. Pero lo más importante es que tenemos a un personal naval altamente motivado y creativo que, a pesar de las adversidades, entrega diariamente lo mejor de sí, apoyado siempre por sus dignas familias navales.

En estos dos años, desde el inicio de mi gestión, nos trazamos varios objetivos que





hemos cumplido a cabalidad, no obstante que, desde marzo de 2020, se presentó el COVID-19, al que combatimos desde esa fecha. Era un enemigo invisible, distinto y de gran letalidad, que nos ha colocado en un escenario de guerra. Para enfrentar al COVID-19, nuestra institución ha puesto a disposición de todos los peruanos sus recursos humanos, materiales y organizacionales, en forma innovadora.

Así, se realizaron las gestiones que permitieron la adecuada implementación del Hospital Naval y los diferentes establecimientos de salud de nuestra institución, a nivel nacional, para hacer frente a la pandemia del coronavirus y evitar la mayor cantidad de pérdidas de nuestro personal naval y familiares.

Como parte de los proyectos de investigación y desarrollo de la Marina, se desarrolló el respirador artificial "Samay" y se fabricaron 110 equipos. De esta manera se redujo la dependencia técnica y logística ante la escasez presentada por la pandemia.

La activa participación institucional en el programa "Te cuido Perú" y en las operaciones "Tayta", a nivel nacional, en coordinación con otros organismos del Estado, han dado resultados favorables, gracias a un trabajo sinérgico multisectorial en beneficio de las poblaciones más vulnerables.

Teniendo presente que el personal naval es nuestro principal recurso, y por ende también sus familiares, logramos el fortalecimiento de nuestro sistema de salud. Destacaron en esta tarea las labores de instalación de dos hospitales de contingencia, que emplearon nuestras bases modulares, a fin de atender pacientes leves y moderados.

Asimismo, implementamos un laboratorio de pruebas moleculares en el Centro Médico Naval a través de un convenio con Suiza Lab, e innovadores tratamientos como el basado en la plasmaféresis y en el empleo de medicina hiperbárica. Finalmente, adquirimos una planta generadora de oxígeno medicinal para el CEMENA.

Orientamos nuestros mejores esfuerzos en las Áreas de Educación y Bienestar. Resalta la implementación de sistemas de educación a distancia, mediante el uso de sistemas de internet Sieweb, PEAD, entre otros, desde los inicios de la pandemia, lo que permitió mantener la calidad educativa de los liceos navales, en todos sus niveles. Se mejoraron las instalaciones del Club Grumete Medina, que también sirvió de alojamiento para personal naval durante la pandemia.

Me voy con la satisfacción del deber cumplido, consciente de la situación actual que vive el país por la pandemia, con un claro sentimiento de nostalgia, pensando que en breve debo entrar a puerto, amarrar a muelle y doblar espías.

Tengo la convicción de que la Marina de Guerra del Perú seguirá siempre adelante, basada férreamente en su planeamiento estratégico de largo plazo y en la pericia de su personal.

Guardo recuerdos de todo tipo, de los buenos y de los otros. Recuerdo a gente buena y noble que me acompañó en esta travesía. Algunos ya no se encuentran con nosotros, pero siempre los recordaremos con cariño.

Dedico la primera espía encapillada, como símbolo de mi eterno agradecimiento, a Dios por haberme dado la oportunidad de conducir una institución tan prestigiosa y reconocida como la Marina de Guerra del Perú, y por permitirme tomar decisiones acertadas sin perder de vista los intereses nacionales.

Dedico la segunda espía encapillada a mi familia, que, en estos más de 40 años al servicio de la Marina de Guerra, me alentaron y acompañaron. Sin ella nada hubiese sido posible. Las gracias a mi señora madre, un beso inmenso al cielo; otro beso para mi esposa y compañera de vida, Mary, que me ha acompañado

durante 40 largos años y a quien debo el mayor respeto, admiración y amor solo comparable al que profeso a mis adorados hijos Jean Pierre y Jean Paul, que tuvieron que soportar mi ausencia por limitaciones que forman parte de la carrera, pero no dudaron en estar siempre a mi lado, dándome sus consejos y apoyo incondicional; los amo con todo mi corazón.

Dedico la tercera espía encapillada a mi compañero y amigo Manuel Santiago Vascones, que me ha acompañado estos dos años de gestión en forma impecable con su excelente asesoramiento y respaldo como Jefe del Estado Mayor General de la Marina. También a mis queridos compañeros y amigos de la mejor promoción, la promoción 1982, por haber recibido su respaldo y sus consejos, que han sido siempre considerados y valorados.

Dedico la cuarta espía encapillada a los señores Oficiales Almirantes integrantes del Consejo Superior y Consultivo de la Marina, que en todo momento durante mi comando han asesorado al Alto Mando, en forma responsable, profesional e imparcial, para la correcta toma de decisiones.

Dedico, con gratitud y gran reconocimiento, el doblado de la espía número uno y cuatro, que representa la base para que la unidad permanezca en posición segura, a todo el personal naval, que con su lealtad, dedicación y profesionalismo han permitido que hoy nos encontremos amarrando a muelle con pocas bajas, listos para el relevo del comando y continuar las operaciones.

Asimismo, agradezco a los profesores e instructores que me formaron con el espíritu combativo, solidario, institucional y de caballero, denominador común del Oficial Naval, y supieron transmitirme, con su ejemplo, el afán de superación permanente y la terca voluntad de amor a la institución.

La larga trayectoria naval me concede licencia para expresar que nos hicimos marinos para ser profesionales de la guerra y, por ello, debemos estar permanentemente capacitados para el manejo de crisis. Ese es el reto de todas las generaciones. La Marina y el país requieren de hombres y mujeres con identificación plena, con alta preparación profesional, con liderazgo, temple de acero y sólidos principios que sepan afrontar las situaciones de conflicto, tanto en lo bélico como en lo logístico, administrativo y económico-financiero.

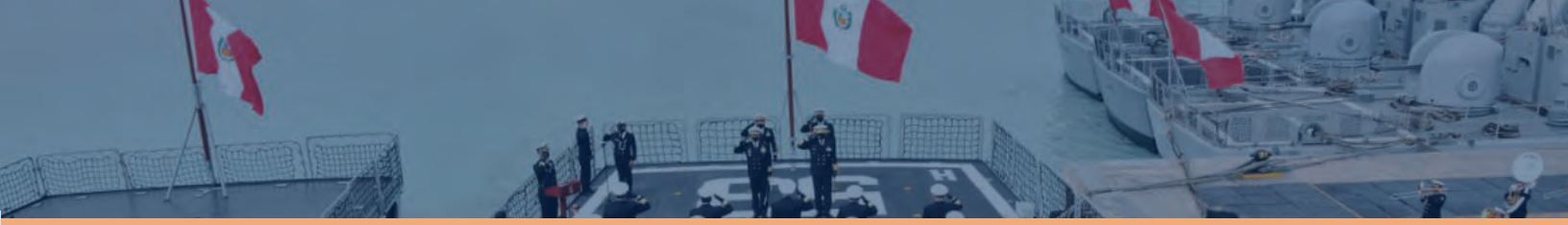
Me despido con la satisfacción del deber cumplido, con el orgullo de haber sabido comportarme institucionalmente acorde a los principios navales, agradecido por lo que cada marino me enseñó y tranquilo en mi espíritu, al haber seguido la estela que el Gran Almirante Don Miguel Grau Seminario nos dejó como guía.


MARINA DE GUERRA DEL PERU
#MuseosNavalesMGP
¿Quieres ser parte de nuestra tripulación?
Navega con nosotros de manera interactiva.
MUSEOS NAVALES DEL PERÚ
www.museosnavales.mil.pe



# ALMIRANTE RICARDO ALFONSO MENÉNDEZ CALLE,

## COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA



*Almirante Ricardo Alfonso Menéndez Calle, Comandante General de la Marina*



**ALMIRANTE RICARDO MENÉNDEZ CALLE**

Calificado en Aviación Naval. Ha seguido el curso Básico de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval, el curso Táctico en la Fuerza Aérea del Perú, el curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval, el curso de Guerra Naval en la Escuela Superior de Guerra Naval y fue participante del Curso XVI CEDEYAC. En el año 2011, el gobierno le confiere el ascenso al grado de contralmirante y es designado como comandante de la I Zona Naval. Posteriormente en el 2013 se desempeñó como comandante de la Fuerza de Aviación Naval. En el 2014, asumió el cargo de Director de Administración del Personal de la Marina y en el 2015 como Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico. En el 2016, el gobierno le confiere el ascenso al grado de Vicealmirante y asume el cargo de Comandante General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval, el 2017 asume el cargo de Inspector General de la Marina, el 2018, asume el cargo de Director General del Material de la Marina y en el 2019, es designado como Director General de Capitanías y Guardacostas. El 31 de octubre del 2020, mediante Resolución Suprema Nº-115-2020-DE, el gobierno le confiere el cargo de Comandante General de la Marina.


**RESUMEN**

Ante la cripta del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, ubicada en la Escuela Naval del Perú, el 2 de noviembre del 2020, se llevó a cabo la ceremonia de asunción del Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Ricardo Menéndez Calle, quien relevó en el cargo al Vicealmirante Fernando Cerdán Ruiz.



**PALABRAS CLAVE**

Comandancia General de la Marina, Almirante Alfonso Menéndez Calle, Escuela Naval.



**ABSTRACT**

Before the crypt of Great Admiral of Peru, Don Miguel Grau Seminario, located in the Peruvian Naval Academy, on November 2, 2020, took place the assumption ceremony of the General Commander of the Peruvian Navy, Admiral Ricardo Menéndez Calle, who succeed Vice Admiral Fernando Cerdán Ruiz.



**KEYWORDS**

General Command of the Navy, Almirante Ricardo Alfonso Menéndez Calle, Peruvian Naval Academy.


Quisiera que mis primeras palabras como Comandante General de la Marina sirvan para rendir un sentido homenaje a todos los miembros de nuestra Institución, en actividad y retiro, así como a los familiares de nuestra gran familia naval, quienes partieron al encuentro de Nuestro Señor debido a la pandemia que atravesamos. Deseo que el Señor les dé el descanso eterno y brille para todos ellos su luz perpetua. Quiero asegurarles que continuaremos en pie de guerra, combatiendo en todos los frentes hasta vencer a este enemigo invisible, haciendo todo lo necesario por la salud de nuestro personal.

Asimismo, deseo expresar, a través del Señor Ministro de Estado en el Despacho de Defensa, mi sincero agradecimiento al Señor Presidente Constitucional de la República por la confianza depositada en mi persona, para asumir el gran reto de conducir a nuestra gloriosa institución hacia el bicentenario de la República y de su propia creación.

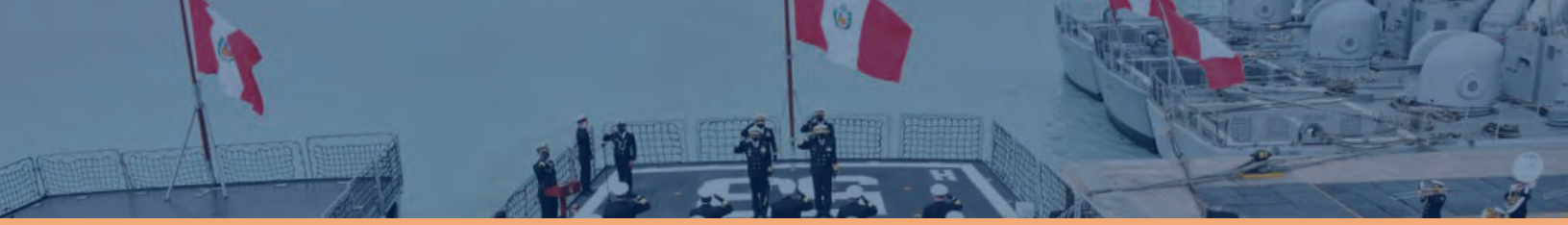



Declaro mi compromiso de hacer mi mejor esfuerzo por continuar recorriendo paso a paso las etapas trazadas en nuestro plan estratégico institucional, con la visión de contar con un poder naval capaz de actuar con éxito donde lo requieran los intereses nacionales. Tengo la seguridad de contar para ello con el profesionalismo, la iniciativa y el espíritu de servicio de todos y cada uno de los hombres y mujeres que integramos la Marina de Guerra del Perú.

De igual forma, deseo expresar al Señor Almirante Fernando Cerdán Ruiz, a nombre de la Marina de Guerra del Perú, nuestra más sincera felicitación por haber conducido nuestra institución de una manera ejemplar y decidida. Continuaremos ese rumbo firmes al pie del timón.

Los principios y valores que caracterizan a los miembros de la Marina de Guerra del Perú representan las convicciones éticas y morales propias de una institución que nació con la patria y que, *ad portas* de su bicentenario, se presenta ante la nación como un pilar fundamental en la defensa de su soberanía, el mantenimiento del orden interno y el apoyo al desarrollo nacional.

En ese sentido, la principal preocupación de mi gestión será el desarrollo profesional y el bienestar de nuestro personal, principal activo con el que contamos y de cuyo esfuerzo y dedicación emanan todos los logros institucionales. Por ello, continuaremos impulsando las políticas y los proyectos destinados a afianzar la preparación técnica profesional y calidad de vida de todo el personal superior, subalterno, marinería y civil de la Marina, lo cual nos permitirá contar con una base sólida, afianzada en valores institucionales, sobre la cual se sustenten todas las capacidades materiales y tecnológicas que venimos



*Almirante Ricardo Alfonso Menéndez Calle, Comandante General de la Marina*

adquiriendo, a fin de garantizar su máximo aprovechamiento y rendimiento.

De igual forma, continuaremos con la mejora del Sistema de Salud de la Marina, que es una pieza de vital importancia en nuestra lucha frontal contra el enemigo invisible del COVID-19. No escatimaremos esfuerzos en dotarlo de las tecnologías y los recursos necesarios para continuar con esta importe labor.

Asimismo, seguiremos apoyando incansablemente, con todos los recursos personales y materiales necesarios, los esfuerzos que realiza el Estado para controlar esta pandemia y así contribuir a que nuestra población desarrolle sus actividades dentro de un marco de orden y seguridad.

Estando próximos a entrar en el año del bicentenario y, a pesar de las grandes dificultades que hoy nos toca afrontar como nación, impulsar y gestionar la renovación y modernización de nuestras fuerzas navales es otro de nuestros objetivos. Para ello, daremos un especial impulso a los diferentes proyectos en desarrollo, tanto en lo que respecta a la investigación, modernización, adquisición y construcción de medios navales, así como a la incorporación y el desarrollo de nuevas tecnologías, con vistas a contar con un poder naval acorde con las actuales amenazas, decididos a actuar cuando y donde la patria lo demande.

La protección de nuestro mar y nuestros ríos y lagos navegables demanda una dedicación permanente por parte de la Marina de Guerra. Por ese motivo, en salvaguarda de los intereses nacionales, daremos especial atención a la mejora de las capacidades de control y vigilancia del ámbito acuático, evitando que el Mar de Grau y los ríos y lagos navegables se vean amenazados por la presencia de actividades ilícitas, como la pesca ilegal, el tráfico ilícito de drogas, la minería ilegal, entre otras.

Tal como lo anunció el Excelentísimo Señor Presidente Constitucional de la República, en su discurso pronunciado el 8 de octubre de 2020 frente a la cripta donde descansan los restos mortales de nuestro Gran Almirante Don Miguel Grau Seminario, llevaremos adelante el gran proyecto de construcción de dos patrulleros oceánicos por parte de los Servicios Industriales de la Marina, lo que, sumado al proyecto de construcción de patrulleras marítimas, nos permitirá complementar un adecuado control de nuestro dominio marítimo y, al mismo tiempo, brindar auxilio a embarcaciones en peligro dentro de nuestra área de responsabilidad de búsqueda y rescate en cumplimiento a los tratados internacionales firmados por el Estado Peruano.

Somos un país dueño de una gran biodiversidad. Nuestra Amazonía es otro de los escenarios en donde la Marina de Guerra cumple una función sumamente importante desde hace mas de 150 años, acompañando y fomentando el progreso de esa querida región. Ello nos obliga a renovar nuestro firme compromiso de continuar velando por la seguridad de nuestros majestuosos ríos, para proteger sus recursos naturales y llegar hasta los poblados más alejados con una mano amiga llena de amor desinteresado por la patria, y para, al mismo tiempo, contrarrestar toda actividad que ponga en peligro su delicado equilibrio.

Finalmente, agradezco a Dios por iluminar siempre mi camino, a mi querida esposa, adorados hijos, mi querida nuera y nietas, por su apoyo y amor incondicional, así como a mis recordados padres, quienes supieron guiar mis pasos y me mostraron el camino con una vida ejemplar, a mis hermanos, familiares y amigos por su invalorable soporte. Un especial agradecimiento a mis jefes, instructores y subordinados, de quienes aprendí y continúo aprendiendo en

forma permanente, con quienes comparto la alegría y satisfacción de alcanzar esta alta responsabilidad.

De igual forma, cómo no mencionar a esa otra gran hermandad, mis compañeros de promoción, con quienes, hace ya 41 años, ingresamos a través de la puerta "Unión" a nuestra alma mater, llenos de ilusiones y expectativas, que fuimos reforzando y curtiendo con la sal de nuestro mar. Así, convertimos los lazos de amistad en sólidos vínculos que nos mantendrán unidos hasta el fin de nuestros días. Estoy seguro de contar siempre con su apoyo, consejo e incondicional amistad, y haré mi mayor esfuerzo por dejar muy en alto y reafirmar el prestigio nuestra promoción.

Personal naval, soy consciente del enorme reto que asumo al tomar las riendas de nuestra gloriosa Institución. Sé que no será fácil, pero con el compromiso y lealtad de todos ustedes estoy convencido de que llegaremos a buen puerto.



# REVISTA DE MARINA




INFÓRMATE CON LOS MEJORES ARTÍCULOS
HISTÓRICOS, CULTURALES, CIENTÍFICOS Y TECNOLÓGICOS




PUBLICA EN NUESTRA REVISTA

**FONDO DE PUBLICACIONES DE LA DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS**

Av. La Marina Cdra. 36 (Cruce con Av. Insurgentes s/n)
La Perla - Callao - Perú

Telf.: 01-207 8900 anexo 2356

Email: revismar@marina.pe

*MARINA DE GUERRA*

200 años
1821 - 2021

*¡NAVEGANDO PARA EL PERÚ!*

# Proyecto BALSA: renovar el ancestral liderazgo marítimo del Perú en Oceanía



La balsa de madera Kon-Tiki en su expedición de 1947, atravesó el océano Pacífico, desde Perú hasta la Polinesia.







**PIERO MOROSINI, PH.D.**[1]
Piero Morosini, Wharton Ph.D., MA, MBA, *project leader* del Proyecto BALSA, es reconocido internacionalmente como líder mundial de pensamiento en *management*; así como: conferenciante, emprendedor social, y autor de cuatro libros, artículos científicos y docenas de estudios de caso. Su ultimo libro, *Seven Keys to Imagination*. (Rushmore Press. Las Vegas, USA, Octubre 2019) ha sido publicado en cuatro lenguas, entre ellas el español. Desde el año 2000, Piero ha diseñado y llevado a cabo programas de formación en liderazgo, estrategia e innovación para la Alta Dirección de empresas multinacionales líderes en su campo, en los EE.UU., Europa y Suramérica.

**RESUMEN**
En este artículo se describe la visión general y el contexto histórico-científico del Proyecto **BALSA** – acrónimo de: **B**ring the **A**ncient **L**iving and **S**eafaring culture **A**live – el cual parece revestir una significativa importancia estratégica para la gloriosa Marina de Guerra del Perú (MGP), ya que permitiría efectuar un salto cualitativo en el conocimiento científico e histórico del pasado marítimo ancestral de la civilización andina. Esto a su vez expandiría en gran medida el entendimiento y aprovechamiento ecológico del Mar Territorial Peruano, contribuyendo a una mejor proyección de "soft power" e imagen de país, así como a un mayor desarrollo socio-económico a través del fomento de emprendimientos eco-turísticos y ambientales en las comunidades pesqueras artesanales que vienen enriqueciendo culturalmente el litoral peruano desde la época pre-hispánica.

**PALABRAS CLAVE**
Navegación prehispánica andina, Túpac Yupanqui, Pedro Sarmiento de Gamboa, Hawaiki, Aua chumbi, Nina chumbi, genes amerindios en polinesia, Ahu Vinapú, kumara, pukao.

**ABSTRACT**
We describe the general vision as well as the historical and scientific context of Project **BALSA** – acronym for: **B**ring the **A**ncient **L**iving and **S**eafaring culture **A**live – which could represent an important strategic contribution to the glorious Peruvian Navy (Marina de Guerra del Perú - MGP). This contribution stems from Project BALSA's significant potential to carry out a quantum leap in the scientific and historical knowledge of the impressive maritime achievements of the Andean civilization in prehispanic times. In turn, it is expected that this knowledge expansion will greatly improve upon our current understanding and future sustainable use of the Peruvian Territorial Sea. In this way, Project BALSA's vision will generate meaningful impacts on Peru's "soft power" and image, as well as on the country's socio-economic development – particularly through energizing eco-touristic entrepreneurial initiatives across Peru's coastal fishing communities, whose unique seafaring culture flourished since prehispanic and colonial times.

**KEYWORDS**
Andean prehispanic navigation, Tupac Yupanqui, Pedro Sarmiento de Gamboa, Hawaiki, Aua chumbi, Nina chumbi, Native American gene flow into Polynesia, Ahu Vinapu, kumara, pukao.

1. Piero Morosini, Wharton Ph.D., es *project leader* del Proyecto BALSA. <https://www.linkedin.com/in/piero-morosini-ph-d-5831aa19/>







**I – Antecedentes del Proyecto BALSA**

El Proyecto **BALSA** surge desde la perspectiva de un original enfoque conceptual desarrollado por el autor durante las últimas décadas, el cual puede resumirse en la idea de: *"descubrir los elementos esenciales de nuestra cultura y sabiduría ancestrales con el fin de aplicarlos para enfrentar creativa y positivamente retos complejos y de elevado impacto en este nuevo milenio"*.

Entre los resultados más visibles obtenidos a partir de este original enfoque profesional, puede citarse el último libro de *management*[2] publicado por el autor en los EE.UU., en el cual se articula la noción de "Liderazgo Huiracocha" como nuevo paradigma de conducción renovadora, sabia, sostenible, e inspirada en los valores culturales ancestrales de la civilización andina. Como se demuestra en dicha publicación, el liderazgo Huiracocha se ha revelado como un enfoque ideal para el manejo estratégico de las complejas organizaciones multinacionales contemporáneas. Asimismo, desde la perspectiva del emprendimiento social por parte del autor, podemos mencionar a: *AYU Perú y Andean Lodges*[3], iniciativas sin fines de lucro que han permitido a las milenarias comunidades andinas de Ausangate, Puno, Ayacucho y Cajamarca, proyectar al mundo con gran éxito su maravilloso patrimonio ancestral textil, agropecuario, ecológico y cultural a través de una serie de productos y servicios eco-turísticos que han sido galardonados con numerosos premios a nivel internacional.

En este contexto, es de esperar que el Proyecto BALSA, al contribuír en modo decisivo al redescubrimiento de la sorprendente tecnología de navegación de nuestras culturas ancestrales pre-hispánicas, genere no solo un impacto positivo de "soft-power" y de conciencia histórico-cultural en la MGP, sino que también promueva la creación de actividades económicas sostenibles a través de exitosos emprendimientos eco-turísticos y culturales por parte de las comunidades pesqueras artesanales a lo largo de nuestro litoral.

**II – Visión y Misión del Proyecto BALSA**

**Visión:**

"El Proyecto BALSA es una iniciativa estratégica peruana de proyección internacional cuyo propósito es revivir la cultura, tecnología y habilidades marítimas pre-hispánicas en el contexto del s. XXI y más allá; creando impactos positivos y sostenibles de: imagen, "soft-power", conocimiento científico, desarrollo económico, eco-turismo y protección ambiental del Mar Territorial Peruano, tanto en la Marina de Guerra del Perú (MGP), como en las comunidades pesqueras artesanales del litoral peruano y en el país en general."

La **misión** que complementa la anteriormente descrita **visión**, toma la forma de:

"Una misión cuyo objetivo estratégico es diseñar y construír una pequeña flota de réplicas de la balsa ancestral peruana (antiguamente llamada: *marka marka wampu*) con la finalidad de llevar a cabo una serie de viajes marítimos transpacíficos de exploración científica y de buena voluntad."

2. MOROSINI, Piero. Seven keys to imagination. Las Vegas: Rushmore Press. 2019.
3. ANDEAN LODGES. Sitio web. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://andeanlodges.com





**III – Presencia milenaria de la Marina de Guerra del Perú (MGP) en Oceanía**

El Proyecto BALSA se sitúa en el corazón mismo de una probable presencia milenaria de la gloriosa MGP en Oceanía. Esta probable presencia pionera y heroica de los navegantes andinos en el descubrimiento y colonización ancestral de innumerables islas y archipiélagos de Oceanía, ha sido persuasivamente documentada a través de una serie de estudios antropológicos, históricos, arqueológicos, botánicos y genéticos publicados alrededor del mundo desde la segunda mitad del s. XX. Parte importante de esta evidencia multidisciplinaria ha sido bien taxonomizada por el historiador peruano José Antonio del Busto Duthurburu[4], en la forma de treinta elementos críticos de tipo geográfico, climatológico, oceánico, etimológico, histórico, etnohistórico, antropológico, arqueológico y genético. A ello habría que añadírsele la disciplina de la "arqueología de campo y de aventura," iniciada en 1947 por el noruego Thor Heyerdahl, quien navegó del Callao a Polinesia en 115 días en una réplica de balsa precolombina peruana - la *Kon Tiki* - precisamente para demostrar que dicha tecnología de navegación pre-hispánica fue capaz de realizar travesías transpacíficas de largo alcance.

La creciente evidencia científica de que disponemos ha otorgado, pues, muy significativos visos de probabilidad histórica a la crónica del español Pedro Sarmiento de Gamboa (1530-1592), quien en su obra *Historia de los Incas*, escrita en el año de 1572 - cuando el Imperio de los Incas, denominado en quechua: "Tahuantinsuyu" o "Tawantinsuyu," acababa de ser conquistado por los españoles - relata una sorprendente y famosa hazaña marítima del entonces príncipe (Apukispay) Túpac Yupanqui, llamado: *El Resplandeciente*, según la cual:

> "[...] andando Topa Inga Yupanqui conquistando la costa de Manta y la isla de la Puná y Túmbez, aportaron allí unos mercaderes que habían venido por la mar de hacia el poniente en balsas, navegando a la vela. De los cuales se informó de la tierra de donde venían, que eran unas islas, llamadas una Auachumbi y otra Niñachumbi, adonde había mucha gente y oro. Y como Topa Inga era de ánimos y pensamientos altos y no se contentaba con lo que en tierra había conquistado, determinó tentar la feliz ventura que le ayudaba por la mar... y... se determinó ir allá. Y para esto hizo una numerosísima cantidad de balsas, en que embarcó más de veinte mil soldados escogidos. Navegó Topa Inga y fue y descubrió las islas Auachumbi y Niñachumbi, y volvió de allá, de donde trajo gente negra y mucho oro y una silla de latón y un pellejo y quijadas de caballo. Hago instancia en esto porque a los que supieren algo de Indias les parecerá un caso extraño y dificultoso de creer"[5].

---

4. DEL BUSTO DUTHURBURU, José Antonio. Túpac Yupanqui. Descubridor de Oceanía. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú. 2006.
5. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro. *Historia de los Incas*, cap. XLVI, p. 215. También conocida como *Historia Índica*. El cronista español parece estar en lo cierto cuando escribe "…a los que supieren algo de Indias les parecerá un caso extraño y difícil de creer." Efectivamente, este pasaje que hemos citado no fue tomado muy en serio hasta bien entrado el siglo XX. El propio hostoriador José Antonio del Busto Duthurburu, uno de los primeros en reconocer dimension histórica al relato de Sarmiento de Gamboa acerca de la expedición a Polinesia de Túpac Yupanqui, sin embargo hipotiza que probablemente involucró 2,200 soldados y no 20,000. Cabe resaltar que esta es una de las pocas inexactitudes que postula José Antonio del Busto en el relato de Pedro Sarmiento de Gamboa, un cronista cuya obra cosmográfica y geográfica ha sido reconocida y citada en el tiempo, por su objetividad. La evidencia científica no permite en la actualidad descartar la veracidad del relato de Pedro Sarmiento de Gamboa en este aspecto específico, por lo que se mantiene como una cuestión abierta.







Aquello que de inmediato sorprende al investigador no es solo la hazaña marítima en sí que "El Resplandeciente" Túpac Inca Yupanqui habría llevado a cabo durante la segunda mitad del s. XV, cuando era príncipe heredero de su padre - el *Sapa Inca* Cusi Yupanqui Pachacútec. También asombra sobremanera el hecho que la crónica de Sarmiento de Gamboa establezca con toda claridad la existencia de *ancestrales rutas comerciales marítimas* desarrolladas alrededor del intercambio del oro, entre la costa de Manta, la isla de Puná y Tumbes, y, por el otro lado, territorios isleños muy poblados identificados como Hawa chumbi y Nina chumbi que se encontraban hacia el oeste en dirección a Polinesia – y muy probablemente en la misma Polinesia. Sarmiento de Gamboa registra todo esto en modo inequívoco y preciso en la primera oración de nuestra cita. El cronista español añade además que dichas rutas comerciales se llevaban a cabo en balsas a vela con capacidad de realizar el largo trayecto oceánico de ida y vuelta; y que todo ello ocurrió con *anterioridad* a la conquista de dicha region balsera y comercial por parte del príncipe Túpac Yupanqui "El Resplandeciente". Este hecho asombroso – y largamente ignorado a la fecha por los historiadores modernos – es de suma importancia, ya que:

- Establece claramente la existencia de un floreciente poder mercantil y marítimo políticamente centralizado en Manta, la isla de Puná y Tumbes, el cual, sobre la base de flotas comerciales que usaron tecnología de navegación balsera, habría navegado sistemáticamente en dirección a Polinesia donde habría descubierto una serie de islas muy pobladas llamadas Hawa chumbi y Nina chumbi con las cuales comerció con regularidad. Al respecto, cabe resaltar que "chumbi" en lengua quechua o *runa simi*, denota "un cinturón"; mientras que "aua" o "hawa" significa "tierra de afuera" que es el nombre que usaron los hablantes de runa simi para designar – entre otras cosas – a una isla (de aquí derivan muy probablemente los bizarros nombres de las islas del litoral peruano: "hormigas de afuera" y "lobos de afuera"); por ultimo, "nina" quiere decir "fuego" en runa simi y se referiría en este contexto a un volcán. Hawa chumbi y Nina chumbi serían pues denominaciones de archipiélagos formados por islas dispuestas en forma lineal o semicircular ("cinturones") así como archipiélagos volcánicos. Así, Del Busto Duthurburu y otros historiadores han visto en esta toponimia las islas polinésicas, las cuales, desde Mangareva hasta Hava'i, pasando por Rapa Nui, Rarotonga y más allá, son islas predominantemente volcánicas que forman parte de archipiélagos con sus respectivos "cinturones" de islas, mientras que cada isla está a su vez circundada por lagunas de aguas translúcidas envueltas en "cinturones" de arrecifes coralinos.

- Este poder marítimo-comercial tumbesino-manteño – que habría incluido entre sus rutas comerciales aquella polinésica - probablemente precedió con mucho la hazaña marítima de Túpac Inca Yupanqui en el s. XV. Al respecto, cabe resaltar el amplio estudio genético llevado a cabo por Alexander G. Ioannidis *et al.* y publicado en la prestigiosa revista científica Nature en Julio del 2020[6]. A

6. IOANNIDIS, Alexander G., BLANCO-PORTILLO, Javier, SANDOVAL, Karla *et al*. Native American gene flow into Polynesia predating Easter Island settlement. En: *Nature*. 2020. Nro. 583, pp. 572–577.





partir de un análisis genético de 15 grupos de pobladores nativos de la costa suramericana del Pacífico, y de 807 habitantes de 17 islas de Polinesia, Ioannidis et al. sostiene, en dicho estudio, haber hallado evidencia contundente e inequívoca de un contacto físico entre ambas poblaciones en tiempos prehispánicos. Es de crucial importancia señalar aquí que el estudio genético de Ioannidis demostró que dicho contacto entre nativos suramericanos e isleños polinésicos se llevó a cabo alrededor del año 1200 de la era cristiana, es decir precediendo en más de dos siglos la presencia de Túpac Yupanqui en los actuales territorios costeños de la frontera peruano-ecuatoriana.

- En este contexto, la crónica de Sarmiento y Gamboa adquiere su verdadera dimension histórica, ya que, por un lado, registra la existencia – que se remontaría al s. XIII – de una estructura politico-cultural centralizada en Manta, la isla de Puná y Tumbes (comprendiendo los actuales territorios costeros que van desde Guayaquil hasta Paita), capaz de descubrir y mantener rutas comerciales que probablemente incluían, hacia el oeste, las islas de Polinesia. Este logro asombroso sugiere un control deliberado de distancias geográficas de una tal magnitud que solo pueden compararse en extension con la ancestral ruta terrestre euroasiática de la seda; o con aquella ruta marítimo-comercial del almirante Zheng He entre China y África en el s. XV; o las rutas comerciales de Holanda e Inglaterra que, entre los siglos XVII y XIX, unieron por mar a Europa con las naciones isleñas de lo que son hoy Malasia e Indonesia. Por otro lado, la crónica de Sarmiento y Gamboa enmarca el real significado del admirable logro marítimo de Túpac Yupanqui "El Resplandeciente", el cual, estrictamente hablando, no representaría una epopeya descubridora (ya que, evidentemente, las islas de Polinesia habrían sido descubiertas mucho antes por los navegantes balseros tumbesino-manteños), sino más bien una épica hazaña de conquista militar y colonización marítima cuya grandeza carecería de paralelo alguno en la historia antigua y medieval del mundo. Al respecto cabe recordar la reveladora oración del ya citado pasaje del cronista Sarmiento de Gamboa, quien en su *Historia Índica* relata como "El Resplandeciente" Túpac Yupanqui: "…hizo una numerosísima cantidad de balsas, en que embarcó *más de veinte mil soldados escogidos* […] y descubrió las islas Auachumbi y Niñachumbi, y *volvió de allá*." Esta última frase del cronista español - "y volvió de allá" – establece sin lugar a dudas una fundamental diferencia entre mero accidente prehistórico (como algunos han querido ingenuamente interpretar la crónica de estas travesías oceánicas por parte de Sarmiento y Gamboa), y una expedición marítima civilizadora sistemáticamente llevada a cabo en Polinesia a lo largo de varios cientos de años por nativos andinos en flotas de balsas tumbesino-manteñas y luego tahuantinsuyanas.

Esta probable presencia comercial, militar y civilizadora de las flotas tumbesino-manteñas – posteriormente tahuantinsuyanas - en Oceanía, continuó sin interrupción luego que el Tahuantinsuyu, tras su conquista politico-militar por el Marqués Dn. Francisco Pizarro durante la primera mitad del s. XVI, pasara a convertirse en el Virreinato del Perú bajo la corona imperial de los Habsburgo de España, con una extension geográfica que inicialmente incluyó todos







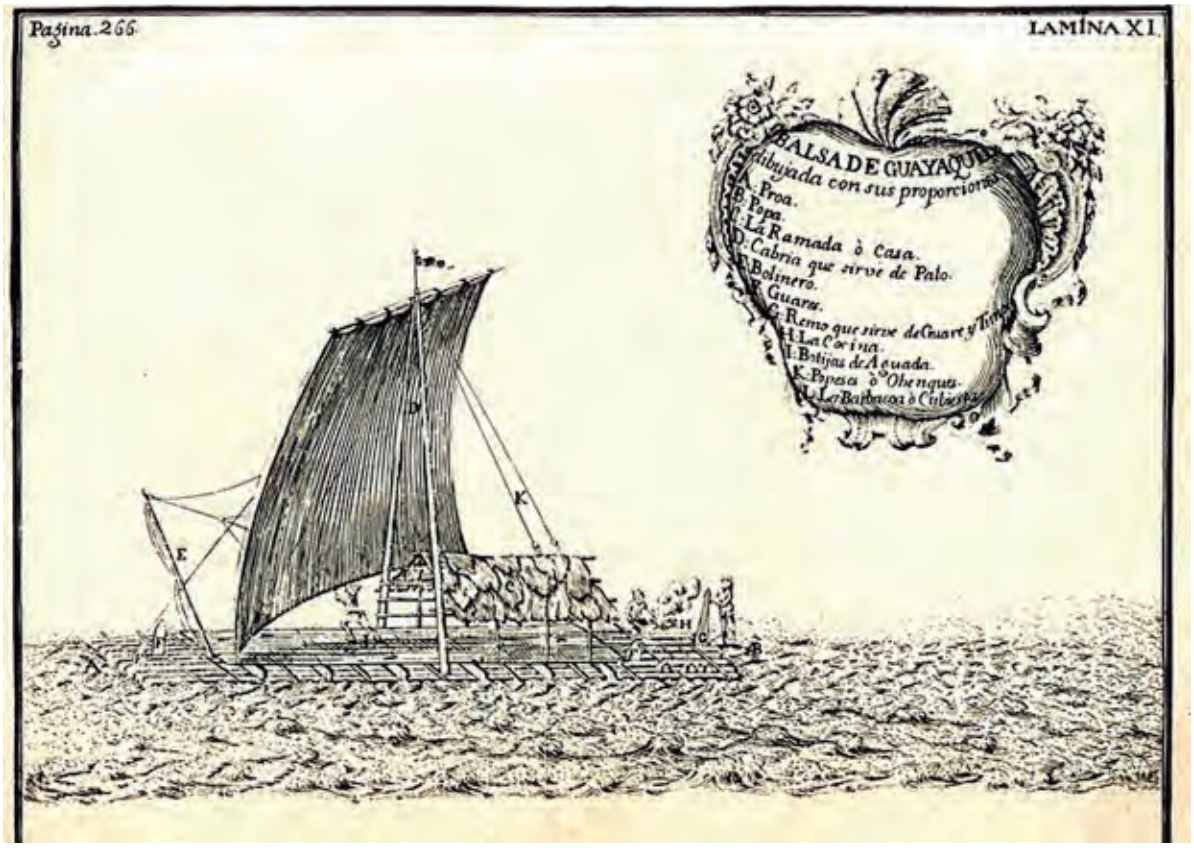



Fig. 1 Diseño de una balsa andina publicado en 1748 por Jorge Juan y Antonio Ulloa.

los territorios previamente controlados por las élites Incaicas. Preclaros ejemplos de esta estrategia marítima incluyen las tres expediciones descubridoras de Australia (*Terra Australis Incognita*), las cuales - propiciadas en gran medida por el Virrey del Perú Francisco Álvarez de Toledo (1515-1582) - partieron de los puertos del Callao y de Paita para explorar extensamente el Pacífico Sur entre los años de 1567 y 1606.

La primera de ellas (1567-1569) contó con la presencia del propio Pedro Sarmiento de Gamboa, quien disputó al Adelantado Álvaro de Mendaña y Neyra el liderazgo de dicha expedición descubridora de las islas Salomón (inicialmente bautizada como Santa Isabel), Malaita (bautizada Isla de Ramos), Guadalcanal, Makira (San Cristóbal), Nueva Georgia (San Nicolás, San Jerónimo y Arrecifes), y muchas otras islas y archipiélagos. Consecuencia del éxito de dicha expedición marítima fue el nombramiento de Sarmiento y Gamboa como Cosmógrafo General de los Reinos del Perú por parte del Virrey Francisco Álvarez de Toledo, cargo con el que recorrió el Tahuantinsuyu para luego publicar en 1572 su obra magna, la *Historia Índica*, en que registra los viajes a Oceanía de Túpac Yupanqui.

La segunda expedición virreinal descubridora de Oceanía (1595-1596) fue liderada por Álvaro de Mendaña y Neyra, quien, tras su deceso en Santa Cruz (Nendö), en las Islas





Salomón, fue relevado por su esposa, la pontevedresa Isabel Barreto, que asumió los cargos de Gobernadora de las Islas Salomón y Adelantada del Mar Océano. Tras descubrir las islas Marquesas, esta expedición, ya liderada por Isabel Barreto, navegó hasta Manila, Filipinas, antes de retornar a Acapulco, Méjico. Las admirables hazañas marítimas de Isabel Barreto le valieron ser nombrada Almiranta por el Rey de España Felipe II, siendo la primera mujer en ostentar dicho cargo en la historia mundial de la navegación.

La tercera expedición descubridora de Oceanía (1605-1606) fue liderada por Pedro Fernández de Quirós y partió del Callao con 3 navíos y 300 marineros. Tras descubrir las islas Vanuatu (bautizadas: "Espíritu Santo"), Fernández de Quirós continuó hacia el poniente, donde Luis Váez de Torres, su segundo en el mando, navegó el Mar de las Molucas y el estrecho que lleva su nombre, descubriendo Nueva Guinea y, muy probablemente, el continente Australiano. Cabe señalar que las expediciones marítimas descubridoras del Virreinato del Perú incluyeron también el hemisferio norte. Dan fe de ello las expediciones del limeño Juan Francisco de la Bodega y Cuadra (1744-1794) quien entre los años de 1775 y 1779, exploró la bahía de San Francisco y lo que es hoy Point Grenville, Washington, así como la isla de Nutka - rebautizada "isla de Quadra y Vancouver" antes de convertirse en la actual Vancouver - arribando hasta los territorios de lo que es hoy el Estado de Alaska, EE.UU.

Las expediciones descubridoras del Virreinato del Perú, fueron parte de una grandiosa estrategia marítima y geopolítica de alcance global llevada a cabo desde las postrimerías s. XV por la rama española de la dinastía imperial de los Habsburgo – también llamada "Casa de los Austrias". Bajo dicha estrategia, el imperio español estableció rutas de comercio transpacífico con la China de los Ming, obteniendo los españoles porcelana, seda y especias a cambio de ingentes cantidades de plata, ya sea en la forma de lingotes provenientes de las minas de Méjico y Perú, o acuñada en moneda fina, vale decir el real de a ocho español, o tháler (moneda precursora del *dólar* estadounidense)[7]. La dinastía imperial de los Ming, cuyo imperio, en el s. XIV, fue pionero en la utilización del papel moneda (llamado Da Ming Baochao) tuvo, por esa misma razón, un apetito insaciable por la plata americana que le permitía acumular reservas metálicas gracias a las cuales era posible fijar con mayor estabilidad el valor de dicho papel moneda en todos los territorios controlados por el imperio chino. Si bien las rutas comerciales entre América, Manila y la China imperial de la dinastía Ming, se concentraron en los puertos mejicanos

7. Los destinos del Imperio español y la China de la dinastía Ming estuvieron íntima y contemporáneamente unidos, tanto en sus épocas de esplendor como en su declive, a la plata americana proveniente de las riquísimas posesiones coloniales españolas del Perú y México. Fue el tháler, la moneda de plata imperial de los Habsburgo, el vehículo transaccional que permitió el comercio global entre ambos imperios durante alrededor de 300 años (del siglo XV al siglo XVII d. C.). Al respecto, ver:
RIVAS MORENO, Juan José. El Imperio español y la China de la Dinastía Ming, unidas por la plata. 2 de diciembre de 2014. [Consulta: 22 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://www.elmundo.es/la-aventura-de-la-historia/2014/12/02/547dbb3e22601d1f4c8b4589.html
NUEVO DIARIO WEB. La ciudad que acuñó el primer dólar, que hoy prácticamente los desconoce. [Consulta: 22 de diciembre de 2020]. Disponible en: http://www.nuevodiarioweb.com.ar/noticias/2020/01/13/225995-la-ciudad-que-acuno-el-primer-dolar-que-hoy-practicamente-los-desconoce
CANO BORREGO, Pedro. El Thaler alemán, origen del real de a ocho español y precursor del dólar. [Consulta: 22 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://oroinformacion.com/el-thaler-aleman-origen-del-real-de-a-ocho-espanol-y-precursor-del-dolar/







del Pacífico, los puertos peruanos tuvieron también una participación significativa en dicha estrategia marítima y comercial. Es quizás esta conexión histórica sino-peruana – probablemente ancestral – una de las razones por las que el Perú fue la primera nación independiente de latinoamérica en establecer relaciones comerciales oficiales con la China en 1875. Esta histórica relación económica y cultural ha evolucionado positivamente a lo largo del tiempo, hasta consolidar a la República Popular China como el mayor socio comercial del Perú durante la primera década del s. XXI.

Es posible, pues, concluír que la naciones andinas, desde tiempos remotos, han sentido la poderosa atracción de los intercambios económicos, comerciales y culturales con la infinita diversidad de pueblos isleños y continentales que constituyen la vasta cuenca del Océano Pacífico. En conjunto, estos pueblos han desarrollado, desde tiempos ancestrales, florecientes culturas y abundantes riquezas, que actualmente representan la mayor parte del comercio mundial - situación que indudablemente se acentuará en el futuro. Esto explica porqué las naciones costeras del Perú pre-hispánico – así como de la region ecuatoriana de Manta – siguieron desde tempranas épocas sus fuertes estímulos creativos para construír sistemas de navegación y tecnologías marítimas extremadamente originales; capaces de establecer y controlar amplias rutas de intercambio comercial, cultural y hasta militar, que probablemente abarcaron Oceanía. Como se ha mencionado, dichos estímulos continuaron – acrecentados – durante el Virreinato del Perú en el contexto de una grandiosa estrategia política, cultural y comercial de alcance global llevada a cabo desde fines del s. XV por la Casa de los Austrias. Las rutas marítimas de comercio entre la América colonial hispánica y la China de los Ming, fueron parte esencial del magnífico imperio mundial de los Austrias, hecho que estimuló las expediciones descubridoras de Oceanía y Australia por parte del Virreinato del Perú entre los siglos XVI y XVII.

La República independiente del Perú se asoma a este nuevo milenio y se apresta a celebrar su bicentenario sujeta al mismo destino histórico de sus predecesores politicos: los brillantes cacicazgos marítimos tumbesino-manteños, el poderoso Tahuantinsuyu, y el rico Virreinato del Perú. En otras palabras, igual que en el pasado, los destinos presentes y futuros del Perú parecen jugarse cada vez más en el desafío histórico de desarrollar una posición de liderazgo comercial y cultural con la China y el lejano Oriente. Como consecuencia de ello, el reto de promover un profundo conocimiento marítimo de Oceanía por parte del Perú actual, con miras a un aprovechamiento económico y a una proyección cultural de tipo “soft-power,” indudablemente constituirá un capítulo de vital e irrenunciable importancia en cualquier discurso estratégico de carácter nacional. En este contexto, el rol positivo de la gloriosa MGP, así como de iniciativas estratégicas como el Proyecto BALSA, se tornan esenciales no solo para profundizar nuestro conocimiento del pasado marítimo peruano desde la era pre-hispánica, sino también para proyectar adecuadamente dicho conocimiento en la vasta cuenca del Océano Pacífico, coadyuvando así a forjar un protagonismo presente y futuro del Perú en esta área de importancia crucial para la humanidad.





**IV – Tras la estela de *Hawaiki*: las tres rutas marítimas prehispánicas del Océano Pacífico**

Tres rutas oceánicas prehispánicas de larga distancia, practicadas por flotas de balsas tumbesino-manteñas y chinchanas (luego tahuantinsuyanas), se encuentran ampliamente documentadas en una serie de crónicas históricas y estudios científicos interdisciplinarios publicados desde la primera mitad del s. XVI.

**IV.1 – La ruta costera ancestral andina.**

La primera de estas rutas - probablemente la más importante desde el punto de vista económico y comercial - unía los puertos prehispánicos de la zona de Chincha, al sur de Lima, con aquellos de Tumbes y Manta, así como la Isla de Puná, en la actual área fronteriza peruano-ecuatoriana. Esta *ruta costera ancestral andina* fue inicialmente documentada en la famosa relación Sámano-Xérez de la conquista española del Perú[8]. Según narran ésta y otras antiguas crónicas, Francisco Pizarro, luego del fracaso de su primer viaje de Panamá al Perú en 1525, lleva a cabo un segundo intento de conquista el año siguiente de 1526. Es durante dicha expedición que el otrora piloto experto de Cristóbal Colón, el moguereño Bartolomé Ruíz de Estrada, se convierte en el primer navegante europeo en cruzar de norte a sur la línea ecuatorial del Océano Pacífico, y el primero también en encontrarse con una balsa prehispánica en alta mar, a la altura de Punta Galera, el 1 de octubre de 1526. Al principio, los marinos españoles creyeron haber divisado la vela latina de una carabela, pero luego reconocieron, con mayúscula sorpresa, que se trataba de una balsa de gran tamaño que procedía de Salango y estaba provista de un pequeño castillo, guaras en proa y popa, y tripulación de veinte nativos. Los maravillados españoles apresaron la embarcación en la cual descubrieron un gran cargamento de: objetos de oro y plata, mantas y ropa fina de lana y algodón, collares de perlas y esmeraldas, una especie de balanza para pesar el oro, y muchas "conchas coloradas." Es del todo adecuado citar aquí la primera descripción europea de una balsa prehispánica andina:

> Tomaron un navío en que venían hasta veinte hombres, en que se echaron al agua los once dellos y tomados los otros dexó en si el piloto tres dellos y los otros echolos asimismo en tierra para que se fuesen; estos tres que quedaron para lenguas hizoles muy buen tratamiento y trajolos consigo. Este navio que digo tomó, tenia parecer de cavida de asta treinta toneles; era hecho por el plan e quilla de unas cañas tan gruesas como postes, ligadas con sogas de uno que dicen henequén, que es como cáñamo y los altos de otras cañas más delgadas ligadas con las dichas sogas a do venian sus personas y la mercaderia en henxauto; porque lo bajo se bañaba. Traia sus mástiles y antenas de muy fina madera y velas de algodón del mismo talle de manera que los nuestros navios y muy buena xarcia, del dicho enenquén, que digo que es como cáñamo, e unas potalas por anchar a manera de muela de barbero.
>
> Traian muchas piezas de plata y de oro para el adorno de sus personas, para hacer rescate con aquella con quien

8. PORRAS BARRENECHEA, Raúl. *Las relaciones primitivas de la conquista del Perú*. París: Les Presses Modernes. 1937.







> iban a contratar, en que intervenían coronas y diademas y cintos y puñetes y armaduras, como de piernas y petos y tenazuelas y cascabeles y sartas y margeos de cuentas y rosecleres y espejos guarnecidos de la dicha plata y tazas y otras vasijas para beber. Traían muchas mantas de lana y de algodón y camisas y aljulas y alcaceres y alaremes y otras muchas ropas, todo lo más dello muy labrado de labores muy ricas, de colores de grana y carmesí y azul y amarillo y de todas otras colores, de diversas maneras y pescados y arboledas. Y traían unos pesos chiquitos de pesar oro como hechura de romana y otras muchas cosas. En algunas sartas de quentas venian algunas piedras pequeñas de esmeraldas y cacadonias y otras piedras y pedazos de cristal y anime o ambar. Todo esto traian para rescatar por unas conchas de pescado, de que ellos hacen quentas coloradas como corales y blancas que traian casi el navio cargado dellas[9].

La azarosa fortuna convierte así a Bartolomé Ruiz de Estrada en el primer europeo en encontrarse con mercaderes prehispánicos provenientes del sur del Perú, cuya moneda habitual de transacción comercial eran dichas "conchas coloradas" - los spondylus – que ellos llamaron: mullu. Este último era muy apreciado también en las costas mayas del Pacífico como objeto suntuario, caso muy parecido a los ricos mercaderes chinchanos, tumbesinos y manteños que comerciaban con el "oro rojo" o spondylus. Así pues, los indicios que sugieren que la ruta comercial costera de los navegantes prehispánicos chinchanos, tumbesinos y manteños, pudo haber proseguido hacia el norte hasta puertos mayas en el golfo mesoamericano de Tehuantepec, son muy antiguos. Se remontan al primer contacto entre españoles y mayas durante el cuarto y ultimo viaje de Cristóbal Colón en 1502, cuando el marino genovés se topa en el golfo de Honduras con una gigantesca canoa cavada en un enorme tronco de árbol. Se trataba de una embarcación mercante maya que navegaba entre Honduras y la actual Veracruz. Colón apresó a sus 25 ocupantes y confiscó su cargamento, el cual incluía: mantas y ropas de algodón, macanas con puntas de obsidiana, hachas de cobre, cacao, así como "una especie de vino o cerveza de maíz, y conchas coloradas"[10].

A este tipo de indicios se añaden las investigaciones botánicas que sugieren la existencia de razas fenotípicamente diferentes de maíz en los dos centros de domesticación originaria independiente de dicha planta: Mesoamérica y los Andes. Por un lado, tenemos las razas de maíz altiplánico mejicano de mazorcas cónicas. Por otro lado, podemos observar más de 300 tipos de maíz andino de mazorcas cilíndricas, algunos de los cuales tambien se encuentran distribuídos en las zonas mayas, mixteca-zapoteca y tarasca, es decir aquellas regiones mesoamericanas que se supone tuvieron contactos marítimos prehispánicos con suramérica[11]. Esta información botánica

---

9. SÁMANO, Juan de. Relación. En: Crónicas de América. 1985. Nro. 14, pp. 167-184. Madrid. Ver también: ORTIZ SOTELO, Jorge. Embarcaciones aborígenes en el área andina. En: Historia y Cultura. 1990. Nro. 20, pp. 63-64.
10. DE LAS CASAS, Fray Bartolomé. *Historia de las Indias*. Vol. II, lib. 3. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica. 1951, pp. 273-275.
11. BENZ, Bruce F. Diversidad y distribución prehispánica del maíz mejicano. En: Arqueología Mexicana. 1997. Nro. 25, pp. 16-23. Nota: las razas de maíz centroamericano de mazorca cónica fenotípicamente similar a aquella andina son el nal-tel, el quicheño, el olotillo y el serrano.





es sumamente importante ya que el registro arqueológico tanto de las civilizaciones costeras andinas mochica-chimú como de aquella maya, demuestra que los antiguos amerindios de ambas culturas asociaban al maíz con la navegación en el mar y en los ríos. Entre los antiguos peruanos, la chicha (bebida de maíz fermentado) era ofrecida a la Pachamama en las confluencias de los ríos o en las playas antes de navegar en balsa para extraer el guano de las islas. Por otro lado, en el *Popol Vuh* de los antiguos mayas, el dios civilizador Maíz es una de las siete figuras que navegan en una canoa representada como parte de la ofrenda mortuoria del llamado Gobernante A en el Templo I de Tikal, Guatemala. Expresiones gráficas similares han sido halladas en los templos del Sol y de la Luna de las culturas mochica-chimú del Perú prehispánico[12].

La ruta costera ancestral andina del Pacífico prehispánico fue, pues, probablemente intercontinental e integradora de dos tecnologías muy diferentes de navegación marítima y comercial[13]. Por un lado, como ya se ha mencionado, estaban las grandes balsas a vela de los navegantes tumbesino-manteños y chinchanos. Por otro lado, las enormes canoas mayas hechas de troncos ahuecados que podían alcanzar los 30 metros de longitud y que eran secadas aplicándoles fuego mediante perforaciones. Con este tipo de embarcaciones, que navegaban a remo, los mayas habrían creado rutas marítimas de más de 4,000 km, que iban desde Tampico a Panamá por el lado Atlántico, y desde Tehuantepec hasta la actual península de Nicoya por el Pacífico[14]. Estas probables rutas de navegación ancestral entre los Andes y Mesoamérica, parecen haber dejado una huella física que la arqueología moderna va revelando gradualmente. Por ejemplo, en más de 50 sitios arqueológicos a lo largo de la llanura costera del Pacífico chiapaneco, que enlazaban los pueblos de Soconusco con el Altiplano central[15]; así como a lo largo del río Grijalva que conectaba comercialmente a Chiapas con Tebasco, se han hallado figurillas artísticas de simbología fálica y sexual muy similares a aquellas presentes en la cultura mochica-chimú[16]. En este contexto, cabe recordar la teoría inmigracionista del arqueólogo alemán Max Uhle (1856-1944) que postuló el origen de la civilización andina en una inmigración marítima de pueblos mesoamericanos hacia las costas del Pacífico suramericano. La teoría de Uhle – aun cuando fuera persuasivamente refutada por Julio C. Tello (1880-1947) – se basó en las numerosas analogías etnográficas y culturales que es posible observar entre ambas civilizaciones. Por otro lado, el historiador ecuatoriano Jacinto Jijón y Caamaño (1890-1950) sugirió la existencia de una poderosa "liga marítima de mercaderes" prehispánicos tumbesino-manteños que poseyó grandes conocimientos para la fabricación de grandes balsas, así como para navegar largas distancias haciendo uso eficiente de

12. LOMBARDO DE RUIZ, Sonia. La navegación en la iconografía maya. En: Arqueología Mexicana. 1998. Nro. 33, p. 41.
13. MELGAR TISOC, Emiliano. La tecnología marítima prehispánica en los contactos intraoceánicos Andes-Mesoamérica. En: Dimensión Antropológica. 1999. Vol. 17, año 6. Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), Ciudad de México.
14. VON HAGEN, Viktor W. *Los Mayas. La tierra del faisán y del venado*. Ciudad de México: Joaquín Mortiz. 1992, p. 50.
15. LEE, Thomas Jr. The historical routes of Tabasco and northern Chiapas and their relationship to early cultural developments in central Chiapas. En: LEE, Thomas Jr. y NAVARRETE, Carlos (Eds.), *Mesoamerican communication routes and cultural contacts*. Utah: Brigham Young University. 1978, pp. 49-66.
16. MILLER, Mary y TAUBE, Karl. *The goods and symbols of Ancient Mexico and the Maya*. An illustrated dictionary of Mesoamerican religion. Singapur: Thames and Hudson. 1993, pp. 158-159.

ESPECIAL




Fig. 2 - Diseño de una balsa andina publicado hacia 1614 por Joris Van Spilbergen.

los vientos oceánicos, las corrientes del Niño y de Humboldt, y los métodos de orientación astronómica. Según Jijón y Caamaño, estos profundos conocimientos habrían permitido a dicha "liga marítima de mercaderes" mantener, en épocas precolombinas, contactos comerciales sostenidos con los puertos de Mesoamérica para el intercambio de la concha spondylus[17].

**IV.2 – La ruta andino-pascuence.**

La segunda ruta marítima de larga distancia que los navegantes prehispánicos andinos probablemente practicaron, habría unido los puertos de Chincha con Rapa Nui – la isla de Pascua – y, en el viaje de retorno, puertos y caletas en el litoral de Ilo a Arica y el sur de Chile. Recientes investigaciones científicas de naturaleza interdisciplinaria permiten, por vez primera, hipotizar la existencia de esta ruta andino-pascuence desde una perspectiva geo-política ancestral tahuantinsuyana. Esta hipótesis postularía una ocupación incaica de Rapa Nui como parte de una política de defensa y contención tahuantinsuyana para contrastar el avance de las naciones

17. CASTRO, Gerardo. La navegación oceánica y los caminos andinos, evidencia arqueológica e histórica en la redefinición del rol de los señoríos indígenas ecuatoriales en la conquista del imperio de los incas. En: Rehuso. 2019. Vol. 4, nro. 1, pp. 138-148. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://revistas.utm.edu.ec/index.php/Rehuso/article/view/1685





polinesias del Pacífico sur, cuya expansión marítima las habría llevado a descubrir la península de Araúco – en el sur de Chile - entre los años 1000 a 1200 dC.

Por un lado, el reciente hallazgo de un importante centro administrativo y urbano incaico – denominado: *tambo* – bajo el casco antiguo de lo que es hoy la Plaza de Armas de la ciudad de Santiago de Chile, ha sido amplia y sistemáticamente documentado sobre la base de un registro científico de tipo interdisciplinario[18]. La evidencia arqueológica, etnohistórica, histórica, y de geografía sagrada de que disponemos en la actualidad, demuestra con claridad que el *tambo* incaico de Santiago de Chile fue uno de los nudos principales del *Qhapaq Ñan* – o Gran Camino Inca – y tuvo como base primaria de sustentación la hidroagricultura y la minería de oro y plata. Pedro de Valdivia, el "fundador" español de la ciudad de Santiago en 1541, evidentemente utilizó la infrastructura incaica para edificar la urbe colonial. Así pues, la región que circunda a la actual ciudad de Santiago de Chile habría sido la verdadera frontera meridional del Tahuantinsuyu incaico.

Por otro lado, es también un hecho científicamente comprobado desde una dimensión interdisciplinaria, que el poblamiento del Pacífico sur ocurrió en dirección al este. Los modelos actuales de la colonización de la Polinesia oriental, postulan un avance explosivo hacia el este con su extremo en Rapa Nui, que habría tenido lugar entre los años 1000 a 1200 dC. Desde Rapa Nui, tanto las condiciones ambientales como la admirable capacidad marítima de los navegantes polinesios – que gobernaban enormes canoas de troncos ahuecados llamadas *waka taua y tongaki,* provistas de grandes velas en forma de "uña de cangrejo" así como de balancines estabilizadores a babor y estribor - los habrían llevado a descubrir las costas del sur de Chile, en especial durante un fenómeno de El Niño. A la larga lista de hallazgos de elementos culturales y arqueológicos que demostrarían estos contactos transpacíficos entre los pueblos polinesios y aquellos precolombinos (tales como: proyectiles de obsidiana llamados mataa, esculturas antropomorfas, piedras grabadas, cabezas clavas, así como restos biológicos humanos con caracteres polinesios de la isla Mocha, y un número de términos entre los que destacan toki, la gallina), se ha añadido recientemente una incontrastable evidencia genética, constituída por el descubrimiento en Araúco, en el sur de Chile, de restos de gallina con ADN polinésico en un contexto prehispánico que se sitúa entre los años 1321-1407 dC[19, 20].

Es en el contexto de un hipotético encuentro directo y/o indirecto en el sur de Chile entre los explosivos movimientos de expansión poblacional de estas dos civilizaciones – la

18. STEHBERG, Rubén y SOTOMAYOR, Gonzalo. Mapocho incaico. En: Boletín del Museo Nacional de Historia Natural, Chile. 2012. Nro. 61, pp. 85-149. Ver también: ESPINOZA, Denisse. La ciudad inca en Santiago que Pedro de Valdivia ignoró. La Tercera. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://www.latercera.com/noticia/la-ciudad-inca-en-santiago-que-pedro-de-valdivia-ignoro/ y EL MERCURIO. Investigador explica las razones detrás de la ubicación de la plaza de Armas. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://www.emol.com/noticias/tecnologia/2013/07/13/608929/investigador-explica-las-razones-detras-de-la-ubicacion-de-la-plaza-de-armas.html
19. STOREY, Alice, RAMÍREZ, José Miguel et al. Radiocarbon and DNA evidence for a pre-Columbian introduction of Polynesian chickens to Chile. En: Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America (PNAS). 2007. Vol. 104, nro. 25, pp. 10335-10339. DOI: https://doi.org/10.1073/pnas.0703993104
20. BORRELL, Brendan. DNA reveals how the chicken crossed the sea. En: *Nature*. 2007. Vol. 447, pp. 620-621.







marítima-polinesia y la continental-incaica – que una ruta de navegación andino-pascuence y una colonización incaica de Rapa Nui, podrían adquirir una plena verosimilitud etnohistórica. De este modo, las innumerables evidencias de tipo histórico, arqueológico, botánico, antropológico, etimológico y genético que demuestran claramente una significativa presencia prehispánica andina e incaica en Rapa Nui,[21,22,23,24,25] encontrarían una lógica certera y un real sentido en el contexto del probable encuentro entre estas dos civilizaciones – la andina y la polinesia - que habría tenido lugar en el sur de Chile durante la primera mitad del s. XV. Luego de poblar e incorporar efectivamente al Tahuantinsuyu la actual Región Metropolitana de Santiago de Chile, colonizar y fortificar Rapa Nui habría sido un paso geopolítico imperativo para cualquier imperio de tipo expansionista dentro de una lógica de defensa y contención contra las amenazas reales o potenciales de otras naciones marítimas - en este caso los navegantes polinesios. Colonizar Rapa Nui habría sido pues una crucial estrategia tahuantinsuyana no solo para conjurar el explosivo avance poblacional de los polinesios en el sur de Chile, sino también para establecer una base de expansión incaica hacia Oceanía. Es dentro de este tipo de escenario de *grand politik* tahuantinsuyana en el Pacífico, que la asombrosa evidencia de una importante presencia incaica en Rapa Nui cobraría un sentido histórico pleno, abandonando aquella atmósfera de misterio inexplicable y de vago misticismo con que dichos vestigios se han frecuentemente interpretado en el pasado. Ello explicaría, entre otras cosas, el hallazgo de genes andinos entre los actuales habitantes de la isla de Pascua, que se remontan a una fecha *posterior* a la ocupación polinesia de dicha isla, pero que, al mismo tiempo, serían *anteriores* al período prehispánico[26]. Ello también justificaría la existencia del Ahu Vinapú, una construcción fortificada de factura claramente incaica con muros megalíticos de piedra finamente labrada sin argamasa, en el mas puro estilo imperial cusqueño. Por otro lado, los *moai*, los asombrosos colosos de piedra monolítica adornados con gigantescas coronas de piedra roja llamados *pukao* ("puka" significa "rojo" en lengua quechua), representarían a Kon Tiki Illa Tecsi Huiracocha – la suprema deidad marítima de los pueblos andinos – y serían asimismo antecesores de los *Tiki* o *Maui Tiki Tiki* polinesianos, pequeñas efigies de madera o piedra tallada de apariencia similar a los moai de Rapa Nui, que se

21. THORSBY, Erik. The polynesian gene pool: an early contribution by Amerindians to Easter Islands. En: *Philosophical Transactions of the Royal Society of London. Series B, Biological Sciences.* 2012. Vol. 367, nro. 1590, pp. 812-819.
22. DENHAM, Tim. Ancient and historical dispersals of sweet potato in Oceania. *PNAS*, 2013. Vol. 110, nro. 6, pp. 1982-1983.
23. MCCOY, Patrick C. The dressed stone manufacturing technology of Rapa Nui: A preliminary model based on evidence from the Rano Kau, Maunga Taraina, and Ko Ori quarries. En: *Rapa Nui Journal*. 2014. Vol. 28, nro. 2, pp. 5-23.
24. Ver: ORTIZ SOTELO, Jorge. Navegación en la zona sur andina. En: Derroteros de la Mar del Sur. 2003. Nro. 11, pp. 123-135. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://www.academia.edu/8443020/Navegación_en_la_zona_sur_andina. En este artículo el historiador peruano Jorge Ortiz Sotelo se consigna, en la página 126, una cita de 1588 tomada del Museo Naval de Madrid, ms. 175, en el Archivo General de Simancas (papeles de las islas de Poniente 1570 a 1588, confrontado el 5/7/1794 por Martín Fernández de Navarrete), el cual menciona a un cierto indio llamado Chepo, "natural de las islas de Salomón", quien señaló que "desde Arica e Ilo navegaban [los nativos] en balsas durante dos meses hasta alcanzar unas islas al poniente".
25. Ver: WIKIPEDIA. Vianpú. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://es.wikipedia.org/wiki/Vinapú. En este artículo se señala que estudiosos como el historiador peruano Antonio del Busto Duthurburu han identificado la "Nina Chumbi", del cronista español Sarmiento y Gamboa, con la isla de Pascua, y formula la hipótesis de que Túpac Yupanqui habría visitado Mangareva ("Aua Chumbi") y, en el viaje de retorno, la isla de Pascua.
26. THORSBY, op. cit.





difundieron desde épocas muy antiguas por todas las islas de Oceanía.

La evidencia resolutiva final en favor de Rapa Nui como base naval tahuantinsuyana de avanzada en el Pacífico sur prehispánico, provendrá sin duda de la arqueología de campo y de aventura. En este sentido, la expedición internacional Kon Tiki 2 del historiador noruego Torgeir Higraff, que navegó el año de 2015 en dos balsas de diseño prehispánico construídas en los astilleros del SIMA[27] – la *Túpac Yupanqui* y la *Rahiti Tane* - tuvo como objetivo revivir en tiempos modernos la ancestral ruta andino-pascuence, uniendo el puerto peruano del Callao, la isla de Pascua, y el puerto chileno de Valparaíso. Tras 114 días de navegación, y luego de alcanzar la isla de Pascua, dicha expedición fue rescatada en alta mar cuando se encontraba a 950 millas náuticas de las costas chilenas. Aún cuando no fue coronada completamente por el éxito, la expedición Kon Tiki 2 demostró que es posible navegar entre el Callao y la isla de Pascua en balsas de diseño prehispánico, y que es factible hacer el viaje de retorno hacia las costas chilenas en condiciones ambientales favorables. Aún sin proponérselo, Higraff demostró también que la circulación del Pacífico sur representada por la Deriva del Oeste (West Wind Drift) habría permitido a una balsa de tipo prehispánico navegar desde Polinesia hacia las costas centrales y meridionales de Chile, mientras que la Corriente Sudecuatorial (Southerly Trade Winds) haría imposible la travesía directa entre Polinesia y las costas tumbesino-manteñas. La peculiar situación geográfica de la isla de Pascua la convierte, pues, en un centro marítimo natural para la navegación desde Polinesia hacia las costas meridionales de Suramérica, y, al mismo tiempo, en una base ideal para la exploración de las islas occidentales de polinesia. De este modo, establecer una base naval prehispánica en Rapa Nui, habría permitido a los incas tahuantinsuyanos controlar la única ruta marítima posible para una expansión poblacional sostenida de los polinesios en suramérica y, asimismo, mantener un puesto de avanzada ideal para la exploración incaica del Pacífico sur.

**IV.3 – La ruta andina de Hawaiki.**

La tercera ruta oceánica prehispánica andina, que he dado en llamar la *ruta andina de Hawaiki*, indudablemente habría sido la más espectacular, tanto por las enormes distancias involucradas como por el impacto sociocultural y económico alcanzado durante su existencia, la cual probablemente se prolongó durante unos trescientos años desde los alrededores del s. XIII dC. La ruta andina de Hawaiki posiblemente unió los puertos tumbesino-manteños y chinchanos con aquel triángulo polinesiano representado por la isla de Havai'i (hoy llamada Raiatea), el archipiélago de Hawái (actualmente uno de los cincuenta estados de los EE.UU.), y Rapa Nui – la actual isla de Pascua. Sin embargo, es probable que las flotas de balsas andinas hayan explorado aún más allá, llegando a Nueva Zelanda, la isla de Tasmania, las costas orientales de Australia y las islas del Mar de Java. Como ya ha sido mencionado, las fuentes de evidencia científica en favor de la probable existencia de esta asombrosa ruta son multiples e interdisciplinarias. Sin embargo, en este artículo nos detendremos en cinco de estas fuentes - la etimológica, la etnográfica, la botánica, la genética y la

27. SIMA: Astilleros Servicios Industriales de la Marina, en el Callao, Perú.







arqueología de campo y aventura – que no solo son las mas sugestivas sino también las que ofrecen mayor contundencia.

La evidencia etimológica, etnográfica y aquella botánica son fuertemente complementarias para apoyar la existencia de la ruta andina de Hawaiki en tiempos prehispánicos. Como ya ha sido mencionado, "hawa" o "aua" es una palabra quechua que las naciones andinas del chinchaysuyu (la región tahuantinsuyana dominada por el cacicazgo marítimo de Chincha) comúnmente usaron – entre otras cosas - para referirse a una isla. De ahí el nombre de "aua chumbi" – o "Hawa Chumbi" - consignado por el cronista español Pedro Sarmiento de Gamboa, para referirse a una de las islas que Túpac Yupanqui habría visitado en el Océano Pacífico durante la segunda mitad del s. XV. En lengua *runa simi* o quechua, los términos: "hawai" (la tierra de afuera) y "hawaiki" (el mirador de afuera) tienen pues una connotación directa de toponimia oceánica que es del todo evidente. Por otro lado, numerosos investigadores han notado con sorpresa que el término *hawaiki* es, largamente, el topónimo ancestral más universal que existe en la totalidad del Océano Pacífico, dando origen a nombres de islas tan distantes entre sí como: Avaiki (las actuales Islas de la Sociedad y las Islas Cook), Savai'i (Samoa), Havai'i (Raiatea), Java (Indonesia), y Hawaii (EE.UU.). Ya en 1910, el etnólogo neozelandés Stephenson Percy Smith (1840-1922), fundador de la Sociedad Polinesia de la Universidad de Auckland, ofreció una amplia lista onomástica geográfica que demuestra la asombrosa universalidad del topónimo *hawaiki* en el Pacífico:

Jawa, the Bugis name of the Moluccas.

Java, (Hawa)

Sava-i, a place in the Island of Seran, Ceran, Celam, or Ceram, Indonesia.

Hawaiki and Kowaiki, at the west end of New Guinea (Dr. Carroll).

Savai'i, the principal island of the Samoan group.

Havai'i, an ancient name of Ra'iatea, Society group.

Havai'i, the original home or Father-land of the Tahitians.

Havaiki, an ancient name of one of the Paumotu group (Fakalava).

Avaiki-raro, the whole of the Fiji, Samoan, and Tonga groups, according to Rarotongan traditions. Avaiki-runga, the Society, Tahiti and neighbouring groups, according to Rarotongan traditions.

Avaiki, mentioned in Mangareva traditions.

Savaiki, a place known to the Tongareva Islanders.

Avaiki, a place known to the Aitutaki Islanders, Avaiki-tautau, the ancient Rarotongan name (besides others) for New Zealand.

Havaiki, a place known to Marquesan traditions.

Havaiki, a place known to Easter Island traditions.

Hawaiki, a place known to Moriori traditions, and a place so named on their island (Chatham Island).

Hawai'i, the name of the largest of the Sandwich Islands.





Havaiki, a place on Niuē Island[28].

Aun cuando ciertos análisis etimológicos escasamente documentados pretenden ver un origen indonesio - o incluso hindú - en el término *hawaiki*, el hecho es que la palabra Maorí: *sawaiki,* que algunos asocian etimológicamente a *hawaiki*[29], significaría: "la tierra de origen; la tierra de nuestros padres; la tierra de los espíritus." Sin embargo, en los antiguos mitos maorís esta "tierra de origen" se encuentra sugestivamente entrelazada con relatos heroicos que apuntarían claramente a una ancestralidad de tipo civilizador y de mestizaje étnico con el Tahuantinsuyu andino más que a un origen estrictamente primigenio, creacionista y racial como prefiere creer, con cierta ingenuidad, S. Percy Smith. Así, por un lado, el etnólogo neozelandés reconoce que:

> It is possible we may see in the following quotation from an ancient Maori chant, a reference to America in the land where the *kumara* grows wild:
>
> "Ko Hawaiki te whenua, e tupu noa mai te Kumara."
>
> "Hawaiki is the land where the *kumara* grows spontaneously."

(Es posible ver en el siguiente cántico Maorí, una referencia a América como la tierra donde el *kumara* [del quechua: *kumar*, es decir la planta del camote, originaria del Perú] crece espontáneamente:

"Ko Hawaiki te whenua, e tupu noa mai te Kumara."

"Hawaiki es la tierra donde el *kumara* crece espontáneamente[30]".

S. Percy Smith es claro, pues, en señalar, en 1910, que la presencia ancestral en toda Oceanía del "kumara" – alimento básico vegetal originario de los Andes peruanos, donde se le denomina "kumar" en lengua quechua, y "camote" en castellano – indicaría una evidente conexión marítima prehispánica entre el Tahuantinsuyu suramericano (el cual sería el mítico hawaiki ancestral) y las islas del Pacífico sur. Esta suposición del origen andino del "kumara" polinesio fue contundentemente demostrada como cierta por investigaciones de tipo genético llevadas a cabo durante la segunda mitad del s. XX[31].

Por otro lado, el estudioso neozelandés registra un ancestral relato mítico Maorí del origen del *kumara* protagonizado por el héroe Tiki (probablemente Kon Tiki Illa Tecsi Huiracocha), quien envía a su esposa Pani-tinaku a "otro país" llamado Tawai (posiblemente el Tahuantinsuyu):

> The Maori account of the origin of the *kumara* is briefly this: [... Pani-tinaku, a woman, ...] and her husband Tiki visited an island where the people had no *kumara,* and finding that food was scarce, he sent back his wife to another country called Tawai to fetch some for the people with whom he was staying. Tawai, here, may be the N.W. island of the Hawaiian group, now called Kauai, which until the last 100 years was called Tauai; but from the archaic nature of the tradition, I am inclined to think it is more ancient than the settlement of Kauai island.

28. SMITH, S. Percy. Hawaiki: *The original home of the Maori*. Cambridge: Cambridge University Press. 2012, p. 46.
29. WIKIPEDIA. Hawaiki. [Consulta: 22 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://en.wikipedia.org/wiki/Hawaiki
30. SMITH, op. cit.
31. DENHAM, op. cit.







> El relato Maorí del origen del *kumara*, en modo conciso, narra que: [...una mujer llamada Pani-tinaku...] y su esposo Tiki, visitaron una isla donde la gente no tenia *kumara*, y viendo que sus alimentos eran escasos, él envió a su esposa a otro país llamado Tawai para traer algo para la gente que habían hallado. Tawai podría ser la isla sudoccidental del archipiélago Hawái, ahora llamada Kauai, la cual durante los últimos100 años se llamó Tauai; pero dado lo arcaico de esta tradición, me inclino a pensar que podría preceder en antiguedad al poblamiento de la isla de Kauai[32].

Es interesante que S. Percy Smith resalte en modo indirecto que Tauai - el antigüo nombre de la actual isla Kauai del archipiélago estadounidense de las Hawái – podría estar referido al Tahuantinsuyu (y no viceversa). Tawai – aparentemente el Tahuantinsuyu - sería, pues, segun el antiguo mito maorí, el lugar de origen del héroe Tiki, quien habría visitado una isla en Polinesia con su esposa Pani y habría enviado a ésta de vuelta a Suramérica para obtener el "kumara" y transplantarlo en Polinesia, en un período *anterior* al poblamiento de la isla de hawaiana de Kauai. Tawa – que significa "cuatro" en lengua quechua, y forma parte del término "Tahuantinsuyu" (o 'Tawantinsuyu'), que quiere decir: "los cuatro reinos" – sería así el origen toponímico de importantes islas de Oceanía que se encuentran dentro de la *ruta andina de Hawaiki*. De hecho, como sería de esperarse en un escenario ancestral de expansión andina en Polinesia, toponimios de fuerte resonancia quechua –y, al mismo tiempo, de vaga etimología maorí – abundan por todo el Pacífico sur. Estos incluyen el atolón de Tupai, *te ava nui o Tupa* (el gran estrecho de Tupa) y Akamaru en la isla de Mangareva, las islas de Puka-Puka en Samoa, y las islas de Abemama y Beru en Kiribati.

Mención especial merece Nueva Zelanda, en cuya isla norte podemos hallar toponimios de posible proveniencia quechua como: Puketapu, Pukeiti, el volcán Pukeonaki, Kaitaia, Waikato, Waytara, Tawa, Waitapu Rangitoto, y Tapakakanga, en muchos de los cuales se han hallado restos de edificaciones pétreas muy antiguas como la muralla de Kaimanama, que son de inexplicable origen para los maoríes pero que evocan fuertemente el estilo megalítico de construcción andino. Asimismo en la isla sur de Nueva Zelanda – llamada "waka maui" en tiempos ancestrales – tenemos: Kaikoura, Waimakariri, Oamaru, Kaitangata, Waipapa, Ruapuke, Wakapata, Waitaha, Kumara, Punakaiki y muchos otros toponimios de posible origen andino. Adicionalmente, una hermosa playa con grandes piedras de color naranja en Tasmania, se denomina "larapuna" mientras que en Australia, los mitos creacionistas – llamados, en lengua inglesa: "The Dreaming" - de los pobladores originales de piel negra y cabello crespo, hablan de Altjira Mara, un héroe fuerte de piel roja, larga cabellera, piernas enjutas "como las del ave emu", que posee muchas esposas de piel roja y muchos hijos e hijas[33]. Esta serie de indicios ancestrales y toponímicos hacen sin duda deseable el desarrollo de investigaciones etimológicas en el futuro que puedan dilucidar su verdadero origen lingüístico y cultural en un

32. SMITH, op. cit.
33. WIKIPEDIA. The Dreaming. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://en.wikipedia.org/wiki/The_Dreaming





contexto de creciente evidencia en favor de la ruta andina de Hawaiki en Oceanía.

Asimismo, es posible encontrar por doquier a lo largo de la ruta oceánica de Hawaiki, restos de templos, trilitos y altares megalíticos cuya factura evoca fuertemente una conexión estilística y arquitectónica andina. Los *ahu* de Oceanía (un término que evoca la palabra aymara "ahuatiri" que significa: pastor[34]) así como los *langi* de Tonga, constituyen pirámides escalonadas de piedra cuyas plataformas cuadrangulares, llamadas *pae-pae* en muchas islas de Polinesia (nombre con que también se refieren a las balsas) recuerdan en todo detalle a los ushnus piramidales andinos que eran asimismo utilizados con fines ceremoniales.

Los ya mencionados estudios genéticos de Ioannidis *et al*[35], así como las numerosas expediciones de suramérica a Oceanía llevadas a cabo con éxito desde 1947 en réplicas de balsas prehispánicas (ver Tabla 1), han ofrecido evidencia final e incontrastable que una ancestral *ruta andina de Hawaiki* muy probablemente existió en Oceanía entre los siglos XIII y XV dC. Aquello que futuras iniciativas de investigación científica como el Proyecto BALSA deberán establecer – más allá de la verosimilitud de su existencia – es el cuadro integral de su evolución histórica, así como los alcances precisos de esta ancestral ruta oceánica andina, la cual se ha venido consolidando gradualmente en las esferas académicas como una de las fuentes de poblamiento independiente de Oceanía, conjuntamente con la austronesia, la melanesia y la polinésica.

**V – La civilización andina como súperpoder marítimo ancestral en el Océano Pacífico**

La posible existencia de ancestrales rutas marítimas amerindias de poblamiento y de comercio con Oceanía, ha sido tradicionalmemente recibida con escepticismo - y hasta con cierta hostilidad - en una serie de ambientes académicos, especialmente anglosajones. Ya el año de 1910, el etnólogo neozelandés S. Percy Smith, luego de registrar claros elementos etnohistóricos, etimológicos y botánicos que apuntarían hacia los territorios suramericanos de la civilización andina como el origen del mítico *hawaiki* y del *kumara*, asombrosamente señala, en ese mismo texto, que:

> "...the evidence gathered by De Candolle seems to show that Central America is the part where [the kumara] grows spontaneously, and therefore must be its native habitat [...] If we could, however, find a country - say in Indonesia or that neighbourhood – where the kumara grows wild, it would with more probability be the Hawaii [sic] referred to in the chant [...that sings: "Hawaiki is the land where the kumara grows spontaneously" ...]

> "...la evidencia ofrecida por De Candolle parece demostrar que América Central es donde [el kumara] crece espontáneamente y por lo tanto ése debe ser su hábitat nativo [...] Sin embargo, si nosotros pudiéramos encontrar un país – digamos en Indonesia o en sus alrededores – donde el kumara

34. BERTONIO, Ludovico. Vocabulario de la lengua aymara. Arequipa: Ediciones El Lector. 2006, p. 439.
35. Ioannidis et al., op. cit.







> creciera espontáneamente, ese lugar sería, con mayores probabilidades, el Hawaii [sic] al que se refiere el cántico [...que reza: "Hawaiki es la tierra donde el kumara crece espontáneamente" ...][36]

La "hipótesis" del neozelandés causa sonrojo ajeno por lo evidentemente acientífico - y posiblemente prejuiciado - de su enunciado. Sin embargo, algunas décadas más tarde, tenemos las célebres anécdotas de un joven Thor Heyerdahl quien confiesa haber emprendido su legendaria travesía en la balsa *Kon-Tiki*, en parte exasperado por el rechazo - que él calificó de irracional - por parte del consenso académico estadounidense de aquella época hacia su hipótesis que la Suramérica prehispánica andina habría sido una de las fuentes tempranas de poblamiento de Oceanía[37]. Lo más desconcertante es constatar, aún en pleno 2020, la existencia de textos de autores académicos que parecen poner en duda la evidencia genética reciente que demuestra en modo contundente la existencia de contactos prehispánicos entre los pueblos andinos y aquellos polinesios[38]. Causa perplejidad este infundado escepticismo que parece apoyarse en las siguientes falacias: a) "que no existirían restos arqueológicos andinos en polinesia;" b) "que no existirían registros históricos de navegación oceánica de larga distancia por parte de amerindios prehispánicos;" y c) "que no existió una tecnología prehispánica andina para la navegación transpacífica." La existencia generalizada de este tipo de falacias en ámbito académico, sugiere que parte importante de la literatura científica en esta área – especialmente aquella de procedencia anglosajona - ha omitido sistemática e inexplicablemente la consulta de numerosas y fundamentales fuentes históricas y científicas acumuladas durante los ùltimos 500 años. Aún cuando sea posible objetar que esta situación se debe a que dichas fuentes fueron originalmente escritas en lengua castellana, cabe resaltar que incluso algunas de las más antiguas fueron traducidas al inglés desde hace cientos de años[39].

**V.1 – Evidencia histórica y arqueológica de la navegación oceánica andina prehispánica.**

La existencia de una gran actividad marítimo-comercial oceánica y fluvial precolombina en el *litoral pacífico ecuatorial* - una amplia zona que abarca desde Tumaco, en Colombia, hasta la región de Piura en el Perú – ha sido ampliamente documentada desde el s. XVI por numerosos autores que destacan el uso de una pluralidad de embarcaciones, principalmente: canoas, balsas de madera, y balsas de juncos o de totora[40]. Esta floreciente actividad marítima prehispánica se extendió hasta las costas centrales y meridionales del Perú y del norte

36. SMITH, op. cit.
37. HEYERDAHL, Thor. Kon Tiki: Across the Pacific in a raft. Nueva York: Simon & Schuster. 1990.
38. Ver, por ejemplo: MATISOO SMITH, Lisa. Did ancient Americans settle in Polynesia? The evidence doesn't stack up. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://www.laosnews.net/news/265753713/did-ancient-americans-settle-in-polynesia-the-evidence-doesnt-stack-up
39. Es el caso, por ejemplo, del estudio en cuatro volúmenes de la expedición hispano-francesa del siglo XVII de Jorge Juan y Antonio Ulloa —que incluye unas muy famosas descripciones de balsas de tipo prehispánico—, cuya traducción en lengua inglesa estaba ya disponible en una tercera edición el año de 1782, vale decir, menos de 40 años después de su publicación en castellano (Voyage to South America, by Don George Juan and Don Antonio Ulloa, London, printed for Lockyer Davis in Holborn, 1782). Para una introducción a las crónicas españolas antiguas en lengua inglesa, consultar: RESTALL, Matthew y Fernández-Armesto, Felipe. The Conquistadors: A very short introduction. Oxford: Oxford University Press. 2012.
40. ALCINA FRANCH, José, ALONSO SAGASETA, Alicia, BOUCHARD, Jean-François y GUINEA BUENO, Mercedes. Navegación precolombina: el caso del litoral pacífico ecuatorial. En: Revista Española de Antropología Americana. 1987. Nro. XVII, p. 35-73.





de Chile, incluyendo el Río Rímac y los puertos de Chincha, Ilo y Arica[41]. Los hallazgos de restos arqueológicos prehispánicos de las culturas Moche, Chimú, Chancay e Inca (que incluyen: textiles, cerámicas, tallas de madera, orfebrería de plata estampada, utensilios de pesca, y objetos metálicos), llevados a cabo en Las Islas Galápagos y en las islas guaneras del litoral peruano – tales como: Lobos, Macabí, Guañape, Chao, Don Martín, San Lorenzo, Pachacámac, Asia, y el Grupo Chincha - provienen de numerosas excavaciones arqueológicas peruanas, estadounidenses y noruegas, llevadas a cabo en 1907, 1908, 1920, 1948, 1953, 1978, 1979, 1995, y 1997. Es importante señalar que estos hallazgos arqueológicos incluyeron el descubrimiento de una balsa pre-incaica en 1997:

> Según datos proporcionados por el señor Carlos Beleván Mesinas al Museo Naval (octubre de 1997; Fortunic com. per.), durante una visita realizada junto a un grupo de profesionales de la ex-compañía administradora del guano a la Isla Lobos de Tierra, hallaron "una balsa de origen preinca", la cual fue extraída entre las capas de guano confeccionándose un petipié de la nave (descripciones de la nave) y una maqueta, la cual se encuentra hoy en las instalaciones del Museo Naval del Callao.
>
> Al interior de la balsa se hallaron una Alanza de palo de algarrobo", "cuatro flechas del mismo material". A un arco hecho de caña" y "fragmentos de cerámica no pulidos con residuos de un líquido espeso oleaginoso con color y olor de asfalto" que, según información de entendidos, serviría para calafatear la nave.
>
> Según Beleván, tras conversaciones "con un arqueólogo de Lambayeque", esta balsa pertenecería a la cultura Sicán o Lambayeque, lo cual es probable por las sugerencias iconográficas del diseño de la vela de la nave, las cuales también se asemejan a diseños Chimu[42].

Las actividades de hallazgo de construcciones preincas e incaicas tales como santuarios (o "huacas"), así como la extracción de objetos prehispánicos en las islas del litoral peruano y ecuatoriano, están debidamente atestiguadas desde los siglos XVI y XVII. Dan fé de ello las crónicas españolas de: Miguel Cabello de Balboa (1586), Sarmiento de Gamboa (1572), Martín de Murúa (1616), Cristóbal de Albornoz (1581), José de Arriaga (1621), Fray Antonio de la Calancha (1638) y Fernando de Avendaño (1649). Asimismo, historiadores como María Rostworowski, Francisco Yábar Acuña, y Jorge Ortiz-Sotelo; y arqueólogos como Mac Kay y Arana han llevado a cabo, en tiempos modernos, un registro sistemático de estos hallazgos arqueológicos[36,43]. La abundante literatura histórica, arqueológica y antropológica de que disponemos establece sin lugar a duda la gran importancia económica y religiosa de las islas del litoral peruano y ecuatoriano en tiempos prehispánicos. Así pues, la Isla de

41. MAC KAY, Martín y ARANA, Patricia. Información etnohistórica y evidencias arqueológicas en las islas del litoral peruano: La naturaleza sagrada de las islas. En: Boletín del Instituto Riva-Agüero. 1999. Nro. 26, pp. 403-416 (este artículo también fue publicado en la Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, nro. 17, 1999).
42. *Ibid*., p. 409.
43. ROSTWOROWSKI, María. Urpayhuachac y el "símbolo del mar". En: *Arqueología PUCP: Boletín del Seminario de Arqueología*. 1973. Nro. 14, pp. 13-22.







San Lorenzo – antiguamente denominada Sina o Sián - habría sido el inicio - o el fin - de un ceque liminar incaico. Son además algunos de los cronistas más antiguos – como Cabello de Balboa, Sarmiento de Gamboa y Martín de Murúa – quienes registran los viajes transpacíficos de las flotas de balsas tumbesino-manteñas así como la expedición a Oceanía de Túpac Yupanqui. En este contexto, los restos arqueológicos del Ahu Vinapú de la Isla de Pascua se revelan tan similares en todo a los muros incas del Cusco imperial, que las únicas dos teorías alternativas a su origen incaico - que los edificaron los isleños pascuences que luego habrían poblado suramérica llevando consigo dicha tecnología de construcción; o que fueron erigidas por alienígenas extraterrestres - aparecen como evidentemente absurdas.

**V.2 – El SNG o Sistema de Navegación por medio de Guaras (Guara Steering System – GSS)**

Finalmente, está el factor central de la tecnología de navegación por medio de balsas. Es bien sabido que incluso Thor Heyerdahl hipotizó que los antiguos marineros andinos habrían navegado simplemente "a la deriva" sin mas ayuda que las corrientes marinas superficiales y el viento. Asimismo, durante su célebre travesía en balsa de Perú a Polinesia, el explorador noruego solo descubrió por accidente el uso de las guaras[44]. Sin embargo, tanto las balsas andinas como su admirable sistema de gobierno en alta mar por medio de guaras, fueron ya notados en el s. XVI por el milanés Girolamo Benzoni así como por los conquistadores españoles Pedro Pizarro y Miguel de Estete[45]. Posteriormente, en 1748, los Tenientes de Navío españoles Jorge Juan y Antonio de Ulloa, en su calidad de miembros de una importante expedición naturalista hispano-francesa en América, ofrecieron una meticulosa descripción de las balsas andinas de tipo prehispánico, así como de su sorprendente sistema de navegación por medio de guaras (SNG):

> Compónense estas balsas o jangadas de 5, 7, o 9 palos de una madera que, aunque allá no la conocen por otro nombre que el de *balsa* los indios del Darién llaman *pucro* y según toda la apariencia ha de ser lo que los latinos entienden por *férula* de que hace mención Columela, etc. Con esta madera forman la jangada o balsa y sobre ella un soler o tillado o piso, L, de caña, en la cual construyen un cubierto a dos aguas, como C, en lugar de palo con la vela, la arbolan con una cabria de dos mangles, en la manera que lo representa D, y en las que tienen triquete, otra de la misma forma. En estas balsas no sólo navegan en el río, sinó también en el mar, por donde hacen la travesía hasta Paita. Su tamaño es vario y su uso y destino también; unas tienen para la pesca, otras sirven para el tráfico del mismo río y otras más, primorosamente fabricadas para el transporte de las familias y casas de campo donde van con todas las comodidades que pudieran tenerse en una casa. Toda la unión de los palos que componen esta especie de embarcación se hace por medio de bejucos con los cuales se amarran unos contra otros y con los tRavEsaños que cruzan por arriba tan fuertemente, que resisten a las marejadas en las travesías

44. HEYERDAHL, op. cit.
45. ALCINA FRANCH, ALONSO SAGASETA, BOUCHARD y GUINEA BUENO, op. cit.





de las costas de Tubes a Paita. La carga que soportan las balsas es de 400 a 500 quintales[46].

En la descripción de Juan y Ulloa se establecen claramente los cuatro elementos básicos para la navegación de estas balsas, a saber: las velas (*huampu purichiqquen ppachha*); el remo (*hampup Kayhuyna purichina*); el áncora (*potala*); y las guaras. Estas últimas constituyen el elemento central del sistema de gobierno de la balsa andina (SNG) y son descritas como: "tablas de tres o cuatro metros de largo y medio metro de ancho que se ponían en propa y popa y se gobernaba la balsa bajando unos y alzando otros con lo que las balsas podían navegar contra el viento[47]". De este modo, la sorprendente capacidad del SNG para gobernar a voluntad una balsa de tipo prehispánico en alta mar es recogida en detalle por Juan y Ulloa en 1748:

Esta embarcación navega y bordea cuando tiene viento contrario, lo mismo que cualquiera de quilla y va tan segura en la dirección del rumbo que se le quiere dar, que discrepa muy poco de él, esto lo logra con distinto artificio que el del timón y se reduce a unos tablones de tres o cuatro varas de largo y media de ancho, que llaman guares, los cuales se acomodan verticalmente en la parte posterior o popa, y en la parte anterior o proa, entre los palos principales de ella, por cuyo medio y el de ahondar unos en el agua y sacar alguna cosa otros, consiguen que orse, arriba, vire a bordo, por delante o en redondo y se mantenga a la capa, según conviene a la faena para eí intento. Invención que hasta entonces se había ignorado en las cultas naciones de Europa»[48].

Así pues - aún cuando ya en 1526 el piloto Bartolomé Ruíz parangonó indirectamente a las balsas con las carabelas castellanas - mas de dos siglos después de este primer avistamiento europeo de una balsa prehispánica, los naturalistas españoles Juan y Ulloa no dejan duda alguna acerca de la completa maniobrabilidad que el SNG otorgaba a dichas balsas en alta mar. Éstos observaron en 1748 como dicho sistema de navegación por medio de guaras, desconocido en Europa, era capaz de mantener perfectamente el rumbo y la dirección de las balsas en alta mar, así como navegar con viento contrario al igual que los navíos europeos "de quilla." Aún cuando se ha estimado que, con viento contrario, una embarcación de tipo balsa tiene la necesidad de navegar con un zigzag mas amplio con respecto a un velero moderno con quilla y velas adecuadas, ambos tendrían una ruta directa con el viento de popa[49].

### V.3 – La importancia socioeconómica de los comerciantes balseros del s. XVIII y XIX

Las expedición de Juan y Ulloa, así como la de Alejandro Malaspina y José Bustamante y Guerra llevada a cabo hacia fines del s. XVIII, demuestran que, casi 300 años después del segundo viaje de descubrimiento de Dn. Francisco Pizarro al Tahuantinsuyu, las balsas de tipo prehispánico seguían siendo vitales para el comercio y la navegación en puertos peruanos tan importantes como el de Paita. El holandés Joris Van Spilbergen,

46. Ibíd., p. 45.
47. Ibid. p. 46.
48. Ibid. p. 47.
49. Ibid. p. 67.







quien a su paso por Paita dejó una ilustración en la que aparece una balsa (ver Fig. 2), permite demostrar - comparando dicha representación con el dibujo de Juan y Ulloa en la Fig. 1 - que su diseño esencial se mantuvo inalterado por mas de un siglo.

Sin embargo, lo mas notable aquí no solo es constatar la continuidad histórica del uso de las balsas en el litoral peruano y ecuatoriano hasta los albores del s. XIX. Sobre todo sorprende el comprobar que los navegantes balseros nativos de ciudades portuarias tan importantes económicamente como Paita y Colán, pudieron controlar, probablemente hasta bien entrado el s. XIX, un comercio extremadamente lucrativo con los ciudadanos españoles asentados en dichas ciudades. Este comercio se llevaba a cabo en balsas, y consistía en el abastecimiento de agua, sal y víveres, así como el intercambio de objetos asiáticos provenientes del contrabando con mercaderes franceses (y de otras nacionalidades europeas) que seguían una ruta desde Saint-Malo hasta Oceanía, abasteciéndose en puertos españoles del Pacífico. El historiador mejicano Mariano Bonialian observa que este circuito era tan rentable que, entre 1680 y 1718, el contrabando francés fue mucho mayor que el comercio legal español[50]. Este lucrativo comercio permitió a un amplio sector social de comerciantes nativos balseros de Colán, Paita y otras ciudades del litoral peruano-ecuatoriano, gozar de una notable autonomía económica como resultado de la importante acumulación de riquezas que incluían: esclavos de origen africano, vestimentas finas del Lejano Oriente, numerosas propiedades inmobiliarias, grandes ahorros en moneda de plata, e imponentes flotas de balsas para el comercio, la pesca y la recreación[51,52]. La documentación histórica acumulada durante los últimos 500 años hace posible constatar que, bien entrado el s. XIX, los navegantes balseros del litoral peruano-ecuatoriano parecen haber representado una opulenta clase capitalista mercantil de origen nativo y popular que recuerda a los ricos cacicazgos prehispánicos tumbesino-manteños que le precedieron[53].

**VI – Comentarios finales**

En conclusion, es posible hipotizar, sobre la base de la evidencia multidisciplinaria de que disponemos, que las naciones prehispánicas del litoral peruano-ecuatoriano habrían evolucionado históricamente hasta constituír un *súperpoder marítimo interoceánico andino* en el Pacífico tropical. Esta potencia marítima ancestral andina habría alcanzado su apogeo entre los siglos XIII y XV dC, época en la cual sus flotas de balsas a vela y guaras (SNG) habrían ejercido un control deliberado y sistemático de lucrativas rutas marítimas comerciales transpacíficas. Sin embargo, a diferencia de sus antepasados precolombinos, la acaudalada clase mercantil colonial de navegantes balseros indígenas practicó, en el Perú de los siglos XVIII y XIX, un capitalismo comercial que, si bien fue extremadamente rentable, se

50. BONIALIAN, Mariano Ardash. *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*. Ciudad de México: El Colegio de México. 2012, p. 232.
51. Ibid. p. 235-241.
52. ROSTWOROWSKI, María. Testamento de don Luis de Colán, curaca en 1622. En: *Obras completas de María Rostworowski. Volumen III: Costa peruana prehispánica* (pp. 181-218). Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2004.
53. JARAMILLO ARANGO, Antonio. Navegación indígena en el Puerto de Paita. Abasto y contrabando. Bulletin de l'Institut Français d'Ètudes Andines. 2019. Vol. 48, nro. 1, pp. 39-55. DOI: https://doi.org/10.4000/bifea.10397





mantuvo en la ilegalidad y en la marginalidad socio-económica con respecto a las estructuras político-legales virreinales – y luego republicanas. Es interesante observar aquí la existencia de una sugestiva analogía con la así llamada "economía informal" de origen prevalentemente popular que, en el Perú y en otros países latinoamericanos, ha llegado a representar, desde los albores del presente milenio, una proporción muy significativa del Producto Bruto Interno (PBI) de dichas naciones, mobilizando masivos recursos económicos y generando gran riqueza en sectores que han sido eufemística y/o peyorativamente referidos como "artesanales" e "informales" con respecto a los sistemas estatales de organización socio-política y legal vigentes a lo largo del s. XX[54].

Esta última observación nos permite una reflexión final. En la cosmovisión andina, se sostiene que un catastrófico *pachacuti* ocurre cada vez que un ciclo de destrucción de 500 años finaliza para dar inicio a un nuevo ciclo creativo de 500 años – y así sucesivamente[55]. En esta danza cíclica y eterna de destrucción y creación de la *pacha* (palabra que significa: tiempo-espacio en lengua quechua), el *pachacuti* se revela como el heraldo formidable de un retorno cósmico hacia un devenir ya entrevisto. La aciaga tarde del 16 de Noviembre de 1532, en la *Cancha* – Plaza Mayor – de Cajamarca, el conquistador español Dn. Francisco Pizarro capturó sorpresivamente al Sapa Inca Atabalipa, hecho desastroso que fue interpretado por sus súbditos – los "hijos del Sol" – como un terrible *pachacuti* que anticipaba un doloroso ciclo de 500 años de inexorable declive para ellos y para sus descendientes. El cual, tristemente, se verificó[56].

Sin embargo, el mito del *pachacuti* ofrece también a los ancestrales pueblos andinos una feliz metáfora en este nuevo milenio, en un momento sugestivo en que nos aprestamos a conmemorar los 500 años de la hecatombe de Cajamarca. Es gratificante imaginar que, luego de las trágicas crisis socioeconómicas del Perú durante las décadas de 1980 y 1990, nos encontremos hoy *ad portas* de un significativo cambio de paradigma en la región andina, y que un nuevo ciclo de positiva creatividad se haya iniciado en los albores del s. XXI.

En este contexto, el Proyecto BALSA, que ha sido aquí descrito como iniciativa estratégica, científica y cultural de elevado impacto, adquiere una dimensión adicional potencialmente simbólica e inspiradora tanto para la MGP - gloriosa heredera de las hazañas marítimas tahuantinsuyanas y virreinales - como para las numerosas comunidades pesqueras artesanales de nuestro litoral que hoy ocupan el lugar de los brillantes cacicazgos balseros prehispánicos y coloniales. Son estas instituciones y colectividades las que deberan recoger el reto de revivir y renovar, en el contexto de un mundo globalizado por la tecnología, los valores ancestrales de una antiquísima tradición marítima y oceánica de gran vitalidad que exige hoy su espacio natural de expresión.

---

54. SALAZAR-XIRINACHS, José Manuel y CHACALTANA, Juan (Eds.). *Políticas de formalización en América Latina: Avances y desafíos*. Lima: OIT. 2018.
55. Ver: MARÍN-DALE, Margarita. *Decoding Andean mythology* (Kindle Locations 2318-2321). University of Utah Press. Kindle Edition. También consultar: WEBB, Hillary S. *Yanantin and Masintin in the Andean world: Complementary dualism in Modern Peru* (Kindle Locations 1978-1983). University of New Mexico Press. Kindle Edition.
56. LAVALLÉ, Bernard. *Francisco Pizarro. Biografía de una conquista.* Lima: Institut Français d'Études Andines, Instituto de Estudios Peruanos, Embajada de Francia en el Perú e Instituto Riva-Agüero.







## Bibliografía


- ALCEDO, A. de, 1788 – *Diccionario geográfico-histórico de las Indias occidentales ó América, es a saber: de los Reynos del Perú, Nueva España, Tierra-Firme, Chile, y Nuevo Reyno de Granada*, Tomo IV, 609 pp.; Madrid: Imprenta de Manuel Gonzalez.
- ANDRITZKY, W., 1987 – Balsas de la costa norte del Perú antiguo y actual. *Boletín de Lima*, año 9, vol. 49: 33-41.
- BENZONI, G., 1985 – *La Historia del Nuevo Mundo (Relatos de su viaje por el Ecuador, 1547-1550)*, IV + 135 pp.; Guayaquil: Banco Central del Ecuador.
- BONIALIAN, M. A., 2012 – *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784),* 490 pp.; México, D. F.: El Colegio de México.
- DEL BUSTO DUTHURBURU, José Antonio. *Túpac Yupanqui Descubridor de Oceanía*. Fondo Editorial del Congreso del Perú. Lima, Abril del 2006.
- ELÍAS LEQUERNAQUÉ, J. P., 2008 – Don Sebastián de Colán y Pariña y sus ancestros: caciques de dos pueblos de la costa del corregimiento de Piura (s. XVI-XVII). *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines*, 37 (1): 151-161.
- ESTETE, M. de, 1918 – Noticia del Perú (1535). *Boletín de la Sociedad Ecuatoriana de Estudios Históricos Americanos*, tomo 1, n.° 3: 312-335.
- FAVILA VÁZQUEZ, M., 2016 – *Veredas de mar y río. Navegación prehispánica y colonial en Los Tuxtlas, Veracruz*, 286 pp.; México, D. F.: Universidad Nacional Autónoma de México.
- HAGEN, V., 1992 – *Los Mayas, la tierra del faisán y del venado*; México, Joaquín Mortiz, Grupo Editorial Planeta.
- HAKLUYT, R., 2015 – The prosperous voyage of worshipful Thomas Candish of Trimley in the County of Suffolk Esquire, into the South Sea, and from thence round about the circumference of the whole earth, begun in the year of our Lord 1586, and finished 1588. In: *The Voyage of Sir Francis Drake Around the Whole Globe*: 23-52; Londres: Penguin Classics.
- HERNÁNDEZ, E., 1996 – *Vocabulario en lengua castellana y mexicana de fray Alonso de Molina. Estudio de los indigenismos léxicos y registro de las voces españolas internas*, XXIV + 457 pp.; Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- HEYERDAHL, T., 1990 – *Kon Tiki: Across the Pacific in a Raft*; Simon & Schuster.
- GARCILASO DE LA VEGA, I., 2007 – *Comentarios reales de los incas*, Lima: Cátedra.
- JARAMILLO, M., 2002 – El impacto de la apertura al comercio internacional sobre la economía regional del extremo norte peruano, 1780-1877. In: *Estado y mercado en la historia del Perú* (C. Contreras & M. Glave, eds.): 215-249; Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- JIMÉNEZ DE LA ESPADA, M., 1885 – *Relaciones geográficas de Indias*. Perú, Tomo II; Madrid: Ministerio de Fomento.
- JUAN, J. & ULLOA, A. de, 1748 – *Relacion Historica del viage hecho de orden de S. Mag. a la America Meridional,* Primera Parte, Tomo Primero, 404 pp.; Madrid: Antonio Marin.
- LAVALLÉ, B., 2004 – *Francisco Pizarro. Biografía de una Conquista*, 264 pp.; Lima: Institut français d'études andines, Instituto de Estudios Peruanos, Embajada de Francia en el Perú, Instituto Riva-Agüero
- MOYA ESPINOZA, R., 1994 – *Breve historia de Piura. Tomo II, La Conquista en Piura*, 380 pp.; Piura: Instituto Cambio y Desarrollo, Editorial Pachacutec.
- PORRAS BARRENECHEA, R., 1937 – *Las Relaciones Primitivas de la Conquista del Perú*; Les Presses Modernes, París.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, 1726 – *Diccionario de Autoridades*, Tomo I (en línea). Disponible en http://web.frl.es/DA.html (consulta realizada el 6 de agosto de 2016).






- ROSTWOROWSKI, M., 2004 – Testamento de don Luis de Colán, curaca en 1622. In: *Obras completas de María Rostworowski, Volumen III. Costa peruana prehispánica:* 181-218; Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- SARMIENTO Y GAMBOA, P., 1988 – *Historia General llamada Índica. Historia de los Incas*. Madrid: Miraguano.
- SEARS, A. F., 1895 – The Coast Desert of Peru. *Journal of the American Geographical Society of New York*, vol. 27, n.° 3: 256-271. DOI : 10.2307/197312
- SPILBERGEN, J. van, 1906 – *The East and West Indian Mirror, being an Account of Joris van Speilbergen's Voyage Round the World (1614-1617), and the Australian Navigations of Jacob Le Maire*; Londres: The Hakluyt Society.
- ZARAGOZA, J., 1885 – *Viaje político-científico alrededor del mundo por las corbetas Descubierta y Atrevida al mando de los capitanes de navío D. Alejandro Malaspina y don José de Bustamante y Guerra desde 1789 a 1794*, 683 pp.; Madrid: Imprenta de la viuda é Hijos de Abienzo.
- ZÚÑIGA DE RIOFRÍO, P., 2011 – San Lucas de Colán, reliquia histórica y símbolo de transculturación. *Mercurio Peruano*, 524: 277-283.




# PRESENTACIÓN DEL LIBRO *MISIÓN NAVAL AMERICANA EN EL PERÚ*



# *Presentación del Libro: Misión Naval Americana en el Perú*



**CONTRALMIRANTE FRANCISCO YÁBAR ACUÑA**
Director del Museo Naval del Perú. Miembro de Número de la Academia Nacional de la Historia, del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, del Centro de Estudios Históricos del Ejército. Académico de Honor de la Sociedad Peruana de la Historia. Miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia de España. Contralmirante de la Marina de Guerra del Perú en situación de retiro. Obtuvo el primer puesto en el Curso Básico de Estado Mayor, en el Curso de Comando y Estado Mayor así como en el Bachillerato en Historia de la Universidad Católica. Se graduó del curso de Alto Mando en Newport, EE. UU. Es Magíster en Historia por la Universidad Católica, en Relaciones Internacionales por la universidad Salve Regina de Rhode Island y en Estrategia Naval por la Escuela Superior de Guerra. Es autor de diversos libros y artículos publicados en el Perú y el extranjero y ha dictado conferencias de historia en Estados Unidos, México, Colombia, Panamá y Brasil. Actualmente es Director del Museo Naval del Perú y docente en la Escuela Naval.

**RESUMEN**
El artículo reseña el libro *Misión Naval Americana en el Perú* escrito por el Capitán de Corbeta don Michel Laguerre Kleimann. En el análisis historiográfico, se detalla la producción bibliográfica del autor de la obra, se profundiza en su objetivo y se examina la arquitectura del volumen.

**PALABRAS CLAVE**
Michel Laguerre Kleimann, Misión Naval Americana, Augusto B. Leguía, Capitán de Navío Frank Barrows Freyer, Capitán de Navío Charles G. Davy.

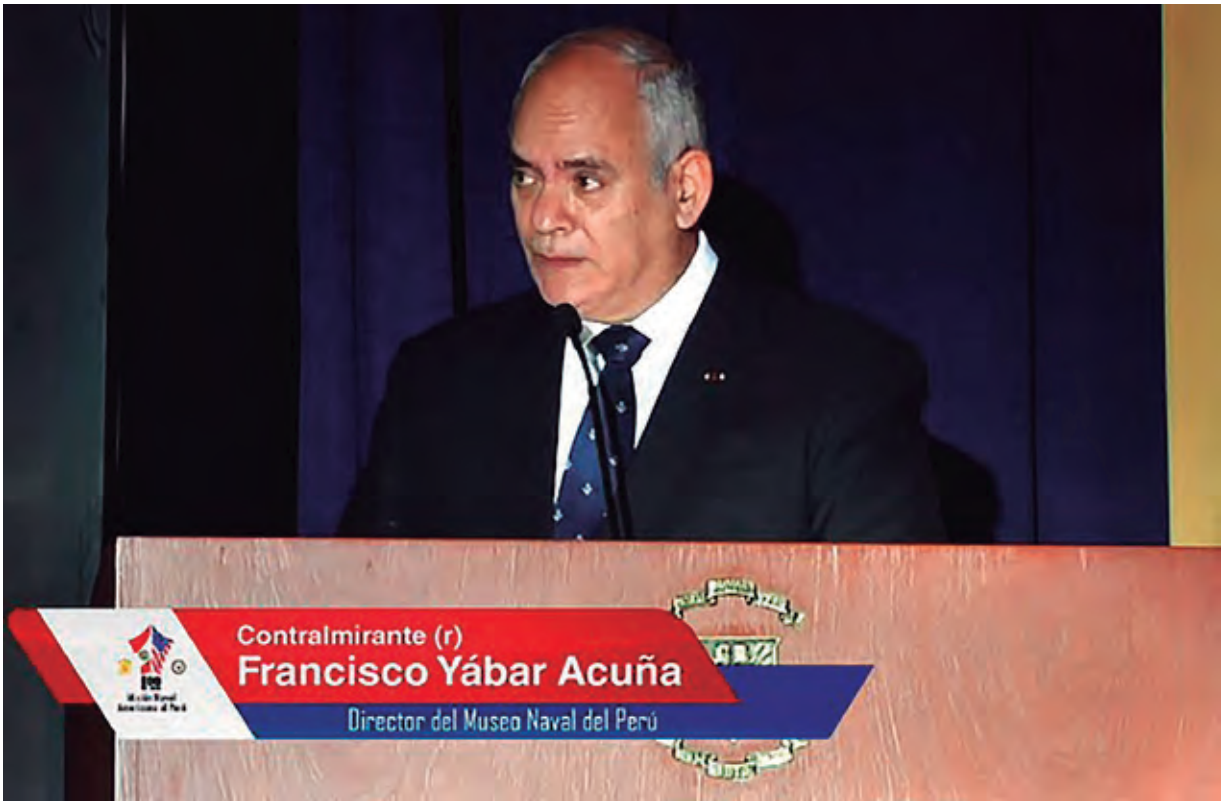
**ABSTRACT**
The article quotes the book U.S. Naval Mission in Peru wrote by Lieutenant Commander Michel Laguerre Kleimann. In the historiographic analysis, it is detailed the bibliographic production of the author, it deepens his objective and examines the architecture of the volume.

**KEYWORDS**
Michel Laguerre Kleimann, U.S. Naval Mission, Augusto B. Leguía, Captain Frank Barrows Freyer, Captain Charles G. Davy.

A fin de comentar el libro *Misión Naval Americana en el Perú* del Capitán de Corbeta don Michel Laguerre Kleimann, realizaré un análisis historiográfico; es decir, trataré de proporcionar el resultado de un método de estudio, un método de análisis y una reflexión sobre la obra histórica que tenemos por delante. Esto se logra a través de ciertas preguntas que debemos formularnos tras leer el texto, con el propósito de comprender cómo el autor describe los hechos que está historiando y qué podemos recoger de ello en nuestro interior.

El primer paso consiste en describir el marco conceptual que rodea al autor, para verificar su medio social y cultural, entender sus motivaciones y razones para escribir el libro. Ello implica, indudablemente, biografiar al autor. Una pregunta clave es verificar el objetivo del autor y comprender qué pretende esclarecer con su obra.

A continuación, debemos observar cómo se estructura el libro, cuál es la arquitectura de su composición, y la claridad y el orden en que expone sus ideas. También debemos observar el tratamiento de las fuentes históricas, cómo ha sido su manejo, cuál ha sido la metodología para discernir su veracidad y cómo concatena la información conseguida.




Director del Museo Naval del Perú, Contralmirante Francisco Yábar Acuña presentó el libro "Misión Naval Americana en el Perú"

Creo que el método propuesto es suficiente para permitirnos verificar la naturaleza de los motivos que originan los hechos que narra el autor, y si sus consecuencias fueron momentáneas o trascendentes, o si se reflejan en nuestra sociedad actual o no. Después de realizado este ejercicio académico, podemos quedar satisfechos de la reflexión historiográfica.

Me permitiré ahora hablar sobre el autor y el contexto en que ha forjado su biografía. El Comandante Laguerre se graduó en la Escuela Naval del Perú en 2006, se calificó en Electrónica y obtuvo el grado de Magíster en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Se convirtió posteriormente en un Oficial especialista en historia. Ha seguido el curso Básico de Estado Mayor y el curso de Estado Mayor, amén de un programa de especialización en Relaciones Internacionales en la Fundación de la Academia Diplomática. Este cúmulo de conocimientos le ha permitido, para honra de la Armada, ser miembro colaborador del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, miembro Asociado del Corbett Centre for Maritime Policy Studies en Londres, del Instituto Riva-Agüero y de la Asociación Cultural Peruano Británica.

El Comandante Laguerre es autor de numerosos libros y artículos, pero quiero resaltar tres de ellos: El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana, 1919-1930 (2015), que fue el tema de su tesis de Magíster en 2014; U.S. Naval War College & Escuela Superior de Guerra Naval del Perú. An historical partnership in maritime security studies (2017); y Los submarinos R de la Armada Peruana (1926-1958).





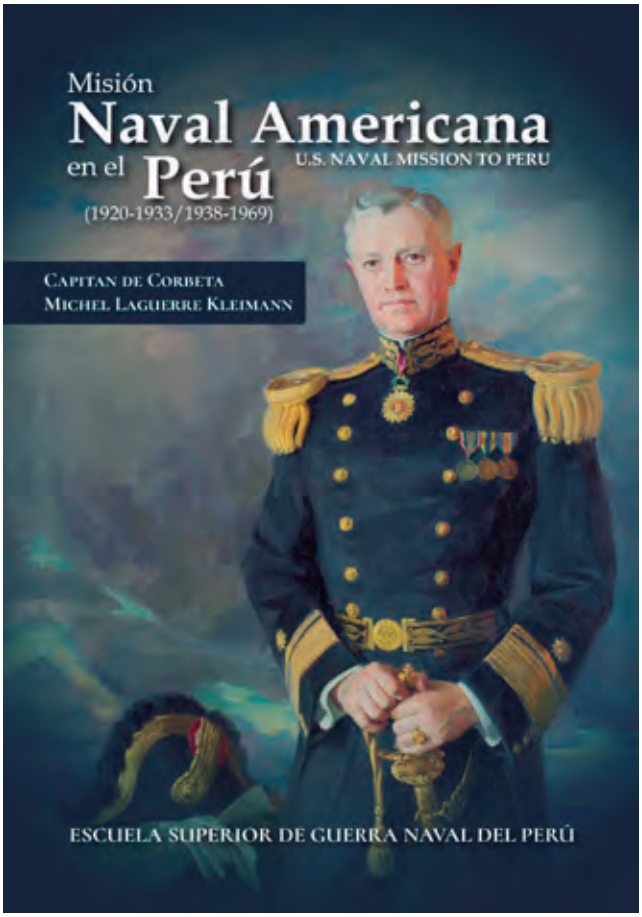
Hago esta observación porque los tres temas de los libros citados se relacionan directamente con el que ahora analizo. Estos textos permitieron al autor contar con la experiencia suficiente para enfocar su investigación y tener un panorama claro de esta coyuntura, que prácticamente comprende cinco décadas con una breve interrupción de cinco años. Si a ello se suma la rigurosidad académica con la cual el autor nos tiene acostumbrados, tengan ustedes por seguro de que este trabajo no los defraudará.

La siguiente gran pregunta se relaciona con el objetivo de la obra. Encontraremos la respuesta al leer la introducción: el objetivo es dar a conocer el proceso de transformación de la Armada Peruana con la ayuda de la Misión Naval Americana, que comenzó en la década de 1920 y terminó en la de 1960. Por ello la lectura de esta parte del libro es importante, pues el autor nos presenta un interesante resumen de lo que encontraremos en su obra y da a entender que no solo se trató de una renovación material, sino de un proceso que implicó el progreso de la Armada en varias áreas, que se enriqueció con el impulso personal de varios actores, peruanos y norteamericanos.

En relación con la arquitectura del libro, este se divide en dos partes, de 1919 a 1933 y de 1938 a 1969. Son dos momentos bien diferenciados en la histórica relación de las Armadas de ambos países. Sobre la primera parte, existe un antecedente fundamental para comprender la historia de la Misión Naval Americana. Me refiero a una obra que cita el comandante Laguerre al comenzar su trabajo, las memorias del contralmirante Tomás Pizarro, que, bajo el título de El resurgir de la Armada Peruana. Memorias del señor Contralmirante don Tomás Pizarro Rojas, 1884-1971, tuve el honor de presentar algunos años atrás. ¿Por qué es importante este libro? Porque el Contralmirante Pizarro fue quien conformó una comisión de oficiales navales que estaban comprometidos en modernizar la Armada y que solicitaron al Presidente Augusto B. Leguía la llegada al país de una misión naval francesa para continuar con la transformación de la institución. Esta misión incidiría en la educación, la organización y los procesos operativos de la Marina, hasta convertirla en una institución moderna y capaz de cumplir sus roles constitucionales. Fue el Presidente Leguía quien decidió que fuera una misión de Estados Unidos y no de Francia la que llegó al Perú.

Debe quedar claro que la presencia de la misión naval americana no fue una imposición imperialista, ni una maniobra oculta para influenciar políticamente en las Fuerzas Armadas peruanas, como algunos mercaderes de la historia quieren presentar para satisfacer el apetito nefasto de ideologías extrañas que pretenden imponerse sobre nuestras ancestrales tradiciones y verdaderos valores. Sin embargo, es verdad que a los norteamericanos les convenía establecer este tipo de roles que destacaban su indudable hegemonía. La presencia de la misión naval americana obedeció entonces a una necesidad institucional que nosotros mismos solicitamos, y cuyos frutos aún siguen germinando.

La investigación que ha realizado el comandante Laguerre es sobresaliente. Dos personajes resaltan en el trabajo de los marinos norteamericanos que llegaron al Perú. El primero es el del Capitán de Navío Frank Barrows Freyer. Su análisis de la situación, basado en precisas inspecciones, fue esencial para dar el paso inicial y modelar la visión de lo que se necesitaba para crear los cimientos sólidos de una Armada Peruana pequeña, pero moderna y eficiente. El compromiso de Freyer y su dedicación son, vistos 100 años después, verdaderamente destacables y, sin duda, son el reflejo de su profesionalismo. No




Libro "Misión Naval Americana en el Perú" valioso aporte académico que recopila pasajes históricos y fotografías inéditas de ambos periodos de la Misión Naval Americana en el Perú.

fue fácil su labor, hubo incluso quienes no estuvieron de acuerdo con su presencia, pero la gran mayoría de oficiales acataron gustosos la decisión gubernamental y cifraron sus esperanzas de ver transformada la Armada Peruana con el éxito del trabajo de la misión americana.

No puedo dejar de mencionar a una persona especial y poco conocida, pues no vistió uniforme. Sin embargo, fue artífice de convencer al Congreso americano para autorizar el envío de la Misión Naval Americana al Perú. Me refiero a la señora María Engracia Freyer, esposa del jefe de la misión. Mujer cultísima, eximia coleccionista de obras de arte, que hablaba con fluidez el castellano, de una personalidad ganadora y de un carisma excepcional. Por su trabajo social en el Perú, que francamente merece estudiarse, el Presidente Leguía le otorgó la Orden del Sol; basta esa anécdota para comprender su fundamental influencia. Estados Unidos no solo envió a un destacado oficial como jefe de la misión; sin quererlo, envió asimismo a una extraordinaria mujer cuya biografía destaca por sí sola.

El segundo personaje al que me referiré brevemente es el Capitán de Navío Charles Gordon Davy, Director de la Escuela Naval del Perú durante 10 años. Transformó y modeló la Escuela Naval hasta convertirla en un referente nacional y hasta hoy nos llena de orgullo. El Comandante Laguerre cita las mejores frases del recordado Director que ahora repito: "Aunque ser buen ciudadano no quiere decir que uno sea necesariamente buen marino, es sin embargo siempre verdad que un buen marino es buen ciudadano". También decía que la misión de la Escuela Naval era entregar "caballeros instruidos, perfectamente doctrinados sobre el honor, la rectitud y la verdad". Espero que estas proféticas palabras sigan siendo verdad en el futuro, como lo son ahora.

La segunda parte del libro se acerca más a nuestro tiempo. Así como el Presidente Leguía fue un gran sostén de la misión naval en su primera fase, en esta segunda etapa lo fue un marino y político excepcional, el Vicealmirante Roque Saldías, quien fue Ministro en varias carteras entre 1936 y 1956. El autor explica cómo se transformó la Marina en aquellos años hasta convertirse prácticamente en lo que es hoy.

Estamos frente a un trabajo metódicamente desarrollado, con un manejo de fuentes que revelan la erudición del autor en el tema que ocupa. Los capítulos de su libro dilucidan la historia de la organización de la Armada Peruana, de la Fuerza de Superficie, de la Fuerza de Submarinos, de





la Aviación Naval, de la Sanidad Naval, de nuestra organización logística, de nuestro sistema educativo y de una particular forma de pensar que distingue la cultura organizacional de la Armada Peruana, aspectos que fueron renovados con la ayuda de la Misión Naval Americana.

Culmino mi análisis con lo que me parece más relevante: preguntarnos si de la lectura del libro concluimos que la historia de la presencia de la Misión Naval Americana se refleja en nuestra sociedad actual o no. Al inicio de mi exposición mencioné que estábamos frente a una coyuntura de cinco décadas, es decir, la influencia norteamericana se dio por casi 50 años. El gran historiador francés Fernand Braudel señaló que en el tiempo histórico la larga duración se manifiesta en aquellas estructuras cuya estabilidad es muy grande en el tiempo, y la coyuntura es el nivel del tiempo histórico intermedio entre la larga duración y los acontecimientos puntuales. La Armada Peruana, cuya génesis antecede a la República, es una institución que tras 200 años se hace merecedora de llamarse "estructura de larga duración" y por ello decía que la presencia de la misión naval americana es un fenómeno coyuntural dentro de nuestra dilatada historia.

Pues bien, analicemos un poco más. ¿Esta coyuntura obedece a un toque de genialidad de una generación de marinos peruanos que decidió impulsar el desarrollo de la armada convocando a los expertos de la misión naval americana o es una constante verificable en el tiempo?

En lo que he llamado una dilatada historia naval peruana podemos encontrar algunos ejemplos que respondan la pregunta. En 1793 el Teniente General de la Real Armada, Frey Francisco Gil de Taboada y Lemos, entonces Virrey del Perú, inauguró la Escuela de Pilotaje dentro del Palacio de los Virreyes de Lima, para promover los estudios de navegación, y reorganizó la estructura de la administración naval en el virreinato con la creación de la Capitanía de Puerto del Callao y del Cuerpo de Pilotos.

El sabio Hipólito Unanue, célebre prócer y fundador de la independencia, al noticiar el hecho en el *Mercurio Peruano*, anotó: "Pensamos no perderán esta ocasión favorable de instruirse no solo todos los que se destinasen a la navegación, sí también cuantos desean tener la cultura propia a un ciudadano bien educado". Unanue dijo en esa oportunidad: "La navegación es sin duda la madre de la ilustración, el esplendor y la opulencia del género humano". Pero Unanue también reconocía la importancia estratégica de contar con una Armada adecuada a las necesidades de seguridad, y lo expresaba así: "No se diga que sobre las riberas del Támesis, el Sena y el Tajo se arreglan los intereses y el equilibrio de las potencias. La táctica naval es la que sobre las encrespadas ondas del océano decide la preponderancia de los imperios, y la suerte de sus conquistas".

Fue esa escuela la génesis directa de la actual Escuela Naval, la que proveyó a la naciente Armada Peruana de 1821, la Marina de Guise, de sus primeros jóvenes oficiales. La que modeló a hombres como al sabio José Gregorio Paredes y al ilustrado Contralmirante Eduardo Carrasco. La Marina fue, entonces, desde su época fundacional, un manantial de hombres virtuosos.

Años más tarde, en 1877, el entonces Capitán de Navío Miguel Grau reflexionaba también sobre el arte de navegar y anotó: "La civilización debe a la Marina gran parte de su notable desarrollo; donde quiera que arribe un buque lleva un germen de progreso: las ciencias, las artes, el comercio, la industria han sido esparcidas en el mundo, por medio de la navegación". Poco después, cuando Grau era Comandante General de la Marina, escribió una interesante memoria oficial donde, tras un prolijo estudio de las ordenanzas navales, de la organización



de la Armada, de la situación de todo su personal, del estado de las instalaciones y los buques de la Escuadra, reconocía el revolucionario impacto del vapor en el arte de navegar y del blindado en la guerra naval, por lo que recomendaba, entre otras cosas: nuevos reglamentos, la reorganización de la mayoría de órdenes, el fortalecimiento de la Escuela Naval y el establecimiento de una Escuela de Grumetes. Grau mencionaba: "Grandes son las necesidades de la Armada que manifiesto a V. E. y grandes las dificultades que hay en la actualidad para subvenir a ellas". Su muerte heroica impidió que se realizaran las transformaciones físicas que reclamaba. Sin embargo, al leer el libro es notorio que las medidas propuestas por Grau, sorprendentemente, coinciden, en esencia, con las que tomó la Misión Naval Americana. Pero el sacrificio de Grau y de tantos marinos de su generación que corrieron igual suerte se convirtió en un crisol que renovó moralmente a la Marina y su luz sigue proyectándose sobre los hombres de esta institución bicentenaria.

Aunque podríamos citar otros ejemplos, existe, a mi juicio, un hilo conductor que motivó a los marinos peruanos, desde siempre, a querer renovarse. Se trata de un hilo tejido con varias hebras, el amor a la patria, el cariño a la institución y la sed de conocimientos. No explicaré las dos primeras, pero la sed de conocimientos es una característica profesional muy especial. La navegación y la guerra en el mar son ciencias que se desarrollan continuamente y, para mantener nuestro estatus en el concierto de las naciones y cumplir el rol que la nación nos asigna, es un deber el estar preparados de la mejor manera.

En esta larga duración, en la historia de nuestra querida Armada Peruana, la lectura de este libro nos hace reflexionar acerca de





la existencia de una constante que permitió el éxito de la Misión Naval Americana. Esa fibra del hilo conductor que anuda el tiempo por más de 200 años para hacer una institución de éxito. Algo que teníamos y tenemos en común los marinos del mundo: nuestra profesión es especial y necesita constante renovación. Y no se trata de una paradoja, el secreto de la larga duración es la estabilidad de los valores y el sano impacto de la transformación racional para adaptarse a los cambios que introducen la ciencia, la técnica y la estrategia. Este concepto lo captaron los primeros miembros de la Misión Naval Americana y se avocaron, sobre todo, al cambio de la cultura organizacional, y allí tuvieron éxito. Las reformas en la organización y la compra de nuevas unidades navales no hubiesen rendido fruto sin la renovación del espíritu y el perfeccionamiento profesional.

Por ello es relevante el epílogo del libro escrito por el Comandante Laguerre, que termina con un mensaje que nos llega del pasado: el lema de la Escuela Naval preparado por el Capitán de Navío Charles G. Davy: Mihi cura futuri. ¿Cuál es su sentido? Proviene de una frase que Ulises dijo a Áyax durante la disputa retórica que ambos sostenían por la custodia de las armas de Aquiles, cuyo cadáver habían rescatado al pie de las murallas de Troya. La disputa la recoge el poeta romano Ovidio en su obra *Las metamorfosis*; allí se lee que Ulises invita a Áyax a seguirlo para aprender y le dice: "Tu vires sine mente geris, mihi cura futuri" (tú llevas la fuerza sin reflexión, yo me preocupo del futuro). Hay una analogía clara entre Ulises y la Escuela Naval, así como entre Áyax y los cadetes navales. Ulises era el más grande navegante griego de la antigüedad y experimentado estratega que dio el triunfo a los griegos sobre los troyanos, mientras que Áyax era un joven guerrero, impetuoso, valiente e impulsivo, famoso por ser el más exitoso en los enfrentamientos cuerpo a cuerpo durante la guerra de Troya. En este caso la Escuela Naval (Ulises) prepara el futuro de los Cadetes (Áyax).

La lectura de este libro nos permite concluir que mientras continuemos haciendo lo que el Capitán de Navío Davy señaló, ser buenos marinos y buenos ciudadanos, el éxito de cualquier emprendimiento que tome la Armada Peruana está asegurado.



# MEMORIA ORGANIZACIONAL Y SEGUNDA ESPECIALIDAD PROFESIONAL EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ.- SEGUNDA PARTE[1]



1. Nota del autor: Comencé a escribir este artículo en 2013, con la idea de recomendar el restablecimiento de la DIRESCALO. Por diversas razones lo dejé y lo he retomado recientemente.



# Memoria organizacional y segunda especialidad profesional en la Marina de Guerra del Perú.- Segunda Parte



**CAPITÁN DE NAVÍO JUAN CARLOS LLOSA PAZOS**
Es Capitán de Navío de la Marina de Guerra del Perú, actualmente se desempeña como Jefe de Estado Mayor del Comandancia General de Operaciones de la Amazonia, con sede en la citada de Iquitos, departamento de Loreto. Ha prestado servicios en diferentes Unidades de la Fuerza de Superficie, y como Comandante en el B.A.P. "ETEN". También ha sido Jefe de la Escuela de Guerra de Superficie, Director de la Escuela Conjunta de las FFAA del Ministerio de Defensa, Sub-Director de Información de la Marina y Director Ejecutivo del Servicio Naviero de la Marina de Guerra. Magister en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval y graduado del programa de Alto Mando Naval en ese Centro Superior de Estudios. Es egresado del Programa de Maestría en Ciencia Política con mención en política comparada 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. Tiene una especialización en comunicación corporativa por la Universidad ESAN. Ha sido Catedrático de la Escuela Superior de Guerra Naval, en el programa de Comando y Estado Mayor, área Política y Estrategia y de la Escuela Conjunta de las FFAA, en el programa de Comando y Estado Mayor, en el tema de Operaciones de Información. Es miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. Colaborador de la Revista de Marina desde 1995, con artículos de interés institucional y profesional.

**RESUMEN**
En la segunda parte de su artículo, el autor continúa desmenuzando el proceso de desarrollo de las diversas estructuras organizacionales establecidas en la Marina de Guerra del Perú durante su historia. Con ese fin, se vale de la memoria corporativa u organizacional, una herramienta que facilita la toma de decisiones.

**PALABRAS CLAVE**
Memoria organizacional, liderazgo, Fernando D'Alessio Ipinza, DIRESCALO, Otto Bottger Robertson.

**ABSTRACT**
In the second part of his article, the author continues to unravel the distinct organizational structures stablished in the Peruvian Navy during its history. For this purpose, it uses corporative or organizational memory, a tool that eases decision taking.

**KEYWORDS**
Organization memory, leadership, Fernando D'Alessio Ipinza, DIRESCALO, Otto Bottger Robertson.

*En la primera parte de este artículo se hace mención a la importancia de la memoria corporativa u organizacional como una herramienta eficiente para ser empleado en la gestión administrativa de la Marina. La referencia a la herramienta de gestión se orienta a la educación en la Armada del Perú y específicamente de la segunda especialización profesional de la Marina, o calificación como se ha conocido en el ordenamiento institucional por más de un siglo. Esto último con el propósito de tenerla en cuanta cuando se plantee el rediseño o reingeniería de estructuras organizacionales en el ámbito de la educación institucional, considerando las razones que motivaron su creación sus cambios en el tiempo virtud a las nuevas realidades institucionales y de al avance de la tecnología que sin duda afecta la educación de manera significativa.*

Esto acarreó, entre otros problemas, la falta de uniformidad en la conducción de la capacitación de los Oficiales, ya que los esfuerzos desplegados no serían los mismos ni tampoco sus regímenes de funcionamiento. No mucho tiempo después, aquella dispersión de las escuelas volvería a demandar la necesidad de que una sola Dependencia se hiciera cargo de la conducción de este importante nivel de

educación en la Marina de Guerra. Es decir, volver a un modelo similar al del CENAE (que para 1969 ya era el actual CITEN y había cambiado su misionamiento), pero esta vez exclusivamente para la capacitación técnica de los Oficiales subalternos.

Un hecho clave en el progreso de la capacitación de posgrado en los Oficiales en el área técnica lo constituyó el nombramiento en misión de estudios del entonces Teniente Segundo Fernando D'Alessio Ipinza, en 1970, a la US Naval Postgraduate School de Monterey (California), para estudiar Ingeniería Naval en esa Escuela de Calificación norteamericana, nacida en los años 50 como un departamento de la Escuela Naval de Annapolis. Monterrey tenía nivel universitario y otorgaba grados académicos de posgrado a los Oficiales de la Marina norteamericana e invitados. En los tres años que estuvo en el US Naval Postgraduate School de Monterey, el más tarde Vicealmirante y Comandante General de Operaciones Navales observó y analizó al detalle la manera en que la Armada norteamericana gestionaba la educación en esa escuela.

Al respecto, me comenta el Almirante D'Alessio que a su retorno al Perú solicitó que se le asignara a la Escuela Naval para volcar en ella sus experiencias en la capacitación de posgrado para nuestros Oficiales. Se le propuso al Director de Instrucción de la Marina formar una jefatura de Escuelas de Calificación asignada a la Escuela Naval, que tuviese bajo su cargo todos los programas hoy llamados de Segunda Especialidad profesional, que estaban dispersos en distintas Dependencias, como se ha mencionado. La iniciativa fue aceptada y se asignó entonces al Director de la Escuela Naval la responsabilidad de implementar la Jefatura de la División de Calificación de Oficiales (JESCALO), a cargo del citado Oficial y con dependencia del Departamento de Estudios. Poco después tuvo lugar la trasformación de la capacitación por orientación de los Oficiales. Se reclutarían profesores de la Universidad Nacional de Ingeniería (UNI), a fin de dar el más alto nivel de enseñanza en las nuevas asignaturas que se tenía previsto implementar, teniendo como referencia los programas de calificación de la Escuela de Monterey. En palabras del impulsor de esta nueva estructura organizacional, aquello constituyó un paso largo, interesante, innovador y desafiante.

Con los años aquella División se convertiría en la Dirección de la Escuela de Calificación de Oficiales (DIRESCALO), que estaría a cargo de un Capitán de Navío como Director, como normaba el Decreto Supremo 025-85-MA-LIMA del 25 de noviembre de 1985. Este decreto significó un sensible progreso en la organización de la entonces llamada Instrucción de la Marina, con la creación del Comando General de Instrucción, y se asignó con ello la responsabilidad de la instrucción y el entrenamiento del personal naval al más alto nivel institucional, es decir, a un Comando General. Este cargo fue desempeñado por varios vicealmirantes hasta que fue suprimido. Tiempo después fue restablecido como Director General y después de casi 30 años el cargo ha vuelto a ser ocupado por un Vicealmirante, con el Vicealmirante Luis Polar Figari.

La misión de DIRESCALO, según su reglamento orgánico, consistió en instruir en los cursos por actividad y orientación a los oficiales subalternos en las áreas técnicas y operativas que requería la Marina de Guerra, con la finalidad de que se desempeñen con elevada eficiencia profesional en los diversos cargos que se le asignen a bordo o





en tierra, como ingeniería naval, electrónica y comunicaciones, armas de superficie, misiles, armas submarinas, hidrografía, inteligencia, ingeniería de sistemas, salvamento y buceo. En efecto, la Escuela de Calificación para Oficiales instruirá a los Oficiales mediante el desarrollo teórico y práctico de disciplinas que permitan lograr en el Oficial una calificación eficiente.

**4. La Escuela de Calificación de Guerra de Superficie**

A fines de la década de 1970 destaca el establecimiento de la Escuela de Guerra de Superficie (ESGUESU), creada poco días después de haberse conmemorado el primer Centenario del Combate Naval de Angamos, con Resolución Ministerial 1152-79 MAID del 12 de octubre de 1979, cuando era Ministro y Comandante General de la Marina el Vicealmirante Carlos Tirado Alcorta y Comandante General de la Escuadra el Vicealmirante José Montoya Carcelén. La creación de esta Escuela, más allá de la ampliación de la oferta educativa para los Alféreces de Fragata de la época, contribuyó significativamente al afianzamiento y posicionamiento institucional de la recién creada calificación de guerra de superficie (1977).

La creación de la ESGUESU venía precedida de una corriente de opinión que planteaba la necesidad de afianzar la institucionalización de la calificación. Para ello, qué mejor que crear una escuela de la especialidad, además de la justificación profesional que mencionaré líneas más abajo. Esto se debía, en parte, a que para mediados de los años 70 muchos Oficiales que habían hecho su carrera a bordo de buques de superficie estaban llegando a las más altas graduaciones sin una identidad común que los agremiase, por así decirlo, en torno a tantísimas millas navegadas sobre la superficie del mar.

Como ha sucedido tantas veces desde que se instaló la Misión Naval Norteamérica en el Perú, se recurrió a las experiencias que existían sobre ese tema en la Armada de Estados Unidos. Como muestra de ello, meses antes de la creación de la calificación de guerra de superficie, el Capitán de Navío Daniel Mariscal Galiano, más tarde Vicealmirante y Comandante General de Operaciones Navales, publicaba en la *Revista de Marina* un artículo traducido de la revista *Proceedings* de junio de 1976, cuyo autor era el entonces Capitán de Fragata y luego Capitán de Navío de la USN Raymond J. Hart, titulado "Oficiales de guerra de superficie, necesidad de profesionalismo". En su trabajo, Hart afirma que por décadas la Marina de su país existió la Marina de Superficie, hasta la aparición de los submarinos y de los aviones. Se refería a una importante comunidad de superficie, cuya identidad había sido oscura y, por ello, la reciente creación de la especialidad de guerra de superficie aseguraba de manera integral la especialización en todas las áreas del buque. Tanto la calificación como la Escuela de Superficie tendrían lugar en esa Armada a partir de 1970. El Comandante Hart señala que, al cabo de seis años, la creación de la calificación en su institución iba en la dirección correcta, al aumentar el profesionalismo de los oficiales de guerra de superficie. Los beneficios que, según Hart, traía la creación de la escuela de guerra de superficie partían de la necesidad de uniformizar la capacitación, porque no todos los Oficiales que se calificaban en la especialidad acudían a esa escuela. Sostiene Hart: "Los Oficiales de guerra de superficie son destinados a diferentes tipos de buque, siendo los criterios de los exámenes sujetos a la interpretación de



Escuela de Guerra de Superficie, Base Naval del Callao

cada Comandante y con ello la falta de un método de examinación uniforme".

En la etapa previa a la calificación de guerra de superficie podía convenirse en que, con la graduación de los Oficiales de Marina de Comando General en la Escuela Naval en el Perú, venía implícita su condición de Oficiales de guerra de superficie, ya que con lo aprendido en ella los nóveles Alféreces de Fragata quedaban expeditos para desempeñarse eficientemente como Oficiales de División en un buque de superficie.

El siguiente paso para los Oficiales de Comando General que optaban por continuar su carrera naval a bordo de las Unidades de Superficie pasaba por perfeccionar su perfil profesional mediante la calificación por orientación en programas como el de armamento, la electrónica y las comunicaciones, la ingeniería naval, entre otras.

Como se señaló líneas arriba, el intercambio de ideas y de opiniones sobre el futuro de la especialidad tendría sus frutos. A principios de octubre del centenario de Angamos, el Director de Instrucción de la Marina, el entonces Contralmirante Carlos Garrido Lecca Soto, más tarde Vicealmirante y Jefe de Estado Mayor General de Marina, autoridad naval que por aquella época dependía del Director General de Personal, elevó un documento que recomendaba la formulación de un currículo integrada para satisfacer los requerimientos de conocimientos necesarios, para que el Oficial se desempeñase eficientemente en cualquier Departamento en las Unidades de superficie, con un adecuado balance en los campos operacional,





técnico y administrativo. El currículo que se proponía incluía prácticas en laboratorio y en la mar, cuya profundidad de sus contenidos técnicos era el apropiado para la supervisión y la adecuada conducción del mantenimiento en los niveles que corresponden realizar a bordo.

Por ello, el Director de Instrucción proponía la creación de la Escuela de calificación de Guerra debido a que:

> Las actuales escuelas de Calificación por Orientación incurren en superposición de ciertas asignaturas y en estudios matemáticos profundos que dilatan excesivamente la extensión de los cursos, [y no proporcionan] una práctica efectiva [...] su estructura [está] orientada hacia la formación de Supervisores, Inspectores de equipos y sistemas dentro de los campos de Ingeniería y Sistemas de Armas, cuya aplicación corresponde a los Talleres del Establecimiento Terrestre [...] esta función [es] compartida desventajosamente con los Oficiales Especialistas.

Por otra parte, sostenía el Almirante Garrido Lecca que el modelo de a bordo basado en Oficiales calificados por orientación:

> denota la no estandarización de conocimientos para que los Oficiales se desempeñen en cualquier puesto de una Unidad de Superficie, [lo que induce] a considerar que los Oficiales calificados en Ingeniería y Electricidad estén en desventaja con respecto a otros, al asumir el Comando de una Unidad por carecer de la suficiente experiencia los conocimientos profesionales de los Oficiales calificados y que incluye además la capacitación sobre los sistemas modernos que poseen las nuevas unidades navales[2].

En opinión del primer Jefe de Escuela de la Escuela de Guerra de Superficie, el entonces Capitán de Fragata Otto Bottger Robertson, más tarde Comandante del buque insignia BAP *Almirante Grau* y Director Ejecutivo del Centro Médico Naval, que en su momento nos diera ejemplo de carácter y de dignidad:

> en los meses o años previos a la creación de ESGUESU, en la cámara de los buques —principalmente en la de los cruceros— se hablaba mucho de la necesidad de que los Oficiales conocieran más del funcionamiento de los diferentes sistemas de a bordo, más allá de la propia calificación por orientación, porque existían quienes, al llegar a ser Comandante de buque, conocían muy poco de las otras áreas. Mucho se hablaba, recuerda el Almirante Bottger, de la especialización del Oficial submarinista, por el hecho de que en el ejercicio de su calificación los Oficiales pasan por todos los departamentos y con ello adquirían un profundo conocimiento de su buque, situación que muchos creían debía replicarse en superficie. Una de las opiniones recurrentes de no pocos Oficiales sobre este tema se refería a que consideraban como innecesaria la profundización técnica de algunos currículos de las calificaciones por orientación, que llegaban incluso hasta la enseñanza del diseño de equipos, lo cual sobrepasaba las necesidades de las áreas de a bordo. En ese orden de ideas, se opinaba que en la gestión a bordo los Oficiales debían dominar

2. Oficio 100-873 del 4 de octubre de 1979 dirigido por el Director de Instrucción de la Marina al Comandante General de la Marina, a través del Director General del Personal de la Marina, sobre la creación de la Escuela de Guerra de Superficie.

los fundamentos de funcionamiento de sistemas y principales equipos, mantenimiento hasta cierto nivel y operación y doctrinas de las diferentes guerras en el mar.

Al llegar a oídos de la Dirección de Instrucción, se recogió lo que era una inquietud de no pocos Oficiales por conocer las otras áreas de a bordo, mediante un programa integral que les permitiese llegar a ser Comandantes conociendo a cabalidad todos las capacidades del buque que habría de comandar. De ahí que se formó un equipo de trabajo para establecer un currículo que debía ser el primer programa de Guerra de Superficie para Oficiales no calificados[3].

Este grupo fue liderado por el entonces Comandante Bottger, e integrado por los Oficiales Enrique Neira Carmelino y Carlos Barandiarán Chirinos, más tarde Capitán de Fragata y Segundo Comandante del BAP *Almirante Grau* el primero, mientras que el segundo fue Capitán de Navío y Comandante del BAP *Ferré* y Director de ESCALO.

Poco tiempo después surgieron posiciones encontradas respecto a que la Marina continuará llevando a cabo el programa de Guerra de Superficie como la calificación por actividad a través de su respectiva escuela. Se sostenía que al haber abarcado tantas áreas de manera muy general, la competencia adquirida por los Oficiales alumnos no era suficiente para afrontar la demandas de las nuevas tecnologías de vanguardia que habían pasado a formar parte de la Escuadra con la llegada de las fragatas tipo Lupo y luego las corbetas misileras. En resumida cuenta, una suerte de "el que mucho abarca poco aprieta", como reza el refrán. Esto se convertiría en el telón de fondo que sellaría el fin de la primera etapa de la Escuela de Guerra de Superficie. Es así que en 1983 la Escuela entra en recesión:

> Un programa de la Calificación por Actividad de Guerra de Superficie, estructurado para los Oficiales que se proyectan a Jefe de Departamento y futuro Comando, mediante el cual se les da un conocimiento integral, de la parte operativa como de las capacidades y posibilidades de las Unidades Combatientes de Superficie. La duración del curso sería de cuatro meses y podría ser dictado a los Tenientes Segundos en su último año de antigüedad en el grado, como a los Tenientes Primeros hasta su segundo año.

Por otra parte, la creación de la calificación de Guerra de Superficie también significó prácticamente poner fin al embarque de Oficiales de otras calificaciones a bordo de buques de superficie como planta asignada. Ese había sido el caso de no pocos Oficiales calificados en submarinos, muchos de ellos pertenecientes a las generaciones de los años 30 y 40, que alternaban su embarque en los submarinos "R" y "Sierra", y con los antiguos cruceros, fragatas, destructores y auxiliares, donde ocupaban puestos de Jefes de División y de Departamento, Segundos Comandantes y Comandantes. Ese fue el caso de muchos Oficiales submarinistas como Federico Salmón de la Jara, Raúl Delgado Espantoso, Enrique León de la Fuente, Carlos Llosa Paredes, entre otros. Todos ellos fueron Comandantes de buques de superficie.

3. Oficio 100-2949 del 12 de diciembre de 1983, dirigido por el Director de la Escuela Naval del Perú al Director de Instrucción de la Marina, sobre el curso de calificación de guerra de superficie.





Esta particular situación también alcanzó a Oficiales calificados en Infantería de Marina, que incluso fueron los primeros Comandantes de los buques de desembarco (DT, los famosos zapatos), de tan largos y fructíferos servicios al país. Ellos fueron Guillermo Mesinas de la Puente, José Paolillo Munayco o Juan Carlos Vega Llona, este último artífice de la primera operación exitosa de rescate de rehenes ocurrida en la isla de El Frontón el 15 de junio de 1986, quien lamentablemente fue asesinado dos años más tarde por las hordas senderistas en la ciudad de La Paz, Bolivia.

Poco más de una década después, en el año 1994 se dispuso la reapertura de la Escuela de Guerra de Superficie. La Marina, esta vez ofrecía a los Oficiales subalternos un nuevo Programa de Calificación de Guerra de Superficie, y adicionalmente la posibilidad de calificarse por orientación posteriormente en los programas a cargo de DIRESCALO.

Para 2012, la organización institucional con respecto a la calificación del Oficial había adoptado una estructura que, a juicio de la jefatura de ESGUESU, podía afectar la *performance* de las áreas técnicas de guerra de superficie, al haber quedado las suprimidas, como en 1980, las calificaciones por orientación destinadas a los buque de superficie. Dada la política establecida, se propuso una fórmula intermedia. De ahí que ESGUESU organizó conversatorios donde se analizaron comparativamente los currículos de guerra de superficie con los últimos existentes de las calificaciones por orientación relacionadas, que, como decíamos, para ese momento ya habían dejado de dictarse. Estos eventos académicos de interés de la comunidad de superficie fueron conducidos por el Contralmirante Raúl Vásquez Alvarado, que fue Comandante de la Fuerza de Superficie y asesor de ESGUESU, y contó



Frontis de la Escuela de Guerra de Superficie, Base Naval del Callao

con la participación de Comandantes de buques y oficiales calificados en armamento, electrónica y comunicaciones, como el Contralmirante Giancarlo Polar Figari, que fue Director Ejecutivo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas y en ese momento Comandante del BAP *Mariátegui*.

En el desarrollo a los conversatorios se evidenció, entre otras particularidades, los vacíos de conocimientos que en el tiempo se podrían generar por las diferencias de los contenidos de los programas, si aquel perfil del Oficial de Superficie puro, por así llamarlo, se mantenía en el tiempo.

Como solución a esta problemática, se convino una propuesta consensuada que derivó en lo que ahora se denomina Calificación de Guerra de Superficie con mención en Sistemas de Armas y en Sistemas de Operaciones. También se planteó una fórmula distinta de fase práctica, a realizarse en las Unidades tipo, pero con la conducción directa de ESGUESU. Esta idea consistía en incorporar a la planta de la Escuela a dos Oficiales, ya sean Capitanes de Corbeta o Tenientes Primeros, de la calificación de armas, y de electrónica y de comunicaciones, respectivamente, para



Capitán de Fragata Otto Bottger Robertson, Primer Jefe de la Escuela de Guerra de Superficie, 1980.

desempeñarse a tiempo completo como instructores a cargo de la fase práctica y de otras asignaturas del programa.

En la actualidad un reto a considerar para la calificación lo constituye la optimización del contenido del programa de Guerra de Superficie, en relación con las operaciones fluviales que se realizan en el teatro de operaciones de la Amazonía, donde la Armada tiene presencia fluvial desde 1864. Lo dicho es en virtud a las particularidades de la navegación en las cuencas amazónicas, y a las tareas y capacidades intrínsecas de las unidades fluviales. Para ello, recientemente se ha realizado un conversatorio entre los Oficiales calificados del área de la Amazonía para ese propósito. La optimización de la capacitación podría estar acompañada también de medidas de gestión de recursos humanos, como que el comando y la dotación de la Comandancia de la Flotilla de Unidades Fluviales de la Amazonía (COMFLOFLU), las cañoneras, deberían ser dotadas exclusivamente por oficiales de superficie, salvo que no existiera disponibilidad. En resumen, hacer de la FLOTFLU, la FAS de la Amazonía, con su mística, usos y costumbres de a bordo que fuesen aplicables. Más aún, aquello podría hacerse extensivo a la Comandancia de Operaciones Guardacostas y unidades subordinadas, que en un futuro podría pasar a formar parte de la estructura orgánica del Comando General de Operaciones del Pacífico.

Aun considerando los actuales modelos según la especialidad de los Oficiales, en mi opinión debe prevalecer en la Marina la concepción de que el Cadete Naval que se gradúe como Alférez de Fragata de la Escuela Naval (ESNA) siga siendo un Oficial de superficie, llamémosle de nivel primario. Por ello, todos los graduados de la ESNA deben ir siempre a bordo como planta asignada, como mínimo en el primer año, y ahí recién optar por las otras calificaciones que les ofrece la Institución.

### 5. Escuelas de Calificación como responsabilidad de la Escuela Superior de Guerra Naval

Como señalábamos anteriormente, a principios de 2000 DIRESCALO fue desactivado y los programas de calificación pasaron a ser administrados por el Departamento de Capacitación la Escuela Superior de Guerra Naval (DIRESUVAL).





Desde la experiencia de quien describe estas líneas como Jefe de la Escuela de Guerra de Superficie, esa decisión repercutía en la celeridad y oportunidad de los trámites Admirativos y ejecución presupuestal, ya que debían canalizarse a través de un Jefe de Departamento que no tenía autonomía de gestión, a diferencia del DIRESCALO. Por otro lado, la cultura organizacional imperante en DIRESUVAL desde 1930 hacía que se impusiese la orientación del esfuerzo principal del cumplimiento de su misión a los programas emblemáticos de la ESUP, es decir, el Ato Mando Naval, Comando y Estado Mayor, y Básicos de Estado Mayor y de Inteligencia, y todas las actividades académicas que giran en torno a ellos, como exposiciones, evaluaciones, conferencias, juegos de guerra, entre otros.

Aquí es útil recurrir nuevamente a la memoria organizacional. Según el decreto de creación de la Escuela Superior de Guerra Naval del 17 de setiembre del 1930, promulgado por el Presidente de la Junta de Gobierno de la época, el entonces Teniente Coronel Luis M. Sánchez Cerro, y su Ministro de Marina y Aviación, el entonces Capitán de Fragata Carlos Rotalde del Valle, el centro académico institucional tenía el propósito de "dar instrucción profesional a los oficiales de la más alta jerarquía y por ser ellos los encargados de la conducción y utilización eficaz de las fuerzas navales en la guerra". Se entiende entonces que aquella escuela nacía para impartir instrucción destinada al comando de las operaciones en los niveles táctico y operacional, no para la capacitación en las especialidades técnicas.

Su reglamento de 1932 establecía que en la Escuela Superior se deben estudiar los principios de la guerra y su aplicación en la guerra naval moderna para la preparación eficiente de los Oficiales de alto comando.

Al año siguiente la Escuela Superior entró en receso, hasta 1944, cuando se restableció con la misión de "desarrollar en los Oficiales navales los principios que gobiernan la conclusión de la guerra, instruirlos en el ejercicio del comando para que dirijan con éxito la preparación y la operación de las fuerzas navales en la guerra".

Posteriormente, con la Ley 13508 del 30 de diciembre de 1960, Ley de la Organización de la Marina de Guerra del Perú, en su artículo 75 señala que la Escuela Superior "está destinada a preparar a los Oficiales para el ejercicio del comando y las funciones del estado mayo". Como se puede apreciar, la "naturaleza de las cosas", es decir, el espíritu que motivó la creación de la ESGUESU y su devenir, tiene por *leitmotiv* capacitar a los Oficiales en Superior en aspectos de organización, conducción y entrenamiento de las fuerzas navales por las operaciones.

Como se aprecia, la Escuela de Guerra Naval fue creada para proporcionar el perfeccionamiento a los Oficiales de Marina. Sus cursos emblemáticos eran los de Comando y Estado Mayor y Alto Mando, de las áreas de Gestión Administrativa, Comando, Estado Mayor y Alta Dirección. Las Escuelas de Calificación fueron concebidas para dar capacitación y se orientaron al empleo de equipos y procesos ubicados en el nivel táctico y en la gestión técnica. Por lo tanto, no existía compatibilidad, aunque sí relación, entre lo que cada centro académico enseñaba. Uno se orientaba a las ciencias exactas y el otro más a las ciencias sociales. Por lo tanto, su funcionamiento por separado estaba más que justificado.

En una conversación que tuve dos años después con el Capitán de Navío Félix Luna Aubry (que fue Director de la Escuela de Calificación de Oficiales y Director

Ejecutivo de Instrucción de la Marina, un Oficial con mucha experiencia operativa y gestor académico, quien es actualmente docente de la Escuela Superior de Guerra Naval), me manifestó que la existencia de ESCALO obedecía a que la Marina requiere de una entidad académica que apoye los esfuerzos de desarrollo Científico-Tecnológico.

Con este conocimiento previo, el Comandante Luna opinaba que la Dirección de la Escuela de Calificación de Oficiales debía reestablecerse considerando los siguientes aspectos:

1. Los programas de calificación para Oficiales, actualmente denominados "de Segunda Especialidad", son diseñados para atender las necesidades de las Fuerzas Operativas y las Direcciones Técnicas.

2. El diseño de cada programa empieza con la definición del perfil profesional del egresado por parte del Comando o Dirección correspondiente, y es utilizado para determinar el currículo de cada programa, tomando en cuenta el perfil del ingresante y el tiempo disponible asignado por la Dirección General del Personal.

3. El perfil del ingresante depende de la formación que imparte la Escuela Naval y del aprendizaje profesional logrado en la experiencia de trabajo a bordo.

4. El desarrollo de estos programas, bajo la Dirección Académica de la ESUP, es conducido mayoritariamente por las Escuelas de las Fuerzas Operativas y Direcciones Técnicas, las cuales dependen de los Comandos de Fuerza y Direcciones Técnicas respectivas y dictan otros cursos de capacitación que establecen los Comandos o Direcciones respectivas.



Capitán de Navío Félix Luna Aubry. Director de Escuela de Calificación de Oficiales y Director Ejecutivo de Instrucción (1997)

5. El diseño del currículo requiere de un trabajo fino de coordinación entre la Autoridad Académica con el Comando de Fuerza o Dirección pertinente, para asegurar que el perfil profesional del egresado sea logrado, y así determinar las medidas necesarias para adecuar el perfil del ingresante, mediante la coordinación con la Escuela Naval y/o el establecimiento de cursos preparatorios.

6. El desarrollo de los programas, en diferentes instalaciones y a cargo de otros Comandos con responsabilidades adicionales, hace aconsejable que





la Dirección Académica se ejerza de manera muy activa y con presencia frecuente en las respectivas Escuelas, coordinando e interactuando con los Comandos respectivos.

7. La coordinación estrecha con los Comandos requiere ser efectuada por el Director Académico in situ, dada la antigüedad de los Comandos, a fin de evitar susceptibilidades. Esto resulta muy difícil para el Director de la ESUP, quien tiene la responsabilidad de dirigir los Programas de Perfeccionamiento Profesional en su local.

8. Para apoyar académicamente los desarrollos científico-tecnológicos se requiere una autoridad con autonomía y representatividad, a fin de interactuar a nivel interno con todos los Comandos y Direcciones, y a nivel externo con las Universidades y Centros de Investigación y Desarrollo.

Para una mejor gestión de las institución de las escuelas de calificación, es conveniente siempre mantener un modelo de administración centralizada y autónoma, con el peso específico adecuado para su conducción mediante el grado del responsable (en este caso de Capitán de Navío), así como su experiencia en gestión académica. Ambas cosas tienen que ir de la mano.

**6. El liderazgo siempre debe estar al frente**

En general, como hemos señalado, creemos que es importante reunir y gestionar una memoria organizacional (MEO) constituida por información escrita y testimonios, y tenerlos a disposición para contribuir a la toma de decisiones cuando así se requiera, lo que será muy útil en su empleo en las estadísticas institucionales. Como parte de la MEO, podría ser productivo contar con una selección de artículos de la Revista de Marina que aborden diferentes problemáticas de orden institucional y profesional.

En el caso de la organización estructural para la ejecución de los programas de segunda especialidad, además de lo dicho líneas arriba, estos pueden ser optimizados con la participación de Oficiales (en actividad y en retiro) de reconocida formación técnica y liderazgo, que actúen como orientadores de los Oficiales alumnos, en adición a la labor de la planta de Oficiales de la escuela respectiva y sus docentes por asignatura y de la Dirección de la Escuela de Especialización Profesional de Oficiales de la Marina (DIRESPROM). Estos orientadores, además de transmitir su experiencia mediante casos vividos, pueden hacer *coaching*[4] con ellos, que en la actualidad es un herramienta muy importante en la gestión del talento humano[5], un tema por demás no muy desarrollado en filas y del que me ocuparé en otro artículo más adelante.

En mi opinión también es importante que desde DIRESPROM se estimule a los alumnos en la búsqueda constante del conocimiento, en particular de las diversas tecnologías en armas, electrónica, sistemas, entre otras. Dados los incesantes cambios

4. El *coaching* es un conjunto integrado de acciones orientadas a mejorar el desempeño de una persona, de manera que alcance todo su potencial. Ver: GIL, Susana. Coaching. [Consulta: 4 de enero de 2021]. Disponible en: https://economipedia.com/definiciones/coaching.html
5. La gestión del talento humano hace referencia al proceso que desarrolla, atrae e incorpora nuevos integrantes y además retiene a los colaboradores dentro de las empresas. La gestión del talento humano se centra en destacar a aquellas personas con un alto potencial dentro de su puesto de trabajo. Ver: CORE GLOBAL PARTNERS. ¿Qué es la gestión del talento humano? [Consulta: 4 de enero de 2021]. Disponible en: https://coreglobalpartners.com.pe/que-es-la-gestion-del-talento-humano/

tecnológicos, también es necesario analizar las nuevas escuelas o programas de calificación que se podrían incorporar al servicio del naval en el futuro mediato. En efecto, debido a que la Institución ha adoptado la ciberdefensa como una de sus capacidades operativas, se podría crear una escuela por actividad para Oficiales subalternos calificados en ciberdefensa, a fin de que adquieran habilidades tanto técnicas como operativas, con una visión operacional ofensiva, a diferencia de los Oficiales sistemáticos "puros", que están más orientados al soporte de la gestión técnico-administrativa institucional.

Por otro lado, creemos de interés considerar algunas innovaciones en la gestión académica y en la docencia naval. En el primer caso, para optimizar la labor de las dependencias académicas, las direcciones y la jefatura de escuelas hasta el grado de Capitán de Navío podrían ser designadas por una junta presidida por el Jefe de Estado Mayor General de Marina, integrada por el Director General de Educación y otras autoridades navales, de acuerdo con la trayectoria y experiencia del oficial en un área tan transcendental como es la gestión de la educación naval.

Por otra parte, podría considerarse como una modalidad de la docencia ordinaria en la Marina la dedicación exclusiva de algunos oficiales en actividad, en vista de sus genuinas aptitudes para tal fin y su vocación por la enseñanza naval (como fue el caso del recordado Capitán de Fragata Salvador Calvo Pérez), mediante la incorporación del empleo de educador naval en la planta orgánica institucional.

Este empleo[6] sería incluido en los cargos orgánicos institucionales, y abarcaría en conjunto la docencia, la asesoría, la tutoría, la investigación, la innovación y la difusión académicas, así como la conducción de las fases prácticas que realizarán las Escuelas de Especialización[7].

También es importante tener presente que, al igual que la Escuela Naval del Perú, todas las escuelas de segunda especialidad profesional y la Escuela Superior de Guerra Naval son escuelas de liderazgo en sus diferentes niveles. El liderazgo es una virtud con la cual se distingue el Oficial de Marina, y debe estar en continua formación y enriquecimiento. Esta premisa debe tenerse siempre muy presente, no solamente para el buen funcionamiento del servicio, sino porque es también una habilidad cada vez más apreciada en todos los campos del quehacer profesional público y privado. Al respecto, Kevin Murray, especialista británico en comunicación estratégica, señala que por mucho tiempo ha escuchado hablar a los directores ejecutivos de la necesidad de crear líderes por todas sus organizaciones, para poder operar en este mundo. Esta idea tenía una fuerte correlación con la estratégica militar de crear líderes por todo el ejército[8].

A lo dicho agregamos una idea muy importante que el Capitán de Navío Hart,

6. La Ley 28359, Ley de Situación Militar de los Oficiales de las Fuerzas Armadas, define el empleo como el desempeño profesional de una función real y efectiva que se encomienda al oficial, en atención a los cuadros de organización de cada institución armada, y conforme a su grado, antigüedad y especialidad.
7. Oficio 1000-257, del 10 de mayo de 2012, del Jefe de la Escuela de Guerra de Superficie, dirigido al Jefe de Estado Mayor de General de Marina a través del Director de la Escuela Superior de Guerra Naval y del Director General de Educación de la Marina, sobre la creación del empleo del educador naval.
8. MURRAY, Kevin. *El lenguaje de los líderes. Cómo se comunican los altos ejecutivos para inspirar, ejercer influencia y lograr resultados.* Bogotá: Panamericana. 2015.





ya fallecido, en el artículo que tradujo el Almirante Mariscal: "A pesar de que son órdenes las que han establecido y establecerán las normas para la clasificación de Oficiales de Guerra de Superficie, la ejecución de todos los patrones depende del nivel del don de mando y del conocimiento a bordo de un buque de superficie".

Esto es aplicable a todos los Oficiales que siguen los programas de segunda especialización en las diferentes escuelas por actividad o por orientación, es decir, tener presente en la necesidad ineludible que siempre la capacitación técnica esté acompañada del don de mando, del carácter, de la energía para imponerse cuando es necesario, de la osadía para cumplir la misión en el momento que las cosas se ponen negras. En síntesis, liderar.

Estas son los aptitudes que se espera de todo Oficial joven y, por encima de ello, el valor, que es la principal virtud del hombre de uniforme. Cuando les llegue el momento, si es que eso sucede y el destino los pone a prueba, habrán de exclamar, como Enrique Palacios en Angamos: ¡En este buque nadie se rinde!".

## Bibliografía


- HUGES, Wayne P. "Táctica de Flota" Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1995.
- JIMÉNEZ DE LUCIO, Alberto. "La especialidad en la Oficialidad naval". En *Revista de Marina*, noviembre-diciembre 1963.
- JIMÉNEZ SALDÍAS, Manuel. "Consideraciones generales sobre algunas necesidades de la Armada". En *Revista de Marina*, N ° 6 noviembre y diciembre de 1926, paginas 743-772.
- JIMÉNEZ SALDÍAS, Manuel. "El problema de las especialidades". En *Revista de marina*, N ° 1 enero y febrero de 1929, paginas 108-131.
- KISSINGER, Henry. Orden Mundial. "Reflexiones sobre el carácter de los países y el curso de la historia". Pinguin Random House Grupo Editorial, México 2018.
- MARISCAL Galiani, Daniel. "Oficiales de Guerra de Superficie: Necesidad de Profesionalismo". En Revista de Marina, agosto-diciembre 1976
- MURRAY, Kevi. "El lenguaje de los líderes. Como se comunican los altos ejecutivos para inspirar, ejercer influencia y lograr resultados". Panamericana Editorial Ltda, Colombia, 2015.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. "Fuerza de submarinos: 100 años (1911-2011)". Marina de Guerra del Perú, primera edición 2011.
- PONTI, Franc y Xavier Ferrás. "Pasión por innovar: Un modelo novedoso que incentiva la creatividad empresarial". Grupo Norma editorial, Bogotá, 2010.
- ROTALDE De Romaña, Álvaro. ¿Necesitamos Oficiales técnicos?. En *Revista de Marina* septiembre-octubre 1962.

* Referencias

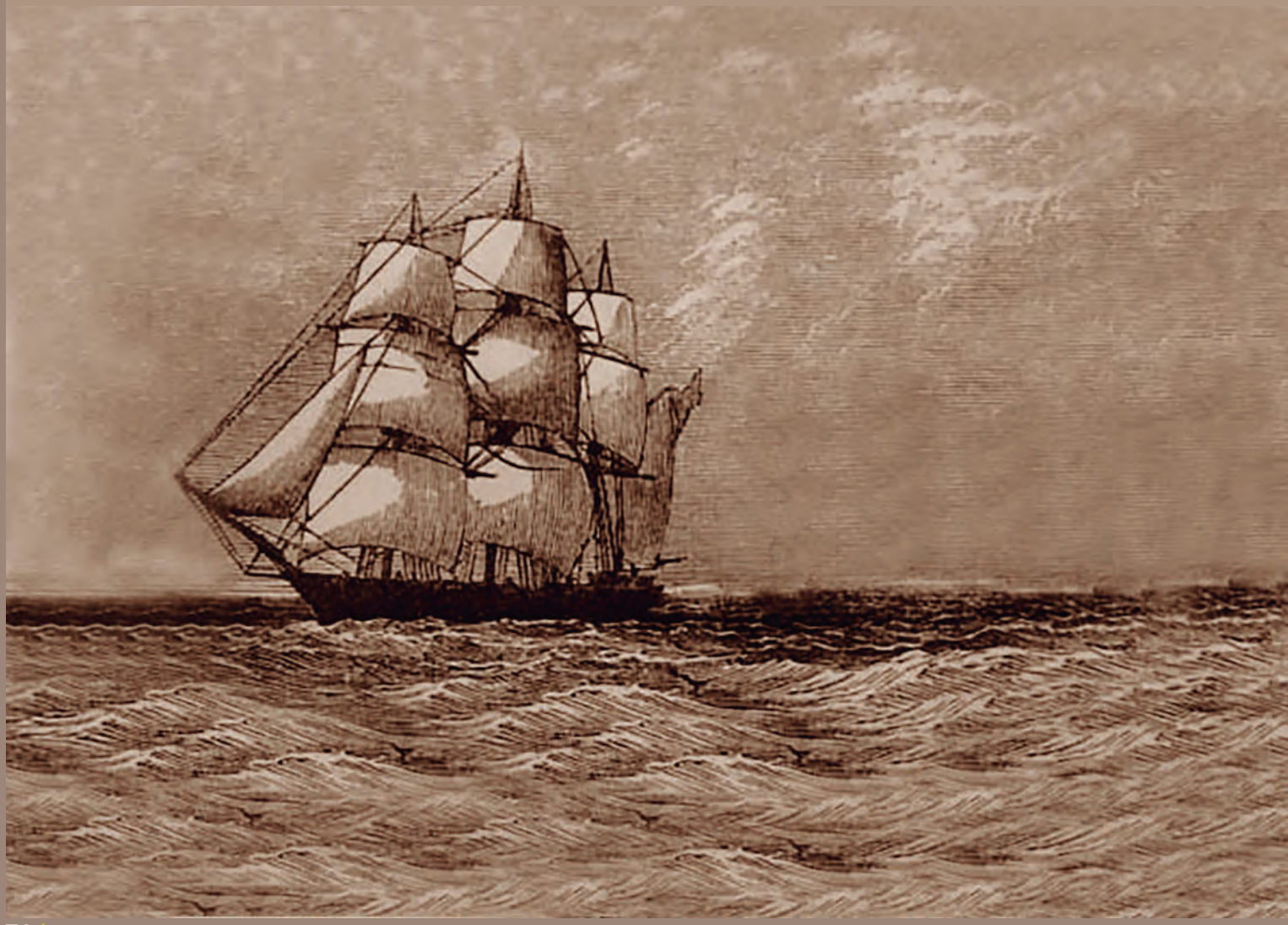
- SARUR ZANATTA, María Susana. "La importancia del capital intelectual en las Organizaciones". Recuperado de: https://www.uv.mx/iiesca/files/2014/01/05CA201301.pdf








# LA REAL EXPEDICIÓN FILANTRÓPICA DE LA VACUNA (1788 - 1808)





# La real expedición filantrópica de la Vacuna (1788 - 1808)




**Capitán de Navío Jorge VIZCARRA Figueroa**
Es graduado como Alférez de Fragata de la Escuela Naval del Perú en diciembre de 1995, y calificado en Guerra de Superficie e Hidrografía y Navegación con el primer puesto. Asimismo, es graduado del Programa de Maestría en Política Marítima en la Escuela Superior de Guerra Naval, donde obtuvo el primer lugar, y egresado del programa de Maestría en Administración en la Universidad Nacional Federico Villareal. Se desempeña como Agregado Naval de Defensa Adjunto y Naval de la Embajada del Perú en la República Argentina, concurrente con la República Oriental del Uruguay.

**RESUMEN**
En estos tiempos de pandemia, donde el mundo científico busca desesperadamente una vacuna contra el COVID-19, es importante conocer la forma en que el hombre se enfrentó a la misma situación en épocas en que el desarrollo científico era aún muy limitado.

**PALABRAS CLAVE**
Vacunas, Edward Jenner, Real Expedición Filantrópica de la Vacuna, José Salvany y Lleopart, Francisco Balmis.

**ABSTRACT**
In these times of pandemic, where the scientific world seeks desperately for a vaccine against the COVID-19, it is important to know the way in which mankind faced the same situation in times when the scientific development was limited.

**KEYWORDS**
Vaccines, Edward Jenner, Philanthropic Royal Expedition of the Vaccine, José Salvany y Lleopart, Francisco Balmis.

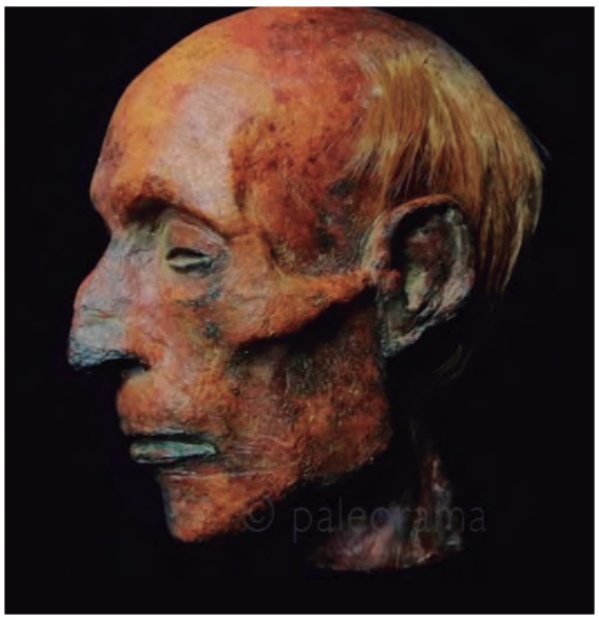
## ANTECEDENTES

La viruela fue una de las enfermedades endémicas infecciosas más severas que han existido en la historia registrada del mundo. Era causada por el virus de la varicela y recibía su nombre del término en latín que significa "moteado", en referencia a los bultos y pústulas que aparecían en el rostro y cuerpo de los afectados. Históricamente el virus mató al 30% de las personas que lo contrajeron y los que sobrevivieron a menudo quedaban ciegos, estériles y con profundas cicatrices o marcas en la piel. Felizmente la viruela fue declarada oficialmente erradicada en 1980 por la Organización Mundial de la Salud y es la primera enfermedad combatida a escala mundial.

Se cree que la viruela se originó en la India o en Egipto hace 10 000 años. Las pruebas más tempranas de la enfermedad datan del faraón egipcio Ramsés V, muerto en 1157 a. C. Sus restos momificados muestran marcas de viruela en su piel. La enfermedad se extendió luego a través de las rutas del comercio en Asia, África y Europa, hasta








Momia de Ramsés V, la evidencia más antigua de la viruela.

llegar finalmente a las Américas en el siglo XVI. Las expediciones de Cristóbal Colón al Nuevo Continente no solo dejaron adelantos culturales de la época, sino numerosos virus y bacterias que causaron enfermedades para los cuales los nativos no estaban inmunes.

Existe evidencia de que la epidemia de viruela que se desató en Santo Domingo entre 1518 y 1519 acabó con prácticamente toda la población local. Esa misma epidemia fue introducida por los hombres de Hernán Cortés en México a través de un esclavo infectado y devastó a los aztecas. La viruela causó además la muerte de Cuitláhuac, el emperador azteca que sucedió brevemente a Moctezuma. Los indígenas llamaban "mayacimil" a la enfermedad, o sea "muerte fácil", pues se caracterizaba por unos granos que pudrían el cuerpo y ocasionaban gran hedor, así como por el desprendimiento de los miembros.

En 1525, tras arrasar Guatemala, la epidemia ingresó por el norte al Imperio inca, antes de la llegada de Francisco Pizarro. Desde 1493 gobernaba el Inca Huayna Cápac, quien súbitamente cayó enfermo en Quito durante las batallas que libraba en el Chinchaysuyo. Existe la hipótesis de que su muerte y la de su sucesor Ninan Cuyuchi habrían sido causadas por la viruela en 1526. Por ese motivo, se abrió una lucha por el trono entre otros dos hijos, Atahualpa y Huáscar, quienes se enfrascaron en una guerra civil que benefició especialmente a Pizarro a la conquista del imperio por parte de los españoles.

## La vacuna

En 1796 el doctor inglés Edward Jenner (1749-1823) observó que algunas mujeres que ordeñaban vacas parecían estar protegidas de la viruela si ya habían sido infectadas previamente por el virus *cowpox*[1], mucho menos peligroso, que ocasionaba la viruela bovina. En 1796 Jenner realizó un experimento y raspó el brazo de un niño de 8 años llamado James Phipps con material de una llaga de la viruela bovina de una de estas mujeres que ordeñaban vacas. Luego repitió el mismo experimento, pero esta vez agregó una pequeña cantidad de viruela al mismo niño.

Jenner esperaba que la inoculación de una variedad similar de la viruela, que está presente en las vacas, podría protegernos contra la enfermedad, lo que en efecto ocurrió. El niño desarrolló la enfermedad de forma leve y se recuperó totalmente a los pocos días. Al ser infectado después por la viruela humana no desarrolló ningún síntoma. La inmunización se había

1. *Cowpox*: enfermedad no maligna que afecta a las ubres de las vacas y que desaparece sin necesidad de tratamiento. Tiene un periodo de incubación de 9 a 10 días. Si un hombre se contagia por las heridas de la vaca, se produce una viruela vacuna a nivel cutáneo, parecida a las pústulas sufridas por la vacuna del virus humano.





producido. Este experimento fue clave para el posterior programa de vacunación.

Al darse a conocer al mundo el descubrimiento de la vacuna antivariólica y comenzar su aplicación en Europa, la monarquía española tomó conciencia de su responsabilidad con la salud de sus súbditos, no solo en la metrópoli sino en todas sus colonias, aun las más alejadas. Un dato anecdótico es que el propio Napoleón Bonaparte ordenó vacunar a todo su ejército, con lo que se consiguió un enorme patrocinio de este reciente descubrimiento científico.

Para la decisión del monarca español fue determinante la opinión del Cirujano de Cámara Real Francisco Xavier de Balmis (1743-1819), un decidido partidario del nuevo método de la vacunación, que había presenciado en México los estragos de la epidemia de viruela, principalmente entre los nativos.

Por ello, debido a que la Corona española deseaba hacer llegar esta inmunidad lo antes posible a sus colonias, se organizó la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna a principios de la segunda mitad de 1803, con el doctor Francisco Balmis como Director y el cirujano catalán José Salvany y Lleopart (1777-1810) como Subdirector, auxiliados por dos ayudantes médicos, Manuel Julián Grajales y Antonio Gutiérrez Robledo; dos practicantes, Francisco Pastor Balmis y Rafael Lozano Pérez; y tres enfermeros, Basilio Bolaños, Pedro Ortega y Antonio Pastor.

Asimismo, se enviaron numerosas notificaciones a los diferentes virreinatos para informar a los gobernantes del proyecto que se quería emprender y de la ayuda que debían prestar para cumplir los objetivos.

El problema era transportar la vacuna. Se propusieron tres sistemas: vacas infectadas en barcos, jóvenes inoculados con el pus en el brazo, y el traslado del fluido extraído de las pústulas en placas de vidrio selladas con parafina y envueltas en un paño negro. La idea de transportar animales infectados en los barcos se desechó por la dificultad que representaba navegar con vacas enfermas y necesitadas de alimentación. Asimismo, fue abandonada la idea de llevar el suero en placas, porque llegaría desnaturalizado debido al calor y el largo tiempo del viaje.

Finalmente, el doctor Balmis decidió trasladar la vacuna en reservorios humanos, en niños sanos de 8 a 10 años que no habían adquirido la enfermedad previamente. Realizó un sistema de vacunación encadenado, que se denominó "brazo a brazo": las pústulas de un niño ya inoculado




Grabado que representa a un niño con un perrito e instrumentos musicales. Además, se ilustran las zonas de aplicación de la vacuna de la viruela, la lanceta utilizada en esa operación, y tres botones con su evolución de tamaño y aspecto, desde el día 4 al 11.





con el virus se trasladaban a otro que aún no lo estaba en el momento óptimo de las pústulas, y así sucesivamente durante todo el viaje. Actualmente la utilización de niños con fines médicos nos resultaría reprobable y completamente ajena a la ética médica, pero en la época se consideraba adecuada. Los niños respondían a la vacunación mejor que los adultos, ya que podían haberse inmunizado sin mostrar síntomas de la enfermedad.

Fueron 22 niños huérfanos o de familias necesitadas, de 3 a 9 años, los que iniciaron el viaje, aunque fueron centenares, sin que se sepa una cifra concreta, los que se utilizaron en las diferentes etapas de la expedición. Se les considera benefactores de la humanidad, pues gracias a ellos fue posible la sucesión de vacunas de brazo a brazo por tres continentes distintos. A su cargo se encontraba Isabel Zendal Gómez, enfermera y Rectora del Orfanato de la Caridad de La Coruña, que es considerada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como la primera enfermera de la historia en misión internacional.

### La expedición

La expedición salió de La Coruña, Galicia, el 30 de noviembre de 1803, en la Corbeta *María Pita*, con 23 niños de la Casa de Niños Expósitos[2] de La Coruña, al cuidado de doña Isabel López Gandalla, su rectora. Los niños se transmitieron la vacuna, brazo a brazo, desde España, vía Tenerife, islas Canarias, hasta San Juan de Puerto Rico, donde llegaron el 9 de febrero de 1804. A bordo se contaba con un manual de vacunaciones que se distribuyó en todos los lugares de arribo.

En San Juan encontró Balmis, con sorpresa, que el cirujano del Hospital Real, Francisco




Edward Jenner. Grabado incluido en la traducción de Balmis del tratado de Moreau de la Sarthe (*Tratado histórico y práctico de la vacuna*, Madrid, 1803).

Oller Ferrer (1757-1831), natural de San Barcelona, había introducido en la isla en 1792 la inoculación preventiva de la viruela e inició la vacunación con linfa procedente de Saint Thomas, Islas Vírgenes, colonia inglesa desde 1803, hasta vacunar a 1557 personas.

De San Juan de Puerto Rico la expedición siguió hasta el puerto de La Guaira, en Venezuela, adonde llegaron el 8 de mayo de 1804. En Venezuela la expedición se dividió. Balmis salió de La Guaira con 22 niños el 8 de mayo de 1804 con dirección a La Habana.

Arribó a esta ciudad el 26 de ese mes y encontró, como en San Juan, que el Doctor Tomás Romay Chacón (1764-1849) ya había comenzado la vacunación el 12 de febrero anterior, a partir de tres niños vacunados en Puerto Rico el 1 de ese mes. Después

2. Recién nacido "expuesto", es decir, sometido a "exposición"; que ha sido abandonado o entregado por sus padres a instituciones de beneficencia denominadas casas u hospitales de expósitos.





de sugerir la fundación de la Junta de Vacunación, lo que se hizo el siguiente 13 de julio, partió Balmis de La Habana el 18 de junio con cuatro esclavos negros que tuvo que comprar, ya que no le facilitaron los niños expósitos que había solicitado.

De La Habana arribó a Sisal, Yucatán, el 25 de junio, a Mérida el 28 y a Campeche el 12 de julio, desde donde envió a su pariente el practicante Francisco Pastor Balmis con cuatro niños a Villahermosa, Tabasco, después a Chiapas y de allí a Guatemala.

Balmis, mientras tanto, llegó el 24 de julio a Veracruz y entró en Ciudad de México la noche del 8 de agosto de 1804. En sus expediciones a las ciudades mexicanas del interior fue recibido con afecto y honores. Se estima que él y sus colaboradores realizaron unas 100 000 vacunaciones en niños, es decir, cerca del 10% de la población infantil mexicana.

Mientras tanto, el subdirector José Salvany salió de La Guaira con tres ayudantes y cuatro niños que se transmitían la vacuna, en dirección de Cartagena, pero naufragaron en la boca del río Magdalena la noche del 13 de mayo. Recibieron auxilios y consiguieron continuar el viaje hasta Cartagena, donde arribaron el 24 de mayo, en medio de un recibimiento apoteósico que les permitió realizar más de 2000 vacunaciones. Allí dos de sus ayudantes, los cirujanos españoles Manuel Julián Grajales (1780-1855) y Rafael Lozano, fueron con algunos niños por el valle de Cúcuta para reunirse con Salvany y su ayudante, el cirujano español Basilio Bolaños. Luego ascendieron por el río Magdalena y llegaron a Santa Fe de Bogotá el 17 de diciembre de 1804.

En Bogotá fueron recibidos con entusiasmo y pronto realizaron más de 2000 vacunaciones, aparte de las muy numerosas que hicieron en su camino desde Cartagena a la capital del virreinato. De nuevo se dividió la expedición al salir rumbo al sur el 8 de marzo de 1805 y reunirse en Popayán el 27 de mayo.

Para entonces Salvany comenzó a manifestar signos de encontrarse al final de su tuberculosis pulmonar y sufrió un vómito de sangre. Sin embargo, al recibir noticias de que en la Audiencia de Quito se iniciaba una epidemia de viruela, salió para dicha ciudad mientras que otra parte de la expedición, con Grajales y Bolaños, llegó a Guayaquil el 24 de febrero de 1806, donde se vacunaron a más de 2000 personas.

Grajales y Bolaños salieron para Tumbes y continuaron viaje a Chile. Salvany, Rafael Lozano y varios niños siguieron por los senderos de la cordillera andina hasta Quito, donde llegaron el 16 de julio de 1806, y en breve tiempo vacunaron a unas 7000 personas. Salvany salió de Quito el 13 de septiembre, camino de Loja, y llegó a Piura el 23 de diciembre, donde cayó enfermo. Por las notas que reunió en un breve reposo calculó que entre Santa Fe de Bogotá y Piura había realizado 100 401 vacunaciones.

La parte suya de la expedición salió de Piura el 9 de enero de 1806. Tras superar su enfermedad y evitar las manifestaciones tumultuarias en el poblado de Chocope el 16 de enero, pues los indígenas fueron inducidos a una revuelta contra la vacunación, alcanzaron Trujillo, más tarde Lambayeque y el 23 de mayo entraron en Lima. En esta ciudad encontraron que el doctor Pedro Belomo (1735-1809), cirujano naval español, había comenzado la vacunación con linfa vacuna traída de Buenos Aires en 1805.

Después de informar al rey el 1 de octubre de 1806 que había vacunado hasta entonces a 22 726 personas en Lima y recibir de la Universidad de San Marcos los títulos de licenciado y doctor en Medicina, salió Salvany de la Ciudad de los Reyes el 28 de



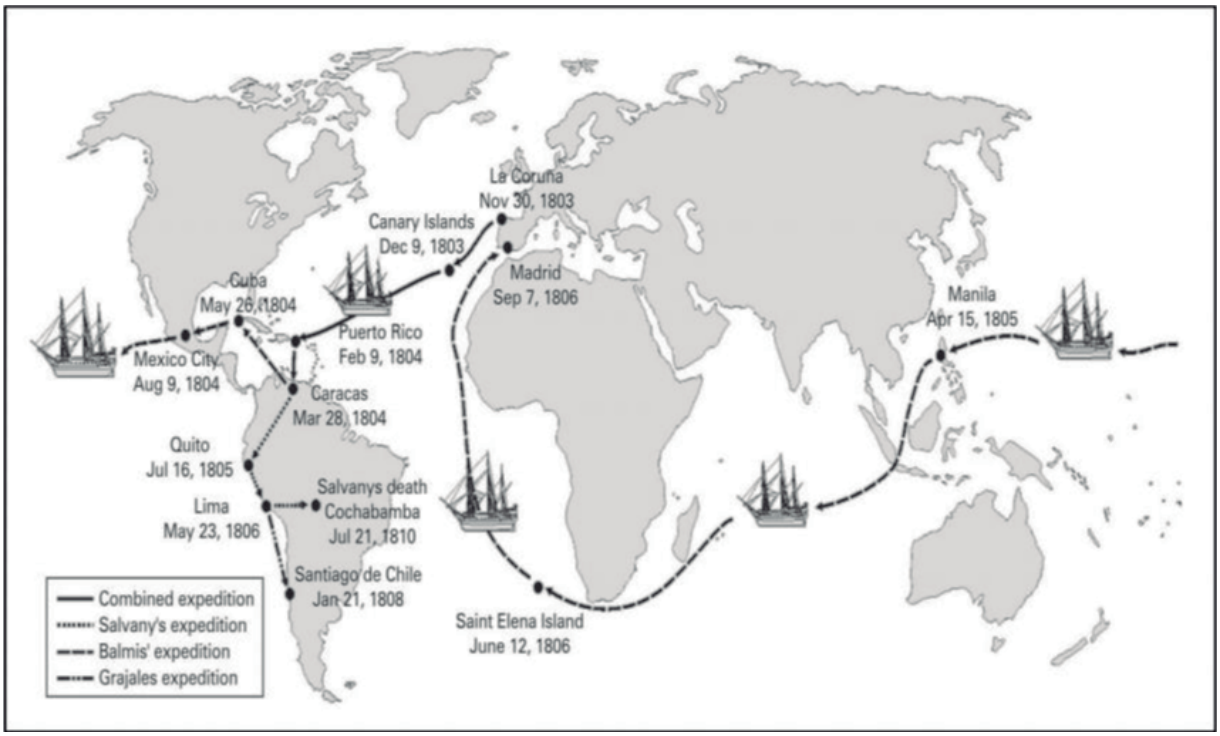


enero de 1807 con dos niños hacia el interior y recibió el agradecimiento de los pueblos donde realizó las vacunaciones. A pesar de vómitos de sangre frecuentes, arribó al lago Titicaca. En La Paz comunicó a la Corona que había vacunado a 197 004 personas en el Alto Perú, hoy Bolivia. Siguió su ruta y el 21 de julio de 1810 José Salvany Lleopart murió en Cochabamba a los 33 años, víctima de la tuberculosis pulmonar, tras recorrer más de 18 000 km aplicando la vacuna entre los americanos y de inscribir su nombre entre los grandes mártires de la medicina mundial.

Mientras tanto, los miembros de la otra parte de la expedición, Grajales y Bolaños, llegaron en diciembre de 1807 a Valparaíso y en abril de 1808 a Santiago de Chile, para continuar la propagación de la vacuna. Allí permanecieron pese a haberse iniciado en aquella Capitanía las luchas por la independencia y soberanía nacionales.

Por su parte, Balmis, enfermo de disentería amebiana, con evacuaciones sanguinolentas, encontró fuerzas para viajar hasta el puerto de Acapulco. El 8 de febrero de 1805 embarcó en la nave *Magallanes* con los niños portadores de la vacuna, la rectora de expósitos, doña Isabel López Gandalla, y cuatro enfermeros, camino de las islas Filipinas. Llegó el 15 de abril a Manila. Tras establecer la Junta de la Vacuna y crear un grupo de vacunadores, pronto consiguió hacer 9000 vacunaciones. Dos de sus ayudantes, los cirujanos Francisco Pastor Balmis y Pedro Ortega, pasaron a otras islas del archipiélago y aplicaron 11 000 vacunaciones más, que el propio Balmis amplió en la isla de Luzón con otros 20 000 vacunados.

El 3 de septiembre de 1805 Balmis embarcó en Manila en la nave portuguesa *La Diligencia*, con su ayudante Francisco




Mapa de la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna.








Sello postal por el Bicentenario de la Real Expedición de la Vacuna de la Viruela.

Pastor Balmis y tres niños que se transmitían la vacuna. Desembarcó en Macao el 16 de septiembre, gravemente enfermo de disentería amebiana. Aun así, con la ayuda del gobernador portugués y el obispo, vacunó a gran número de habitantes.

De allí se internó en China y llegó a Cantón el 5 de octubre de 1805, donde vacunó a 22 personas, aunque no consiguió la cooperación de los delegados de la Compañía de Filipinas en esa ciudad para continuar su misión. Por ese motivo, inició la ruta de regreso a España e hizo escala en la isla de Santa Elena el 11 de junio de 1806, donde también le fue permitido vacunar pese a la resistencia inicial del gobernador inglés. Llegó a Lisboa el 15 de agosto y luego partió a Madrid con sus colaboradores en un coche. Arribaron a la capital de España el 7 de septiembre de 1806, dando fin a una de las epopeyas más extraordinarias de la historia médica mundial.

Se ha calculado que unas 300,000 personas recibieron la vacuna de forma totalmente altruista y gratuita. Se la considera la primera campaña mundial de vacunación. Por ello, esta expedición se ha convertido en un hito en la historia de la medicina, como una gesta humanitaria que debe permanecer en la memoria colectiva de nuestro país y una muestra de reconocimiento hacia las personas que la hicieron posible.

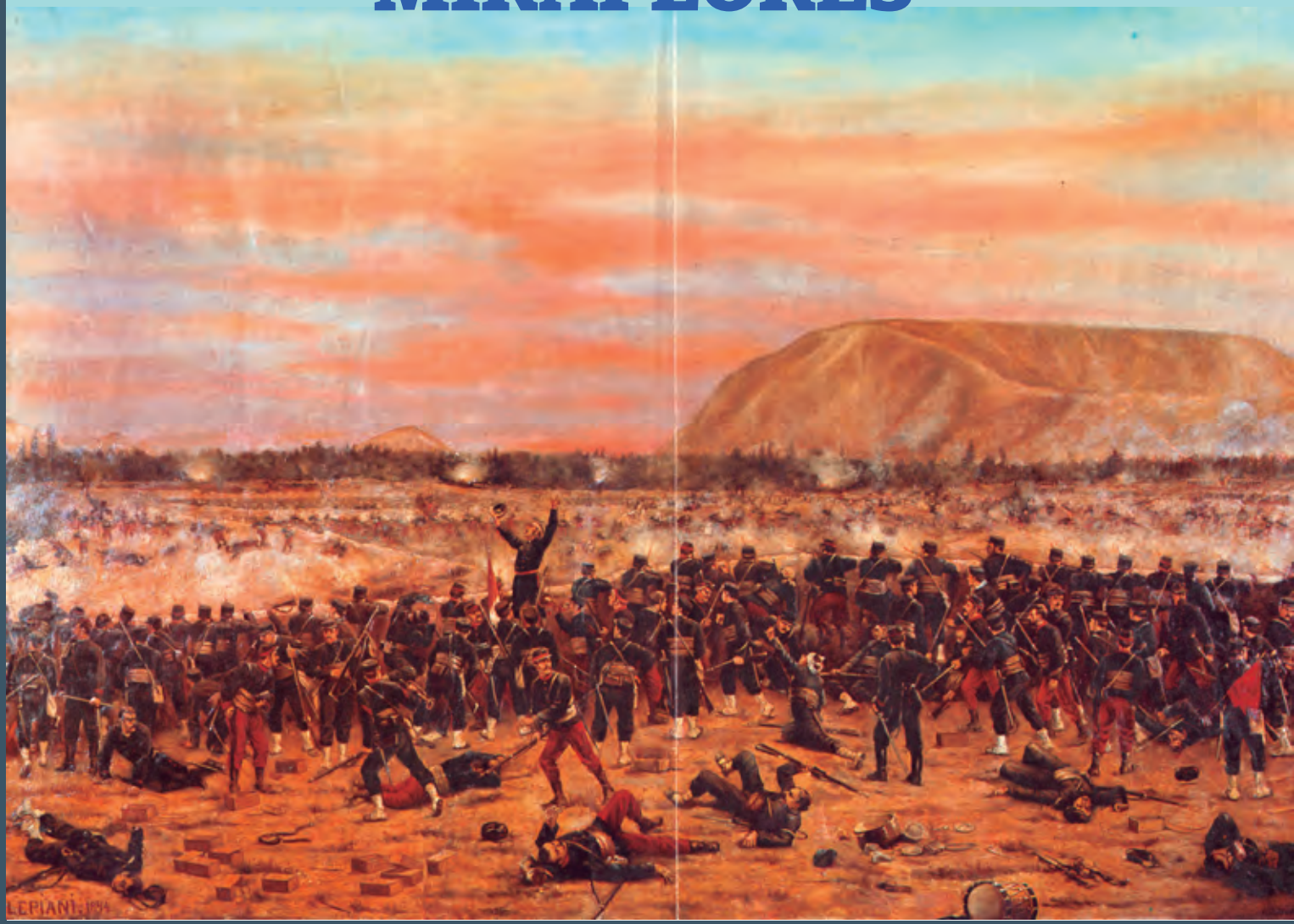
## Bibliografía


- ANÓNIMO. La Real Expedición Filantrópica de la Vacuna (1803-1806). *Cuadernos de Historia de la Salud Pública*, nro. 99. Enero-junio de 2006. La Habana.
- ARCHIVO GENERAL DE INDIAS. Los niños vacuníferos de la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna (1803-1810). Abril de 2020. [Consultado el 9 de octubre de 2020]. Disponible en: https://bit.ly/3IKLkmF
- QUINDÓS ANDRÉS, Guillermo. Real Expedición Filantrópica de la Vacuna: Una vuelta al mundo tras un sueño. Noviembre de 2015. [Consultado el 9 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.investigacionyciencia.es/blogs/medicina-y-biologia/74/posts/real-expedicin-filantrpica-de-la-vacuna-una-vuelta-al-mundo-tras-un-sueo-13765
- PUGLISI, Alfio A. La Real Expedición Filantrópica de la Vacuna. *Boletín del Centro Naval Argentino*, nro. 852. Septiembre-diciembre de 2019. [Consultado el 9 de octubre de 2020]. Disponible en: https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN852/852-PUGLISI-REAL-EXPEDICION.pdf





# INVESTIGACIÓN SOBRE EL UNIFORME DEL BATALLÓN "GUARNICIÓN DE MARINA" USADO EN LA BATALLA DE MIRAFLORES





# *Investigación sobre el Uniforme del Batallón "Guarnición de Marina" usado en la Batalla de Miraflores*



**CARLOS ENRIQUE BUITRÓN APUMAYTA**
Investigador de historia militar especializado en uniformología y equipamiento militar. Es colaborador en el Museo Combatientes del Morro de Arica. Participó en el estudio del uniforme del combatiente de la batalla de Tacna hallado en 2008 por la Brigada Naval "Combatientes del Pacífico" y exhumado en 2015. Ha realizado la investigación y elaboración del uniforme del Batallón "Zepita 2", usado en la batalla de Tarapacá, así como el croquis con el tiempo del desplazamiento de tropas durante la batalla de Arica. Asimismo, ha realizado la expedición de estudio y reconocimiento a las baterías y fuertes que comprendían las defensas de Arica y el campo de batalla del Alto de la Alianza. Actuó como extra en la película *Gloria del Pacífico*.

**RESUMEN**
El autor repasa la historia y el desarrollo del uniforme usado en la batalla de Miraflores por la Compañía "Juan Fanning", durante la ocupación chilena de Lima en la Guerra del Pacífico. El texto sostiene que el uniforme conocido en la actualidad corresponde a una versión influenciada por la Misión Naval francesa que llegó al Perú a principios del siglo XX.

**PALABRAS CLAVE**
Guerra del Pacífico, batalla de Miraflores, Juan Fanning, uniforme, Guarnición de Marina.

**ABSTRACT**
The author reviews the history and development of the uniform used in the Miraflores battle by the "Juan Fanning" Company, during the Chilean occupation of Lima in the Pacific War. The text supports that the uniform known currently belongs to a version influenced by the French Naval Mission that arrived in Peru in the early 20th century.

**KEYWORDS**
Pacific War, Miraflores battle, Juan Fanning, uniform, Guarnición de Marina.

## Introducción

La Compañía "Juan Fanning" es la unidad naval representativa, históricamente, de la Marina de Guerra del Perú, y tiene como misión exponer las tradiciones navales mediante presentaciones militares y artísticas.

Es común que los medios de comunicación, como la prensa escrita o la televisiva, asocien su actual uniforme con el que usaron los tercios navales en la batalla de Miraflores, aquel 15 de enero de 1881, al mando del Capitán de Fragata Juan Fanning, en defensa de la ciudad capital del invasor chileno durante la Guerra del Pacífico.

Sobre este uniforme hay un error, ya que el actual corresponde al modelo de 1919, fecha del resurgimiento de esta arma tras la guerra con Chile y que se vio influenciado por la Misión Naval francesa. Revisemos un poco la historia de la infantería de Marina desde el inicio de la república hasta el periodo de la Guerra del Pacífico.





**Historia**

Durante el protectorado del General San Martín, el 24 de noviembre de 1821 se emitió el decreto 123, que en su artículo 7 estipula:

> El uniforme de los oficiales de la tropa de Marina usará casaca corta encarnada con el mismo galón que los de Marina: la tropa de Marina llevará casaca corta encarnada con vivos amarillos y pantalón blanco; y la marinería, chaqueta y pantalón azul con vivos encarnados.

Durante el Gobierno de don Agustín Gamarra se decretó, el 16 de noviembre de 1840, la uniformidad de la Armada Nacional, que designa el uniforme de la infantería de Marina en los siguientes artículos:

9. La infantería de Marina usará casaca de grana sin solapa, cuello, vueltas y barras negras, botón amarillo, pantalón blanco de piel, o de paño azul, collarín de cuero, morrión cónico de lo mismo sin cordones, con pompón nacional y chapa de metal amarillo con esta inscripción: "Infantería de Marina".
10. El vestuario de cuartel se compondrá de chaqueta y pantalón de brin, cuello y vueltas negras y gorra de platillo con cintillo grana.
11. El de invierno se compondrá de capote corto, chaqueta y pantalón gris o de cualquier otro color de pañete del país.
12. Los jefes y oficiales usarán del morrión de paño, florete ceñido en tahalí y faja punzó con pasadores amarillos, bota, o botín blanco de piel o de paño azul.
13. El pequeño uniforme se compondrá de peti de paño azul turquí, sin solapa, llano y con palmas bordadas a los remates y gorra azul de platillo con galón de oro.

El 6 de julio de 1847, durante el Gobierno de don Ramón Castilla, se organizó la Armada Nacional y en la sección sexta del decreto correspondiente se hace referencia al batallón de infantería de Marina:

> Artículo 1. La fuerza de infantería que se necesita para cubrir la guarnición de los buques de guerra, servicio militar del arsenal y demás atenciones de la Armada, se organizará formando un batallón dividido en seis compañías y con la fuerza efectiva de 600 plazas.
>
> Artículo 2. Toda la fuerza de este batallón se armará de fusiles fulminantes, y chafarote o espada corta: el correaje, vestuarios, equipo y demás prendas serán las mismas detalladas para la infantería de Ejército, tanto por lo que hace a su número y calidad, como por lo respectivo al tiempo en que deben renovarse, y sin otra diferencia que la hechura y colores, con sujeción a su reglamento de uniforme.

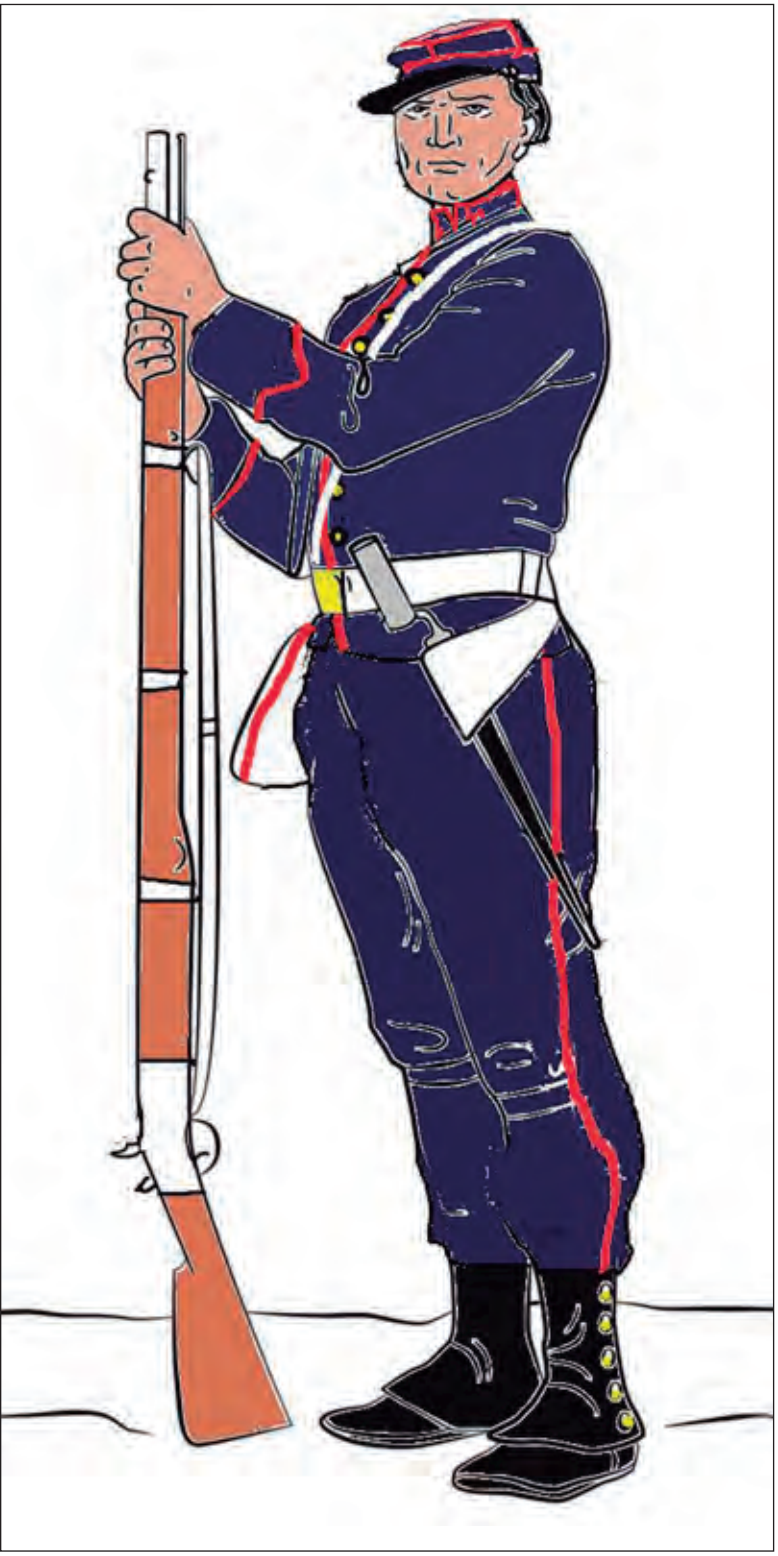
El 28 de agosto de 1852 se emitió un nuevo reglamento de vestuario para el Ejército y la Armada:

> El batallón de Marina se vestirá como el batallón de la brigada de artillería, cambiando tan solo en anclas las granadas y los dos cañones cruzados de la chapa del morrión, que usaran con pompón. Abordo pueden ponerse pantalón blanco.

El nuevo reglamento de vestuario del 16 de mayo de 1863 estipulaba, en la sección referente a los batallones de Marina, que estos cuerpos se vestirían como el batallón de artillería, y solo debían cambiar en anclas las granadas y cañones.



# *Investigación sobre el Uniforme del Batallón "Guarnición de Marina" usado en la Batalla de Miraflores*



Uniforme de campaña (15 de enero de 1881).

En 1873 y 1877, fechas en que se emiten reglamentos de vestuario para la Armada Nacional, no figura este cuerpo. Su lugar fue ocupado por los batallones de guardias nacionales del Callao, en especial el Batallón de Guardias Nacionales "Constitución", cuyos efectivos formaron parte de la dotación del monitor *Huáscar* durante la campaña naval de 1879.

El 10 de enero de 1880, en plena guerra con Chile, Nicolás de Piérola decretó la creación de un batallón de seis compañías con el nombre de "Guarnición de Marina", cuyo propósito, según cita el artículo segundo del citado decreto, era "proveer a los buques de la escuadra de guarniciones útiles e instruidas en el manejo de las diversas clases de artillería y en la táctica de las fuerzas de desembarco, así como también prestar servicios en todas las dependencias del ramo". El batallón estaría presente en la defensa de Lima.

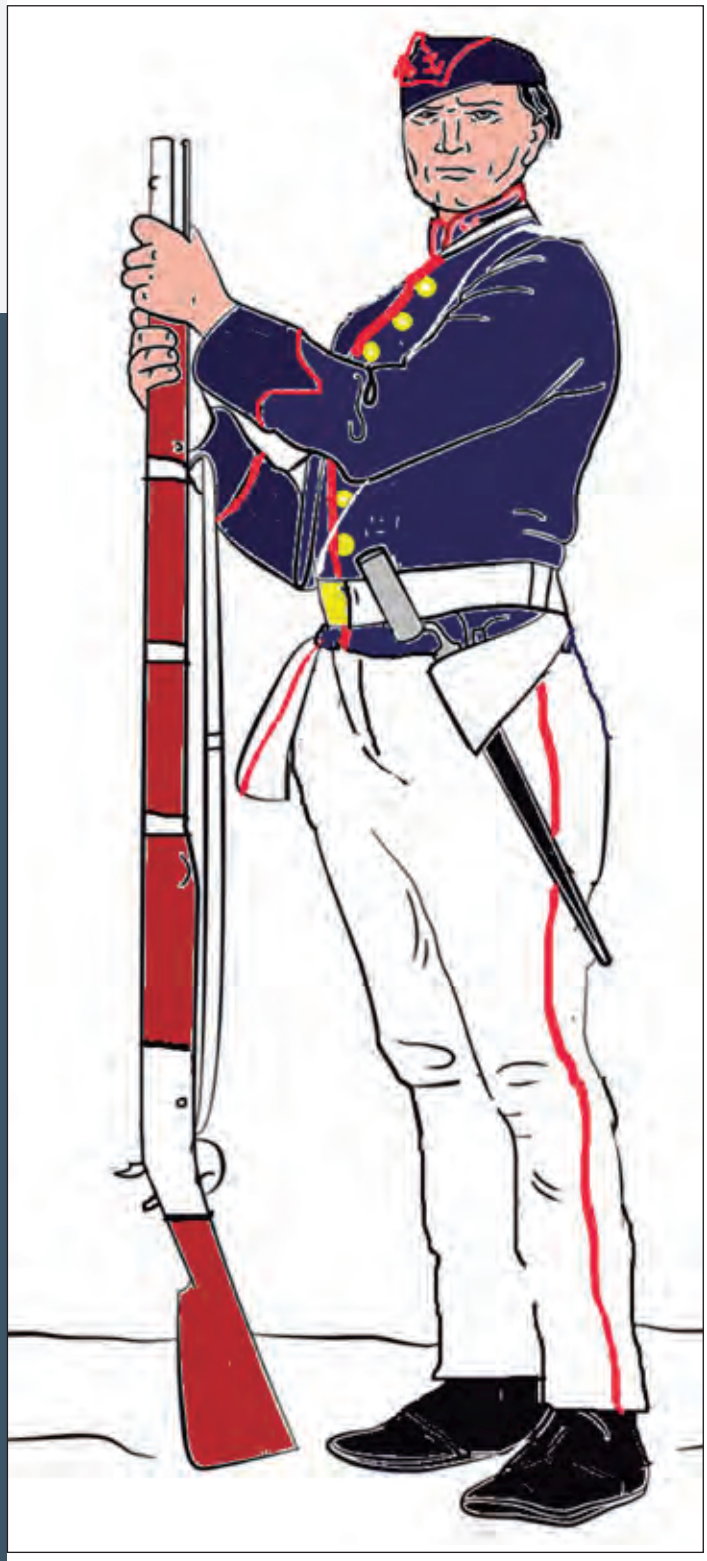
**Uniforme del Batallón "Guarnición de Marina" (1880)**

Esta Unidad, además de los voluntarios, contaba con 200 soldados que fueron hechos prisioneros y posteriormente canjeados después de las batallas de San Francisco, Pisagua y Alto del Alianza, así como algunos de la guarnición del *Huáscar*, tal como lo manifestara don Manuel Layseca en el periódico La Crónica del 15 de enero de 1928. De igual modo, José Valdizán Gamio señala, en el libro *Tradiciones Navales Peruanas*, que el uniforme de este cuerpo era azul con vivos rojos. De ello se desprende que usaban el uniforme del arma de artillería modelo 1873, consistente en:

> Casaca corta de paño azul oscuro con vivos encarnados en cuello, botamangas e insignias de anclas en paño o lana bordadas al cuello y kepí,







Uniforme de diario.

siete botones al pecho y uno en cada botamanga que lleve en relieve un ancla, pantalón azul con vivos grana, botines (escarpines) de cuero negro.

El reglamento de 1847, que organiza la Armada Nacional, es el único que señala que el correaje, los equipos y demás prendas serán las mismas detalladas para la infantería del Ejército.

El armamento consiste en el fusil Remington Rolling Block calibre 43, al que le corresponde la bayoneta de cubo. Además, según testimonio de los chilenos, usaron hacha de abordaje.



Botón usado por la marinería y la infantería de Marina durante la guerra con Chile.

**Banderín del Batallón "Guarnición de Marina"**

Esta pieza se encontraba en poder de particulares desde principios del siglo XX, pero fue recuperada en 1919. La enseña corresponde al periodo de la Guerra del Pacífico.







Esta afirmación está refrendada por el siguiente mensaje que acompañaba al banderín:

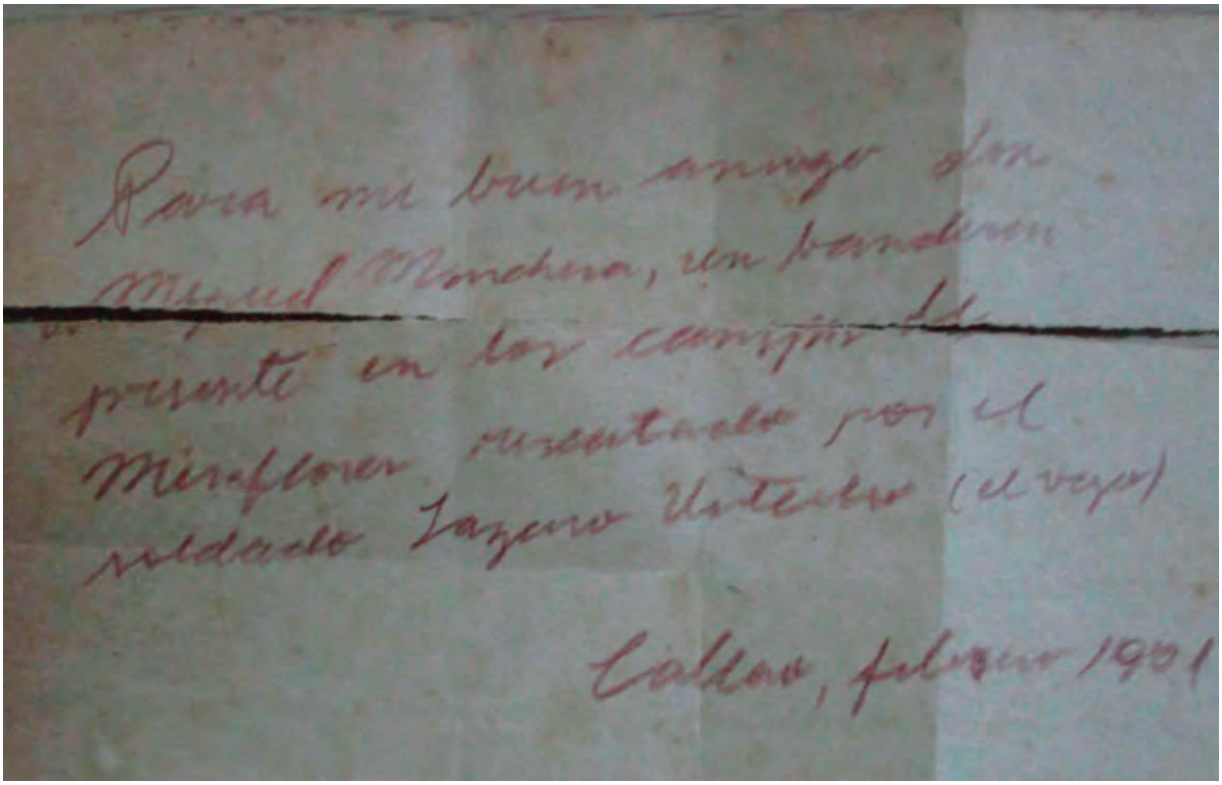
Para mi buen amigo don Miguel

Marchena, un banderín presente en los campos de Miraflores rescatado por el soldado Lázaro Urtecho (el viejo).

Callao, febrero 1901








**Conclusión**

Este cuerpo ha pasado por varias etapas a lo largo de nuestra historia republicana, desde sus inicios como tropa de Marina (1821), luego como infantería de Marina (1840-1847), batallón de Marina (1852-1863) y, por ultimo, como guarnición de Marina (1881).

En este trabajo de investigación se ha presentado la evolución del uniforme de la infantería de Marina a través del tiempo, el cual ha estado ligado al del arma de artillería desde 1852 hasta 1880, según los reglamentos de uniformes del Ejército y la Marina de esa época. De esta forma, se logró identificar correctamente el uniforme del Batallón "Guarnición de Marina", para su respectiva rectificación histórica.



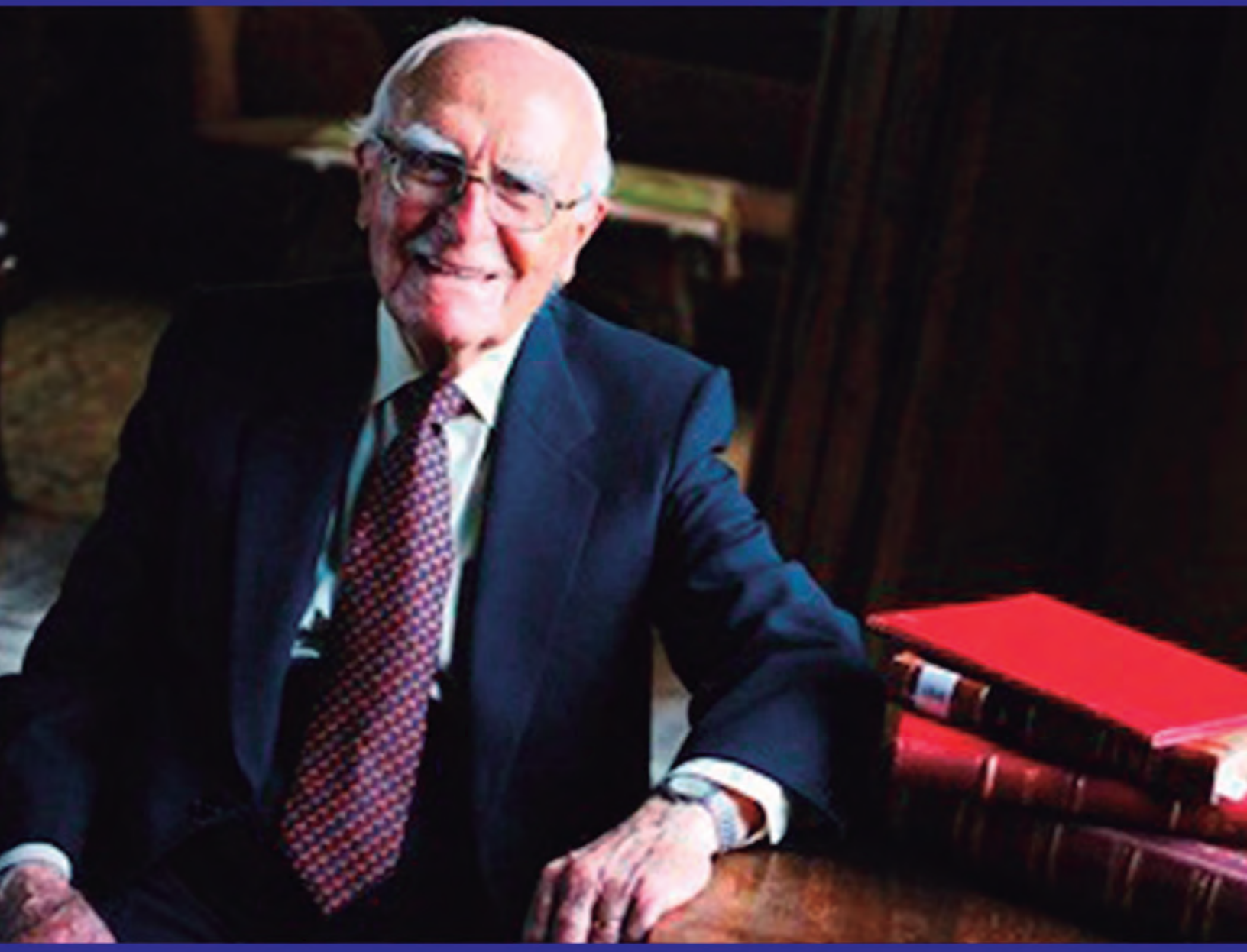


## Bibliografía


- LAYSECA, Manuel. Testimonio. *La Crónica*, 15 de enero de 1928, p. 2.
- MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA. Decreto del 6 de julio de 1847, organizando la Armada Nacional. *Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde el año de 1821 hasta 31 de diciembre de 1859 reimpresa por orden de materias por el Dr. D. Juan Oviedo, abogado de los tribunales de la República*. Tomo XIV. Lima: Felipe Bailly, editor. Librería Central Portal de Botoneros, nro. 196. 1865, p. 302.
- MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA. Decreto del 10 de enero de 1880, creando un batallón de seis compañías con el nombre de Guarnición de Marina. *El Peruano*, 10 de enero de 1880.
- MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA. Decreto del 16 de noviembre de 1840, determinando los uniformes de la Armada. *Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde el año de 1821 hasta 31 de diciembre de 1859 reimpresa por orden de materias por el Dr. D. Juan Oviedo, abogado de los tribunales de la República*. Tomo XIV. Lima: Felipe Bailly, Editor. Librería Central Portal de Botoneros, nro. 196. 1865, p. 328.
- MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA. Reglamento de vestuario para el Ejército y la Armada, 28 de agosto de 1852. *Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde el año de 1821 hasta 31 de diciembre de 1859 reimpresa por orden de materias por el Dr. D. Juan Oviedo, abogado de los tribunales de la República*. Tomo XIV. Lima: Felipe Bailly, editor. Librería Central Portal de Botoneros, nro. 196. 1865, p. 57.
- GARCÍA CALDERÓN, Francisco. Reglamento de vestuario para el Ejército, Armada y Guardia Nacional, 16 de mayo de 1863. Diccionario de la Legislación Peruana. Suplemento que contiene la teoría del derecho penal, los códigos penales, y las leyes, decretos y resoluciones de 1862-1863. Lima: Imprenta de Eusebio Aranda. 1864.
- SANTOS DE QUIROZ, Mariano. Decreto 123, 24 de noviembre de 1821. Colección de leyes, decretos y órdenes publicados en el Perú desde su independencia en el año 1821 hasta 31 de diciembre de 1830. Tomo I. Lima: Imprenta de José Masías. 1831, p. 81.





# ENTREVISTA AL HISTORIADOR JOSÉ AGUSTÍN DE LA PUENTE



# Entrevista

## *Entrevista al historiador José Agustín de la Puente*



**CINEASTA E INVESTIGADOR HISTÓRICO**
**LUIS ENRIQUE CAM**
Tiene una Maestría en el King's College de la Universidad de Londres y ha realizado estudios de Técnicas Audiovisuales en Madrid. Se ha especializado en realizar documentales de personajes peruanos. Ha dictado talleres de producción de documentales en el Perú y en el extranjero.

**RESUMEN**
De las biografías realizadas sobre el héroe de Angamos ninguna aborda a tal profundidad, como lo hace el Dr. de la Puente, la vocación marinera, el epistolario y la vida cotidiana de Miguel Grau, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra. Por este motivo, cuando en 2015, tuve la oportunidad de realizar el documental "*El Corresponsal del Huáscar*" acudí a solicitar su participación. Petición que aceptó con mucho gusto. Siempre le estaré agradecido por su generosidad de compartir, frente a una cámara, sus conocimientos sobre el "Caballero de los mares".
En esta oportunidad, comparto en exclusiva, para la Revista de Marina, la entrevista completa que le pude realizar sobre la vida y personalidad de Miguel Grau, la participación del periodista Julio Octavio Reyes y el legado que nos dejó la heroica tripulación del Monitor *Huáscar*.

**PALABRAS CLAVE:**
Miguel Grau, Iquique, Dolores Cavero, Puente Candamo, Peruano del Milenio.

**ABSTRACT**
From the two biographies done about the Angamos' hero none encircles that deep, as Ph.D. De la Puente does, the seaman vocation, the collection of letters, and ordinary life of Miguel Grau, both in times of peace and war. For this reason, when I had the opportunity, in 2015, to carry out a documentary "The Huascar Journalist", I recurred to request his participation. Petition that He accepted with joy. I will always be thankful for his generosity to share, in front of a camera, his knowledge about the "Knight of the Seas". In this opportunity, I share, exclusively, for the Navy Review, the complete interview that I could make about the life and personality of Miguel Grau, the participation of Journalist Julio Octavio Reyes, and the legacy that endorsed us the heroic crew of Ironclad Huascar.

**KEYWORDS**
Miguel Grau, Iquique, Dolores Cavero, Puente Candamo, Peruvian of the Millenium.

El 5 de febrero de 2020 falleció, en la antigua casa Orbea de Pueblo Libre de Lima, el Dr. José Agustín de la Puente a los 97 años de edad. Fue profesor universitario en la Pontificia Universidad Católica del Perú por más de 60 años. Cuando las fuerzas no le permitían dictar en las aulas continuó con su labor docente desde su casa, dejando filmadas algunas de sus lecciones sobre la Independencia del Perú.

Investigador y maestro de varias generaciones de historiadores, el Dr. de la Puente fue antes que todo, como su maestro Víctor Andrés Belaunde, un peruanista. Sus aportes al conocimiento y reflexión de la peruanidad vinieron principalmente de sus estudios sobre la vida cotidiana de los habitantes del Perú durante el virreinato, el proceso independentista y de los albores de la república.





Su tesis doctoral sobre los postulados políticos del libertador don José de San Martín dio título a su libro "San Martín y el Perú. Planteamiento doctrinario". A lo largo de toda su trayectoria realizó numerosas publicaciones entre la que destacan: "La Independencia del Perú", "El Perú desde la intimidad" y la biografía del gran almirante "Miguel Grau".

De las biografías realizadas sobre el héroe de Angamos ninguna aborda a tal profundidad, como lo hace el Dr. de la Puente, la vocación marinera, el epistolario y la vida cotidiana de Miguel Grau, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra. Por este motivo, cuando en 2015, tuve la oportunidad de realizar el documental "*El Corresponsal del Huáscar*" acudí a solicitar su participación. Petición que aceptó con mucho gusto. Siempre le estaré agradecido por su generosidad de compartir, frente a una cámara, sus conocimientos sobre el "Caballero de los mares".

En esta oportunidad, comparto en exclusiva, para la Revista de Marina, la entrevista completa que le pude realizar sobre la vida y personalidad de Miguel Grau, la participación del periodista Julio Octavio Reyes y el legado que nos dejó la heroica tripulación del Monitor Huáscar.

**¿Cómo fue la infancia de Miguel Grau?**

La infancia de Miguel Grau está muy ligada, como es obvio, al ambiente de Piura. La característica que lo definió fue la mayor vinculación con el padre y la mayor distancia con la madre. Grau vivió muy ligado al padre. Vivió mucho tiempo con él en Paita. No tuvo la vida normal de un chico en su infancia por circunstancias familiares y lo más interesante es que eso no creó en él amargura, resentimiento o pesimismo. Grau mantuvo su posición de muchacho perfectamente equilibrado y normal, sin la infancia de juegos y de detalles de cariño que tiene un chico. Creo que ese aspecto es muy interesante para pensar en lo que más tarde se vio como personalidad de Grau. No fue un hombre amargo. Nadie tiene derecho a serlo, pero él pudo convertirse en un hombre amargo por las circunstancias. Eso sería lo característico de la infancia de Grau, su aspecto negativo. El padre era colombiano. Vino cuando llegó Bolívar con sus fuerzas del norte para la independencia y se quedó aquí y vivió con él y los hermanos en Paita. Tenía un puesto en Paita. Ahí estaba su casa.

**¿Cómo se concretó la vocación de Miguel Grau a la Marina?**

Aquí es muy importante lo que podríamos llamar la vocación marinera de Grau. A Grau no se le puede explicar, no se le puede entender si no es a través de la Marina. Lo primero es lo original. Grau estuvo una década embarcado en distintos buques mercantes desde que tenía 9 años hasta 1854. Navegó por todos los mares del mundo y se hizo hombre realmente en el buque. No tuvo un colegio donde se pudiera decir que tuvo tal ambiente personal. Grau se hizo en la marina mercante, que era uno de los ambientes más duros, difíciles y no especialmente propicios para la educación de un chico. El modelo humano, el cumplimiento del deber, la responsabilidad, el sentido de la cordialidad humana a través de sus amigos y de su familia que forjó en Lima, todo eso lo aprendió en su vida de marino mercante.

Luego viene su ingreso, en 1854, a la Marina de Guerra del Perú, como guardiamarina. En la Marina desempeñó todos los cargos. Ascendió hasta capitán de navío. Desempeñó funciones administrativas, funciones de mando en el buque, funciones de compra de armamentos y, cuando no estaba en la Marina de Guerra por circunstancias diversas,

estaba en la marina mercante. Eso es un tema muy interesante, cómo la vocación de Grau es la marina en un sentido profundo. A él no se le entiende sin la marina. El que quiera estudiar a Grau fuera de la marina describiría a otra persona. Además, en otro aspecto, él en Lima se vinculó con personas relacionadas con la marina y con otros ambientes. Formaron un grupo interesante de amigos que lo acompañó siempre.

**¿Cómo describiría la personalidad de Miguel Grau?**

No era un hombre muy comunicativo. Era más bien sobrio, discreto, podríamos decir también reservado, pero con quien entablaba confianza fundaba la amistad y se abría más. Hay testimonios muy interesantes de esa vinculación humana, muy estrecha y muy fiel en la actitud de Grau. Él se hizo por su propio oficio, por su propia actitud. Una vez se definió como un marinero que trata de cumplir con su deber, como muestra de su objetivo, y así fue su plan en la vida.

**¿Cómo era la relación de Miguel Grau con su esposa e hijos?**

La relación con su esposa y sus hijos fue muy viva. Siempre pienso que quiso darles a sus hijos lo que él no tuvo: ambiente de familia. Grau tuvo su décimo hijo al comienzo de la guerra y en las cartas a su mujer, que son varias durante la campaña, se preocupa para que se la pague el sueldo a la señora que cocina (que tiene a su hijo en el buque), se preocupa porque vayan con el guardapolvo limpio al colegio, que no estén solos en la puerta de la casa. Está presente en los detalles más pequeñitos cuando todo el país está en sus manos. Esto es muy interesante. Muchas veces el ser humano frente a un problema difícil se olvida de otros problemas. Grau tenía al país en sus manos y está en los detalles de la vida doméstica. Su época más feliz de la vida, pienso yo, sucede entre su matrimonio y su muerte. Grau se casó en el 67 y murió el 79. Ese sería el tiempo que gozó con su familia y la tuvo presente en toda la guerra. En esas cartas que le mencionaba están presentes. Son varias las cartas a su mujer.

**¿Cómo asume Miguel Grau la guerra con Chile?**

Él llegó a la guerra con el grado de Capitán de Navío y vio la guerra con gran preocupación por la situación de inferioridad de medios que tenía el Perú frente a Chile. El historiador Mariano Felipe Paz Soldán, que fue el primer peruano que escribió sobre la guerra, cuenta en su libro que en una reunión que convocó el Presidente Prado, Grau dijo: "No nos hagamos ilusiones, el *Huáscar* es un buque muy fuerte, pero no puede hacer nada con los blindados chilenos". El desnivel era muy fuerte y eso que es penoso, es triste, tiene un aspecto positivo. Muestra en nosotros que no nos preparábamos para la guerra. Fue un defecto, una falla de omisión muy grande, pero, de otro lado, indica que nuestro afán no era por la guerra, sino por el entendimiento. Es una de las grandes tesis peruanas durante la guerra. El origen de la guerra no está en nosotros. Si hubiera estado en nosotros, no habríamos tenido una guerra, porque no la queríamos por sentido común, porque no estábamos preparados para ella.

En mayo del 79 Grau le escribe una carta a su mujer (que es una especie de testamento, porque él no escribió testamento) y le dice que "la guerra será sangrienta, prolongada, fratricida, y de tal manera justa". También le pide que cuide mucho a sus hijos, que les hable bien de él y que no se olviden de él si es que vale la súplica de un muerto. Grau tenía el convencimiento de que el *Huáscar* no iba a triunfar en la guerra, y si no triunfaba el Huáscar, él no regresaba. En un orden espiritual es muy interesante cómo el coraje



Combate Naval de Angamos. Spiers. Comandancia General de la Marina.

de Grau no está vinculado con la esperanza del triunfo. Él sabe que no va a triunfar, pero lucha como si el triunfo estuviera al otro lado de la puerta. Pienso que eso vale mucho. Es muy distinto el caso del oficial que lucha porque tiene cerca la victoria o porque espera tenerla. Grau sabía que la victoria no era posible y actúa con igual coraje como si fuera posible. Es un sentido profundo de la vida, un sentido trascendente. Vio la guerra no como lucha por un botín, sino por el cumplimiento del deber.

Cuando la guerra estaba prologándose en junio del 79, Grau vino a Lima a limpiar los fondos del buque, fue a los Descalzos y se confesó con el Padre Gual, que era un franciscano muy conocido en ese tiempo. A un amigo suyo, Paz Soldán, le dice: "Todo está perdido, he ido a confesar a los Descalzos y voy a embarcarme". Grau sabía conscientemente que iba al final de su vida y no cambió nada su actitud. Es un hombre que mantiene la normalidad de su conducta aun en los momentos más difíciles. Humanamente es una figura muy grata, aparte de la guerra, una figura interesante, muy natural, muy espontánea.

**¿Por qué se dice que el Perú estaba representado en el *Huáscar*?**

Existen muchas causas. Una causa es la geográfica. Había oficiales y marineros de distintas partes del Perú. Gente de Lambayeque como Aguirre y Ferré, de Ayacucho como Santillana, de Lima, de Piura, estaban representados geográficamente. Además, había unas circunstancias más profundas. Las personas dicen que en la vida solo funciona el interés como causa de las acciones humanas. En el caso del *Huáscar*





fracasa esa teoría. Por interés nadie se iba embarcar. La gente se embarcó por servicio al país. El interés indicaba no embarcarse, porque salir en el *Huáscar* era ir a buscar la muerte en cierta manera. Así como Grau, el resto del personal del *Huáscar* sabía que el triunfo era muy difícil o imposible.

Creo que hay muchas formas de ver en ese sentido de totalidad del país. El objetivo, servir en el *Huáscar*, era servir al Perú, en una trinchera muy difícil, muy dura.

**¿Usted comparte esa idea referida a que nunca antes el Perú dependió tanto de una sola persona?**

Creo que es bastante cierto. Dependíamos de una sola persona y eso lo sentía poco a poco nuestra población. Cuando comienza la guerra nadie lo imaginaba. Eso comienza a vivirse a partir de mayo, después de Iquique, cuando la puerta del Perú, que era el mar, la tenía controlada Grau. Nunca antes ni tampoco después hemos tenido un caso así. La primera figura del Perú no era el Presidente de la República, ni otro oficial, ni otra autoridad, era él por su propia conducta. Otro aspecto humano muy interesante en Grau es cómo no perdió el sentido de realidad. Cuando lo elogiaban, se reía un poco, buscaba no estar en grupos grandes, era un hombre sobrio, de pocas palabras, discreto. Por ejemplo, en el combate de Angamos, no dijo ninguna palabra al comienzo del combate, ordenó y punto. En Iquique sí dijo unas pocas palabras. Era un hombre que no enaltecía lo que hacía, sino más bien lo limitaba. Pero es cierto lo que se dice, el Perú dependía de él, nunca vimos más claro que dependíamos del mar y el mar estaba encarnado en la persona de Grau.

**¿Cómo enfrenta Grau la guerra al mando del *Huáscar*?**

Amanece en un puerto, vuelve más tarde o está en dos puertos el mismo día. Desconcertó a los chilenos por su movilidad y sorpresa. Y luego algo que hoy a veces no se entiende. Grau pudo volar desde el buque los reservorios de agua de las poblaciones chilenas, pero no lo hizo. ¿Por qué no lo hizo? Porque para él la guerra era la lucha entre las dos Marinas y los dos Ejércitos, no la lucha con la población civil. Por eso los chilenos en ese momento respetaban a Grau; le temían, pero al mismo tiempo lo respetaban por su conducta. Igual, en el caso de Iquique, por las muestras de generosidad con la viuda de Prat y cuando salvó a los náufragos. Grau no quería la guerra de exterminio, él buscaba una guerra profesional y las correrías crearon la imagen de un buque inhallable. Él miraba al litoral chileno como al peruano por la vida antigua como marino. Y el buque, el monitor, tenía la ventaja de un calado poco profundo. Así podía acercarse mucho a la costa y lo ayuda en las correrías.

**Sin embargo, la opinión pública de la época pensaba que la victoria del *Huáscar* era posible.**

La población busca prenderse de lo positivo, de lo que encierra alguna esperanza, pero la gente que estaba más enterada de los temas navales sabía que eso no podía ser permanente, iba a tener un fin. Dicen algunos que en el segundo semestre, ya a partir de agosto, veían que Grau estaba muy melancólico en las noches, porque pensaba que el fin podría ser mañana y no duraría tanto tiempo la buena estrella. No fue una estrella en un sentido genérico, sino fue coraje más calidad profesional, las dos cosas juntas.

**Antes de la pérdida de la Independencia, ¿había alguna esperanza de victoria?**

Sobre el papel la guerra estaba perdida, sobre todo por la Marina. Cuando no había aviación la Marina era todo. Para países con





fuerza grande, dominar el mar era la puerta de entrada al país. En realidad, entramos a la guerra por falta de previsión, no por afán de dominio. Si hubiera dependido del Perú, no habríamos tenido guerra porque nunca la hubiéramos iniciado.

**¿Por qué se considera a Miguel Grau el Caballero de los Mares?**

Por su conducta. Él era el Caballero de los Mares por su comportamiento y los mismos chilenos lo reconocen. Hay una tradición que comenta un historiador chileno, Fernández Larraín, referida a que las familias cristianas en Chile, en los días de las correrías, añadían en las letanías, al rezar el rosario: "que encontremos el *Huáscar*". Era un poco la obsesión de encontrar al *Huáscar* porque se sabía lo que dependía del *Huáscar*. Y su conducta se conocía también. Vicuña Mackenna, un gran historiador chileno, que vivió muchos años en el Perú antes de la guerra, dice en su historia de la guerra que tener el *Huáscar* sin Grau era como tener un trofeo incompleto, porque Grau era parte de la vida del buque. En Chile se respetó su memoria y el nombre de Caballero de los Mares viene de eso, de esa guerra sin violencia innecesaria. Tal vez esa podría ser la definición: una guerra sin violencia innecesaria.



Miguel Grau, donación Mariloli Camarero Cisneros. Foto de Daniel Giannoni. Archivo Histórico de Marina.

**¿Cuál es el legado que nos dejan los tripulantes del *Huáscar*?**

En el caso de personal del *Huáscar*, de los guardiamarinas, de los cadetes, que fueron muchachos, hay testimonios de ellos muy interesantes, que cuentan a sus padres cómo fue la guerra, cómo fue el combate de Angamos. Uno de ellos dice: "Aquí no hubo ningún cobarde, todos se portaron bien". Existía ese sentido del coraje como virtud humana natural, no el coraje como cosas ordinarias. Hubo ejemplos muy altos, como el caso de Enrique Palacios, que parece que estuvo hasta 14 heridas y siguió combatiendo.

Creo que para los peruanos el personal del *Huáscar* es un ejemplo del cumplimiento del deber en las circunstancias más negativas. Pensemos lo que fue el último combate en Angamos, cuando estaba rodeado por toda la escuadra chilena y luchó como si estuviera solo contra un buque. Pienso mucho en cómo sería la mañana del 8 de octubre, cuando en la madrugada descubre los tres humos de una división chilena y sobre las seis de la mañana descubren otros tres humos y ya ven que el combate final es inevitable. Se fue cerrando el cerco hasta que se llegó a Angamos mismo y la gente sobre su puesto con la naturalidad de todos los días. Creo que eso vale mucho en Angamos, la naturalidad en el cumplimiento del deber. Eso que comentamos, si lo hubiera escuchado alguien del *Huáscar*, habría dicho que se exagera porque para ellos fue como la expresión natural del ser humano. A mí me impresiona mucho lo que antes decía, ese espíritu que lleva a cumplir con el

deber sin pensar en el triunfo. Hemos tenido objetivo, pero el triunfo era imposible, no solo por el desnivel de buques, sino por la mala puntería. En Iquique, Grau decide usar el espolón porque los artilleros no apuntan bien y no avanzaba el combate, pero todo eso no lo deprime y más bien mantiene el espíritu.

**Grau muere a los 45 años. Algunos pueden pensar que tenía más edad.**

Para su tiempo era una edad no de viejo, pero sí de plena madurez. Pienso que gozó más en su casa, con su familia, en los años muy cortos de matrimonio. Y eso que decimos de la familia podría decirse de los amigos también. Fue muy leal a sus amigos. Muchos amigos le escriben diciéndole que no confíe tanto en su buena estrella, que no se exponga tanto, pero él lo hacía todo por servicio al deber que tenía entre manos. Creo que Grau es una figura que merece no solo la gratitud sino el respeto a su memoria. Aquí vale comentar lo que todos sabemos, lo que dijo González Prada de él, que era igualmente honesto en el salón de su casa como en el camarote del buque. Y tuvo una visión trascendente de la vida, una visión religiosa, profunda, no simplemente una visión de intereses personales.

**¿Cómo se comprueba la religiosidad en la vida de Grau?**

Un amigo muy cercano fue Carlos Elías, un hombre muy importante en ese tiempo, de gran formación cristiana. La oración que pronuncia el arzobispo Roca y Boloña en el funeral de Grau es muy linda. Comienza cuando dice: "La gloria y el infortunio se dieron cita en Angamos". Es muy difícil decirlo, pero Grau puede ser un modelo que debe tener un país, el hombre que encarna las virtudes principales de un país. Y también encarna al vencimiento de los obstáculos (lo que antes hemos comentado, que tuvo una infancia y una juventud muy difíciles), porque



*"Es muy difícil decirlo, pero Grau puede ser un modelo que debe tener un país, el hombre que encarna las virtudes principales de un país".*

salió adelante como si todo eso fuera sobre rosas.

**¿Cuál es el rol de Julio Octavio Reyes en el *Huáscar*?**

Es el corresponsal de *La Opinión Nacional* en el buque. Su función fue escribir sobre los sucesos de la guerra. Escribió varias crónicas. Ahora, detalles íntimos de su relación con Grau, de una amistad mayor, de eso me parece que no hay un testimonio directo. Fue una persona ordenada, fluida, de servicio al país con información veraz de lo que pasaba en el *Huáscar*. Si lo comparamos con nuestros días, es un poco la visión personal de lo que hoy sería un testimonio cablegráfico o informático, un testimonio más bien anónimo. Se trata de la versión de lo que Reyes vivía, de lo que estaba cerca de él.

**Sin la información que brinda Reyes sobre Grau y el *Huáscar*, ¿sería incompleta la historia?**

No me atrevería a decir tanto, pero sí le





debemos una visión de cómo era la vida en el *Huáscar*. A veces se olvida que en el *Huáscar* vivía gente muy distinta. Estaban los oficiales de Marina, los marineros, los soldados y jefes de tierra, los administrativos, los médicos, los contadores, los fogoneros, los guardiamarinas. Era un mundo en pequeño. Un buque de guerra expresa todas las actividades del ser humano. Y Reyes da un testimonio de ese ambiente.

Merece elogio su función docente de periodista. No transmitir lo dramáticamente negativo, sino más bien lo que pueda suscitar esperanza. No es mentir sino abrir un camino distinto. Yo creo que eso es muy respetable.

**¿Qué le debemos a Miguel Grau?**

La deuda es múltiple y no solo a Grau, sino a la gente que estuvo bajo su dirección. Eso sí, el mérito mayor es de Grau, por esa voluntad de servir en el deber de todos los días. El deber como padre de familia, el deber como esposo, el deber como Comandante del buque. Hay varios testimonios de oficiales que refieren que se le veía contento y animoso en las noches de tertulia con los Oficiales en la cámara del Comandante. Parece que él se volcaba más en la conversación y mostraba mayor intimidad. No era un hombre distante pero sí un hombre reservado, y en esas tertulias se ensanchaba en su comunicación. Le debemos eso, el cumplimiento del deber y el ver la lucha como una obligación moral. La lucha no para exterminar al enemigo, sino para derrotar los medios de agresión.

También esa fidelidad a la vida doméstica, al hogar y al país. Cuando su mujer en una carta le cuenta que algunos dicen que él debe ser Presidente de la República, contesta que no se ha vuelto loco todavía y que su único sitio está en el *Huáscar*. Grau no vistió el uniforme de Almirante. Murió con el uniforme de Capitán de Navío, porque pensaba que el ascenso les correspondía a todos. No fue ostentoso frente al triunfo, no se engañaba internamente. Sabía que el país dependía de él y Bolivia también dependía de él, pero eso no cambió su vida. Seguía igualito y eso es un reflejo de la calidad humana del sujeto. Muchas veces un hombre recibe un nombramiento importante, cambia de conducta y se olvida de sus amigos. Grau no. Él estaba en lo más alto del respeto que merecía un peruano y actuaba como un peruano común y corriente. Le debemos muchos mensajes, pero, sobre todo, del cumplimiento del deber.



Bienvenidos a nuestro

# Repositorio Digital Naval

La Marina de Guerra del Perú pone a disposición del público en general su repositorio digital naval, del fondo documental histórico y la biblioteca central. Este acervo documental esta dividido en cuatro secciones: Biblioteca Central, Colección Fotográfica, Archivo Histórico y Recursos Audiovisuales.









www.patrimoniodocumentalnaval.mil.pe

207 8900 - ANEXO 2388

Buen viento y buena mar PARA TODOS

Síguenos:

# RECORDANDO A LA FLOTILLA DE LANCHAS TORPEDERAS










**CAPITÁN DE NAVÍO ROQUE LORET DE MOLA PACUSSICH**
Ingresó a la Armada Nacional el 1 de marzo de 1957 y egresó como Oficial de Marina con el Grado de Alférez de Fragata de Comando General en la Promoción 1961 de la Escuela Naval, pasó al retiro por mandato de la ley el 1 de enero de 1990 con el grado de Capitán de Navío de la Armada Nacional y es Emérito de la Patria y la Defensa Nacional. Ha seguido Estudios de Post Grado y de Calificación, en la Royal Navy en la Escuela de Guerra Antisubmarina en el HMS VERNON en Portsmouth, Inglaterra, en la Escuela de Inteligencia Nava l, en la Escuela de Guerra Naval (ESUP) de Comando y Estado Mayor residente, Graduado en el Centro de Altos Estudios Militares (CAEM) del Estudio de la Realidad Nacional y de la Defensa Nacional en los Cursos de Alto Mando.Es calificado por Actividad en Guerra de Superficie y por Orientación en Inteligencia, Ciencias Informáticas y Criptografia. Ha sido Pro Secretario de la ASCOREFA en el período 1994-95. Miembro Fundador de la Asociación de Oficiales de Marina en 1992 y se desempeñó como Director Secretario y Primer Vice Presidente entre los años 1992 al 2005; desde el 2013 es Secretario del Consejo de Honor de dicha Institución afin a la Marina de Guerra

**RESUMEN**
El artículo describe el viaje de 7,168 millas marinas desde el puerto de Portsmouth, al sudeste de Inglaterra, hasta el Callao, de seis cañoneras torpederas adquiridas por el Perú al Astillero Vosper Ltd. En la travesía de 22 días de mar y 18 en puertos se demostró la destreza de los marinos peruanos, que admiraron incluso a los navegantes ingleses más experimentados, debido al largo y peligroso viaje de estas naves.

**PALABRAS CLAVE:** Cañonera torpedera, Vosper, Portsmouth, FLOTCATO.

**ABSTRACT**
The article describes the journey of 7168 nautical miles from the Portsmouth Harbor, in South East England, towards Callao, of six cannon torpedo boats purchased by Peru to the Vosper Shipyard Ltd. In the way of 22 days at sea,m and 18 ports it was showed the seamanship of the Peruvian sailors, who were admired even by the most experienced English seamen due to the long and dangerous trip of those vessels.

**KEYWORDS**
Cannon torpedo boat, Vosper, Portsmouth, FLOTCATO.

A las 12:30 horas del 8 de octubre de 2020 se cumplieron 55 años del afirmado del Pabellón de las seis cañoneras torpederas (CT), bautizadas así el 12 de marzo de 1965: BAP *Velarde* (CT 21), BAP *Santillana* (CT 22), BAP *De Los Heros* (CT 23), BAP *Herrera* (CT 24), BAP *Larrea* (CT 25) y BAP *Sánchez Carrión* (CT 26). Las seis naves fueron construidas en los astilleros de Vosper Ltd. de Portsmouth (Inglaterra), bajo contrato autorizado por Resolución Suprema 98 del 26 de febrero de 1964, a un costo inicial de 2´120,000 libras esterlinas (o seis millones de dólares americanos). A ese costo se sumaron los intereses de financiación terminados de cancelar en 1971, por lo que la suma final ascendió a 2´415,646 libras esterlinas con 2 chelines y 11 peniques. Los montos fueron cancelados totalmente por el Ministerio de Marina.

Lanzamiento al mar en Portsmouth: CT21: 10 julio 1964; CT22: 24 abril 1964; CT23: 18 noviembre 1964; CT24: 26 octubre 1964; CT25 y CT26: 18 febrero 1965.

Características
Desplazamiento estándar: 100 ton
Desplazamiento a plena carga: 130 TM





Eslora: 31,5 m (103,4 ft)
Manga: 6,4 m (21 ft)
Calado: 1,7 m (5,6 ft)
Propulsión: 6200 SHP (4,6 MW) de potencia en 2 ejes
2 motores diesel Napier-Deltic. T38-37
2 hélices
Radio de acción: 1100 millas náuticas a 15 nudos
Velocidad máxima: 32 nudos
Dotación: 4 Oficiales y 22 tripulantes
Armamento: 2 cañones de 20 mm/70 cal (0,57"/70 cal) en montajes simples o 1 cañón Bofors de 40 mm/60 cal (1,14"/70 cal) en montaje simple y 2 lanzacohetes en montaje doble, 4 lanzadores laterales de torpedos antisubmarinos, 2 lanzadores fijos de 24 hedgehogs antisubmarinos cada uno y 2 mesas de 12 cargas de profundidad.

Ese día, 8 de octubre de 1965, era aniversario del holocausto de Angamos de 1879 y de la creación de la Marina de Guerra Republicana en 1821. Por decisión del Comandante del BAP *Independencia*, comodoro del convoy, se suprimieron todas las celebraciones correspondiente a la recepción que se había planificado realizar, para agradecer tanto a las autoridades del Almirantazgo, los Comandos de la Base HMS *Vernon*, la Embajada del Perú en Londres, entre otras distinguidas personalidades del astillero y de dicho puerto, en razón de ser un día de duelo por la muerte del Gran Almirante Miguel Grau Seminario, que causó gran impacto y sorpresa a invitados y anfitriones.

Las dotaciones de Oficiales y tripulantes que integraron las primeras dotaciones de la bautizada Flotilla de Cañoneras y Torpederas de la Armada Peruana el 13 de agosto de 1965 fue la siguiente:

**Comandancia de la Flotilla de Cañoneras Torpederas (FLOTCATO):**

Comandante de la FLOTCATO: Capitán de Fragata CG Guillermo Villa Pazos
Medico: Capitán de Corbeta SN MC Pío Aguilar Fajardo

**BAP *Velarde* (CT 21):**
Comandante: Teniente Primero CG Jorge Luna Cárdenas
Segundo Comandante y Jefe de Operaciones y Navegación: Teniente Segundo CG Segundo Gonzáles Díaz
Jefe de Ingeniería: Teniente Segundo CG Eduardo Travlagini Quintanilla
Jefe de Armamento y Cubierta: Alférez de Fragata CG Edmundo Mercado Pérez

**BAP *Santillana* (CT 22):**
Comandante: Teniente Primero CG Walter Indacochea Queirolo
Segundo Comandante y Jefe de Ingeniería: Teniente Segundo CG Alberto Buonamicci Silvestre
Jefe de Operaciones y Navegación: Teniente Segundo CG Hugo Mur Ayulo
Jefe de Armamento y Cubierta: Alférez de Fragata CG Francisco Quiroz Piñeira

**BAP *De Los Heros* (CT 23):**
Comandante: Teniente Primero CG Alejandro Martínez Frisancho
Segundo Comandante y Jefe de Ingeniería: Teniente Segundo CG Dante Gratta Granados
Jefe de Operaciones y Navegación: Teniente Segundo CG Roque Alberto Loret de Mola Pacussich
Jefe de Armamento y Cubierta: Alférez de Fragata Wenceslao Rossell Benavides

**BAP *Herrera* (CT 24):**
Comandante: Teniente Primero CG Edgardo Colunge Guevara
Segundo Comandante y Jefe de Operaciones y Navegación: Teniente Segundo CG César Vallejo Zapata
Jefe de Ingeniería: Alférez de Fragata CG Luis Felipe Benavente Vargas





Jefe de Armamento y Cubierta: Alférez de Fragata CG Moisés Woll Dávila

**BAP *Larrea* (CT 25):**
Comandante: Teniente Primero CG José Siles Llanos
Segundo Comandante y Jefe de Operaciones y Navegación: Teniente Segundo CG Eduardo Paseta Bar
Jefe de Ingeniería: Alférez de Fragata CG Guillermo Scheneider Andersen
Jefe de Armamento y Cubierta: Alférez de Fragata CG Hugo Morán Alva

**BAP *Sánchez Carrión* (CT 26):**
Comandante: Teniente Primero CG Pablo Torres Mendiola
Segundo Comandante y Jefe de Operaciones y Navegación: Teniente Segundo CG Abel Ernesto Zapata Saldaña
Jefe de Armamento y Cubierta: Alférez de Fragata CG Carlos Zagaceta Martínez
Jefe de Ingeniería: Alférez de Fragata CG Javier Bravo Villarán

Cada buque contaba con 22 tripulantes en promedio (la lista va anexa al final), que junto con sus Oficiales fueron enviados a recibir instrucción y entrenamiento de su especialidad. Los Oficiales de Ingeniería y los tripulantes de las plantas de ingeniería fueron a estudiar los motores Napier en la English Electric en Liverpool, instalados en las CT, que eran de última generación. Los Jefes de Operaciones y el personal de sonar, radar, electrónica y señaleros fueron a la Academia de Guerra Antisubmarina de la Royal Navy en el HMS *Vernon* de Portsmouth. A su vez, el resto de las dotaciones se familiarizaban con los equipos de sus respectivas especialidades en las instalaciones del astillero.

Luego de recibir oficialmente las CT y ya con nuestra bandera flameando en su mástil, tuvimos varias salidas a la mar para hacer ejercicios con unidades de la Royal Navy y probar equipos, los que debían ser desinstalados para la travesía desde Inglaterra al Perú y que cada dotación se familiarizara con sus buques. El zarpe se fijó para fines de octubre. Tuvimos que adelantar el zarpe de la flotilla al 20 de octubre, por una gigantesca tormenta que amenazaba con dañarlas si nos manteníamos en Portsmouth, como sucedió con el yate de Winston Churchill y otros en esa localidad.

Con anterioridad a mi estadía en la Academia A/S en el HMS *Vernon*, Oficiales del Almirantazgo nos comentaban que las Marinas de Argentina, Chile y otras habían llevado por seguridad sus torpederas en calzos a bordo de buques mercantes, y que nosotros estábamos locos de pretender hacerlo navegando. Recuerdo que les respondí, confieso que picado en mi orgullo naval, que la Peruvian Navy era la más antigua del continente americano y que la Royal Navy estaba en pañales. El Inca Túpac Yupanqui, con una flota de más de cien embarcaciones a vela, cruzó el océano Pacífico en todas sus extensiones y direcciones, y visitó los archipiélagos de Galápagos, de la Marquesa, de Pascua y de Juan Fernández antes de regresar al Reino del Pirú o de los cuatro suyos. Además, incursionaron hasta cabo de Hornos, el archipiélago del Chiloé por el sur y por el norte hasta la costas de California en Estados Unidos y de Vancouver en Canadá, antes que ellos pusieran sus pies en América. También tuvieron contacto con los aztecas y otras culturas de Mesoamérica. Nosotros éramos herederos de la Primera Escuadra Naval del continente en la era virreinal, cuyo dominio marítimo abarcó desde el golfo de Panamá hasta más allá de cabo de Hornos, con una anchura de 400 leguas marinas, y de la Primera Escuela Naval americana. Si ellos lo habían hecho, nosotros igualmente lo haríamos con éxito, a pesar





de ser temporada de huracanes y grandes tormentas tropicales.
Los ingleses estaban asombrados de nuestra audacia y decisión de llevar navegando tan pequeñas unidades por mares agrestes y con un tiempo inestable. Sobre todo debía tenerse en cuenta la velocidad del BAP *Independencia*, que era menor a la velocidad de nosotros con un eje, lo que nos demoraba en el andar, pero que, ante la magnitud de la tormenta formada en el círculo polar ártico, que no tenía cuándo amainar, nos obligaba a dejarlo a su suerte. El tiempo arreciaba y nos ponía en peligro, como ocurrió al dejar el canal Inglés o de la Mancha y entrar al golfo de Vizcaya, donde nos amenazaba una gran tormenta en formación el 22 de octubre. Eso nos obligó a correr a toda máquina el 23, en demanda de abrigo en la ría de Ferrol del Caudillo en Galicia de España, donde esperamos hasta que llegó el BAP *Independencia*. Esos días fuimos acogidos con gran cariño por el pueblo gallego. Una vez subsanado cualquier daño y abastecidos para continuar nuestro periplo, fuimos agasajados por los colegas de la Base Naval de Ferrol, que agradecimos como se estila entre Marinas amigas. Zarpamos el 26 de octubre.

Nuestro próximo destino era navegar en el golfo de Vizcaya hasta alcanzar el cabo de Finisterre, llamado así desde tiempos antiguos por los europeos, pues creían que allí terminaba la Tierra y comenzaba el mar Ignoto, que en buena cuenta era el Atlántico. Nosotros debíamos superar el Atlántico para llegar a Lisboa a través de la ría del Tajo, en la que nos cruzamos el 28 con grandes transatlánticos como el *IIE France* o el *Queen Mary*, que nos hicieron ver las pequeñas dimensiones de nuestras naves. Esperamos al BAP *Independencia* para amarrarnos al muelle, y luego de dos días de turismo y descanso, dejamos el 30 de octubre la ría del Tajo y cruzamos, cerca de las columnas de Hércules, como llaman a la boca del Mediterráneo, en demanda del archipiélago de las islas Canarias. Tras una navegación de algunos días, recalamos el 1 de noviembre en la isla de Santa Cruz de Tenerife, donde repostamos y nos avituallamos para reponer lo consumido en lo que iba del viaje y aprovechar para conocer la ciudad.

Como dije antes, era tiempo de grandes tormentas en el Atlántico. Luego de un estudio meteorológico y de posibilidades de formación de tormentas, se decidió el 3 de noviembre bajar más al sur, hasta arribar el 8 de ese mes al puerto de Mandelo, en la isla São Vicente, del archipiélago de las islas de Cabo Verde, en Senegal, África, que nos ofrecía la distancia más corta entre África y América del Sur, un poco por debajo de las latitudes en que normalmente se forman los huracanes atlánticos. Eso lo comprobamos en las estadísticas de los Pilot Chart y dedujimos tener tres posibles destinos en caso de requerir ponernos a buen recaudo de una tormenta tropical, que es como nacen los huracanes. Uno era Fortaleza en Brasil, otro era en Georgetown en la Guyana, y un tercero más lejano era Puerto España, en el golfo de Paria, en Trinidad y Tobago, donde se podía hacer una faena de petróleo del BAP *Independencia* en la mar, pues era mayor a nuestro radio de acción.

Nos hicimos a la mar el 9 de noviembre y enrumbamos hacia la costa de América del Sur. Después de 48 horas de buen tiempo, se decidió realizar la faena de transferencia de petróleo. Era una labor jamás intentada, pues requería de un mar calmo para pasar amarras y recibir las líneas para el trasvase del petróleo, mientras éramos remolcados por el *Independencia*. La operación se inició a las 8 de la mañana y las condiciones del día eran excelentes. Una por una, las seis naves fuimos recibiendo el petróleo, que nos aseguraba llegar sin contratiempos a cualquiera de nuestros tres destinos. Al tener



BAP. DE LOS HEROS

la suerte de nuestro lado, nos decidimos por poner proa a Trinidad, a pesar de que el mar volvió a ponerse movido en los días siguientes. Seguimos ganando distancia y acortando el tiempo para llegar a Puerto España, donde llegamos finalmente el 15 de noviembre, luego de cruzar el Atlántico en siete días y pisar finalmente tierra americana.

Al cabo de dos días de descanso y de avituallarnos con lo más necesario, zarpamos en demanda de la isla de Curazao, en pleno mar Caribe, frente a la costa de Venezuela. Este mar es conocido por las tormentas tropicales que se presentan casi sin dar aviso. En esa época no existían satélites meteorológicos como hoy, que alertan con tiempo para capear la tormenta, y solo dependíamos de los meteos (mensajes meteorológicos predictivos para el día). Debíamos descifrar los datos que se consignaban en un código cifrado, recibido por morse y por teletipo, y así llegamos con bien a los dos días, el 17 de noviembre. En Willemstad se constató una fisura en el espejo de la popa de la *Larrea*, y al no haber medios para repararla se decidió, luego de faenar petróleo, zarpar hacia Panamá el 18, donde suponíamos que habría más posibilidades. Tras cuatro días de surcar las costas de Venezuela y Colombia, llegamos al puerto de Colón el 22 de noviembre, pero no encontramos las facilidades necesarias, así que el ingenio marinero, que nunca nos falta, logró izar la popa de la CT 25 y con los buzos del *Independencia*, bajo la dirección del Capitán de Corbeta Jorge Camino Rasso, Jefe de Ingeniería de esa nave, se soldó el espejo, que estuvo listo para cruzar el canal de Panamá y continuar el periplo hacia el Perú.

El cruce se inició el 23 de noviembre navegando con práctico a bordo, como es de rigor, y desde Colón subimos por las




**BAP. HERRERA**

esclusas del lago Gatún, al que navegamos en toda su extensión hasta tomar el paso de Culebra y llegar a las esclusas de Pedro Miguel y, finalmente, a la última esclusa de Miraflores. Así continuamos el viaje y pasamos el puente de las Américas, donde dejamos los prácticos casi al ocaso, salimos al golfo de Panamá y ya en el Pacífico enrumbamos a la patria. Pero el Pacífico nos guardaba una sorpresa. Al amanecer del 24 de noviembre se puso muy agitado, tanto o más que los agitados mares que habíamos dejado al otro lado del Atlántico. Tanta era la fuerza que un golpe de mar desencapilló el ancla a la *De Los Heros* (CT 23). Se escapó hasta el último grillete con el ancla totalmente a la pendura al mediodía y nos impidió navegar por el peligro a que se enredara en los ejes de la hélices.

El movimiento era tan fuerte que rolar y cabecear eran casi sucesivos. Por tal motivo, nos separamos de la formación para izar el ancla a mano, a fin de evitar algún accidente fortuito en nuestro personal. Lo hicieron los otros tres Oficiales, el Comandante Martínez, su segundo Gratta y el Oficial de Cubierta Rossel, bien amarrados, mientras yo maniobraba el buque para mantenerlo orientado a las olas. Tras casi dos horas de extenuante labor, concluimos la izada y asegurada en firme del ancla. Luego nos unimos al convoy lo más rápido posible que el mar nos lo permitió.

Al día siguiente, ya en aguas peruanas, seguimos viaje hacia bahía Salinas, en el puerto de Huacho, en donde el 27 de noviembre armamos las CT y pintamos todo lo dañado por el viaje. Una vez todo bien tiza, pusimos proa al Callao el 1 de diciembre, donde nos esperaban desde tempranas horas de la mañana el Presidente Constitucional de la República, Don Fernando Belaunde Terry, con su gabinete en pleno, el Ministro de Marina, Contralmirante AP CG Luis Ponce Arenas,





acompañado del Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP CG. Alejandro Martínez Claude, mandos navales de la Escuadra y la Base Naval, Oficiales, Cadetes y Tripulantes, nuestros familiares y amigos, para darnos la bienvenida de rigor con todos los buques de guerra y mercantes empavesados y sonando sus pitos y sirenas a nuestro paso, en demanda del muelle antedique donde nos esperaban toda la comitiva oficial. Eran las 11 del 1 de diciembre, cuando amarradas y abarloadas subieron a darnos la bienvenida y conocerlas.

Habíamos navegado 7,168 millas marinas a un promedio de 13,7 nudos durante 22 días de mar y 18 días en puertos, lo que nos daba 40 días de singladura. Ello causó sorpresa a muchos experimentados navegantes, por las unidades pequeñas que se veían y eran nuestras naves de 110 toneladas y 30 metros de eslora por 8 de manga y 3 de puntal. En realidad, eran muy pequeñas pero muy marineras, lo que nos demandó mucha pericia y un valor a toda prueba, desplegado en el viaje por todas nuestras jóvenes dotaciones de las seis torpederas, que en promedio era de 23,8 años de edad, para arribar en perfectas condiciones y sin ninguna baja que lamentar.

Los ingleses, asombrados de nuestro periplo, en las condiciones que les narré, enviaron mensajes por cable en los que felicitaban a las dotaciones de la Flotilla de Cañoneras Torpederas. El más elocuente fue el del Almirantazgo de la Royal Navy del Reino Unido, "Que consideraba como la más grande hazaña naval después del viaje de Colón a América por lo pequeñas de nuestras CT en tiempo de grandes temporales". Igualmente lo hizo la BBC, que nos monitoreó durante toda la travesía y, por supuesto, los directivos del



BAP. SÁNCHEZ CARRIÓN





Astillero Vosper Ltd., que se ganó con nosotros un prestigio que jamás imaginó. Así lo expresa en la siguiente carta:

> Señor Vicealmirante Alejandro Martínez Claure
> Comandante General de la Marina
> Lima, Perú
>
> Todos aquí en Vosper enviamos a Ud. y a la Marina Peruana nuestra felicitación por la magnífica hazaña marinera cumplida por la flotilla de cañoneras torpederas. Nosotros hemos observado su ruta con gran admiración. Le ruego envíe nuestros mayores deseos y haga saber nuestro orgullo por el éxito alcanzado.
>
> Christopher Dreyer

Con motivo de la adquisición y construcción de las seis CT en el Astillero de Vosper Ltd., se estrecharon las relaciones con el Almirantazgo británico, como se puede constatar en las siguientes notas de ese año:

> En ese contexto de buenas relaciones navales y de intercambio tecnológico entre las Armadas de Gran Bretaña y la peruana, el Vicealmirante Carlos Monge Gordillo, Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, viajó con destino al Reino Unido como invitado oficial del Almirantazgo británico para vigilar las instalaciones y unidades de la Real Marina Inglesa. También inspeccionó en los astilleros Vosper el estado de las patrulleras mandadas a construir[1].

Esta visita se realizó semanas previas al lanzamiento en Southampton del BAP *Velarde* y del BAP *Santillana*, llevado a cabo el 10 de julio y el 24 de agosto, respectivamente[2].

El 10 de octubre del mismo año arribaron al Callao en visita de cortesía el HMS *Tiger*, el HMS *London*, el HMS *Penelope*, el HMS *Odín* y el HMS *Wave Chief*, bajo el mando del Vicealmirante Sir Fitzroy Talbot[3].

El 26 de enero, en una visita informal, arribó a nuestro primer puerto el navío de escolta HMCS *Cape Scott* de la Real Armada del Canadá, [que se convirtió] en el cuarto buque de aquella nación en arribar al Callao[4].

La historia de la Flotilla no se acaba con esta proeza de la travesía de Portsmouth al Callao, ya que fuimos integrados a la Flota de la Comandancia General de la Escuadra, precursora de la Comandancia General de Operaciones de la Marina. Se suponía que la FLOTCATO tenía cuatro roles de operación de sus Unidades. El primero era ejecutar raid de ataque de superficie con torpedos y artillería a unidades de superficie enemigas. El segundo era realizar operaciones de guerra antisubmarina con torpedos y cargas de profundidad a submarinos incursores en el Mar de Grau. El tercero era apoyar las operaciones de desembarco con cohetes. Y el cuarto rol era el patrullaje contra la presencia de pesqueros en todo el Mar de Grau. En esos días no existía unidades de guardacostas y la FLOTCATO con su desempeño permitió la necesidad de creación del Cuerpo de Guardacostas años más tarde.

---

1. REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: Revista de Marina. Setiembre-octubre de 1964. Nro. 3, p. 356.
2. REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: Revista de Marina. Setiembre-octubre de 1964. Nro. 4.
3. REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: Revista de Marina. Setiembre-octubre de 1964. Nro. 5, p. 631. "This is one of the few families in the English aristocracy which traces alike its descent and its surname from the Norman conquerors of England". Talbot (family) (Encyclopaedia Britannica, 1963, vol. 21, p. 760)
4. REVISTA DE MARINA. Crónica nacional. En: Revista de Marina. Enero-febrero de 1965. Nro. 1, p. 115.








Durante nuestras operaciones, que fueron encomendadas por el COMDRA, participamos en cuanto operativo programado por la Escuadra. Lo hicimos defendiendo puertos o atacando convoyes o sirviendo de cortinas interiores de las naves capitales contra ataques por submarinos, aprovechando las limitaciones que causábamos con nuestro batir de hélices y la efectividad de nuestros ASDIC (sonares) en ejercicios singulares A/S, no creados por la USNAVY o la misma Royal NAVY, sino por nosotros gracias a la experiencia acumulada por las quejas de los Comandantes de los Submarinos al malograrles sus ataques. Una vez detectados, nos encimábamos sobre ellos y les impedíamos atacar al objetivo como normalmente lo hacían. Además, los atacábamos con cargas de profundidad, mientras estaban bajo nuestras múltiples pasadas sobre ellos.

Dejo constancia de quien fuera nuestro Segundo Comandante de la FLOTCATO, en ese entonces el Capitán de Fragata CG Submarinista Rómulo Aste Batista, quien nos trasmitió toda su experiencia como Comandante de Submarino. Su ayuda fue muy útil en nuestro entrenamiento A/S. Nuestra operación no fue lo exitosa que se esperaba en el apoyo a los desembarcos de la IMAP, por no ser nuestras armas lanzacohetes las requeridas en embarcaciones tan movedizas como las CT, ya que afectaban su precisión y disparo contra blancos de todo tipo, al ser operadas manualmente por dos servidores. Sin embargo, nuestros lanzacohetes iluminantes eran insuperables cuando los disparábamos para iluminar los blancos enemigos, tiempo suficiente para permitirnos lanzar nuestros torpedos sobre ellos y a la vez impedir que nos viesen.

A partir de 1965, fuimos constituidos en tres divisiones, con dos CT por cada una. Muchos Oficiales fueron relevados por ascenso o por ingresar a Escuelas de Calificación, lo que significó el reordenamiento de las dotaciones originales. Los que permanecimos asumimos los comandos de nuestras naves. En el caso del Comandante de la FLOTCATO, que ascendió a Capitán de Navío CG, Guillermo Villa Pazos, tuvo que dejar el Comando por ser cambiado a un cargo de mayor jerarquía. Me permito hacer una pequeña reseña de su comisión





y comando. Él nos conocía en gran parte a todos los Oficiales, que fuimos Aspirantes o Cadetes de la Escuela Naval cuando él era Oficial de Disciplina en 1957, como era el caso de los Tenientes Martínez, Siles, Indacochea, Gonzáles, Paseta, Buonamicci, Zapata, Vallejo, Mur, Trabaglini y quien escribe, además del Alférez de Fragata Schneider. No conocía al resto y, por lo tanto, sus exigencias eran mayores con ellos.

De todos los nombrados, algunos viajaron con anticipación para el control de la construcción de los buques. Los que hicimos el viaje de ida con el Vicealmirante Villa, a bordo del BAP *Independencia*, fuimos los Tenientes Segundos Gonzáles, Paseta, Zapata, Mur y este escribidor. El resto de la comisión estaba conformada por los nueve Alféreces de Fragata y un centenar de tripulantes de toda especialidad que íbamos a requerir para dotar las CT. No teníamos ni idea de cómo serían ni cómo dotaríamos las CT (muchos creían que serían como corbetas de bolsillo).

Desde el primer día que nos presentamos a sus órdenes en su oficina del Ministerio de Marina en la avenida Salaverry, el Vicealmirante Villa Pazos nos hizo ver que en nada había cambiado su carácter y figura, por lo cual no nos asombramos de los cargos que nos dió a cada uno. Al Teniente Gonzáles lo hizo responsable de todo el personal, que fue dividido en tres secciones. La primera se la asignó al Teniente Paseta; la segunda, al Teniente Zapata; y la tercera, a mí. En adición, me designó Secretario de la Comisión, encargado de los furrieles y, conocedor de mi desempeño como Jefe de Protocolo de COMDRA, recién egresado como Alférez de Fragata y tener magníficas referencias, me encargó la selección de los cocineros y mayordomos, quienes también estarían a mis órdenes durante todo el viaje. A su vez, el Capitán de Corbeta SN MC Pío Aguilar Fajardo, que era médico, se encargaría de la preparación de los enfermeros; el Teniente Mur, mi compañero promocional, quedaba encargado de conseguir los cuadros de los Héroes, cuyos nombres llevarían cada una de las CT, así como de dotarlas de Pabellones y planes de banderas. Además, todos los nombrados seríamos responsables del correcto uniforme de los Oficiales y personal a nuestras órdenes en cada sección, y de su personal presentación y aseo, durante todo el viaje.

En mi caso, por ser el Secretario, debía preparar las órdenes permanentes de la Flotilla, los legajos de correspondencia de cada CT, instrucciones a los radioperadores y a los Alféreces. A estos últimos los instruía sobre meteorología práctica y especialmente sobre mal tiempo, y les enseñaba a descifrar los meteos. Hicimos traducciones sobre problemas de navegación y diariamente debía controlar los resultados de las observaciones astronómicas realizadas durante las guardias. Asimismo, daba clases a los otros Tenientes sobre temas de sus especialidades y preparaba reseñas acerca de cada puerto al que arribamos en el viaje y la manera de comportarse durante los francos. Teníamos muy poco tiempo para nosotros. En cada puerto nos encargaban en parejas de dos tenientes salir a comprar lo necesario para las CT. así lo hicimos en Panamá y Alemania.

Todo lo anterior nos sirvió para templar nuestro carácter y ser capaces y responsables de llevar a cabo nuestra misión de dotar las CT y traerlas con éxito al Perú, como así ocurrió. Por ello, desde aquí rindo mi sentido recuerdo al Vicealmirante Villa Pazos, sobre todo por ser fiel a la promesa que nos hizo en el restaurante Sherazade, en Portsmouth, la noche del 8 de octubre de 1965: al llegar a los más altos cargos, establecería que cada 8 de octubre se conmemoraría en la mañana el sacrificio del Almirante Grau, y terminados los actos correspondientes se celebraría el Día de la







Primera dotación BAP *De Los Heros* CT 23- 08 Oct. 1965. Alférez de Fragata Wenceslao Rossell Benavides, Teniente Segundo Dante Gratta Granados y Teniente Segundo Roque Loret de Mola Pacussich, en Portsmouth.

Marina con un gran almuerzo de camaradería, con asistencia de todos los Oficiales de Marina en servicio y los ya retirados en las instalaciones del Club de Oficiales de La Punta.

Volviendo a nuestra historia de 1966 sobre el accionar de las CT, se nos comisionó a patrullar en las aguas no delimitadas del Mar de Grau: en el norte con base en Paita o Los Órganos, en el centro con base en Chimbote, y en el sur con base en Ilo o San Juan de Marcona. Cada patrullaje duraba entre 30 a 60 días de constante exploración inopinada, a veces con el apoyo de la Aviación Naval o, en contadas ocasiones, de la FAP. Como resultado de estos patrullajes realizados durante nueve años, logramos las capturas de *tunas clippers* de diferentes banderas (como Estados Unidos, Panamá, México, etc.), camaroneras ecuatorianas, bolicheras chilenas, así como balleneras japonesas y coreanas, que abastecían a buques factorías fuera de los límites de la Zona Marítima de Soberanía y Jurisdicción del Dominio Marítimo del Perú hasta las 200 millas marinas. Las multas impuestas reportaron muchas divisas al Tesoro Público. Recuerdo, de manera muy especial, cuando el BAP *Velarde* (CT 21) capturó 20 embarcaciones que pescaban atunes en el norte y las llevó a Talara, donde nunca se había visto tal cantidad de lanchas apresadas por una sola CT. En los nueve años que las CT estuvieron a órdenes de COMDRA se capturaron varios cientos de embarcaciones faenando en nuestro Mar de Grau. Fui actor y testigo de ello, como Comandante del BAP *Velarde* y Segundo del BAP *De Los Heros*, en mis cinco años de servicio en la FLOTCATO.




Singladura de la FLOTCATO desde Portsmouth al Callao.



Trasferencia de Petróleo al BAP *De Los Heros* en el Atlántico a remolque por el BAP *Independencia* el 11 de Noviembre de 1965.





Nuestra labor y celo que dimos efectivamente con nuestros permanentes y efectivos patrullajes en el control del Mar de Grau, evitando y capturando a buques de otras banderas que pretendían incursionar en nuestras aguas con fines inamistosos, se debió a la importancia de contar con un Cuerpo de Guardacostas *ad hoc*, y que motivó al Supremo Gobierno a su potenciamiento.

Todas ellas fueron rebautizadas en 1975:

BAP *Velarde* (CT-21) como BAP *Río Vítor* (PC-229)
BAP *Santillana* (CT-22) como BAP *Río Ica* (PC-228)
BAP *De Los Heros* (CT-23) como BAP *Río Chicama* (PC-224)
BAP *Herrera* (CT-24) como BAP *Río Pativilca* (PC-225)
BAP *Larrea* (CT-25) como BAP *Río Huaura* (PC-226)
BAP *Sánchez Carrión* (CT-26) como BAP *Río Locumba* (PC-227)

Nuestras CT fueron transferidas a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, para cumplir la misión que tuvimos en la Fuerza de Superficie durante casi una década y otra tanto en el Cuerpo de Guardacostas, hasta que finalmente fueron retiradas del servicio. A mediados de los años 80 fueron desguazadas, para dar paso a otras unidades guardacostas equipadas apropiadamente, que las relevaron y continuaron su estela de experiencia adquirida.

En esta significativa ocasión conmemoramos su incorporación a la Escuadra Naval del Pacífico hace 55 años de su arribo al Callao. Además, formaron a muchas generaciones de marinos, a quienes entrenaron en guerra de superficie y A/S, para ser promovidos a mayores responsabilidades, y con sus capturas contribuyeron a recuperar la inversión del Tesoro Nacional en su construcción y adquisición.

La relación de los tripulantes de la primeras dotaciones en el orden de antigüedad en cada Cañonera Torpedera fue la siguiente:

**BAP Velarde (CT 21):**
OM1 Mot. Julián Cabrera, OM2 Mot. Rubén Padilla, OM2 Señ. Víctor Flores, OM2 Tor. Claudio Díaz, OM2 Ele. Sebastián Arbieto, OM3 Mot. Wilfredo Castro, OM3 Mot. Víctor Toulier, OM3 Art. Juan Nizama, OM3 Eco. Teófilo Arana, OM3 Coc. Fausto Atoche, Cb1 Tor. Francisco Mego, Cb1 Rar. Félix Ramos, Cb1 Son. Juan Núñez, Cb1 Ele Juan García, Cb1 Rad. Héctor Arellano, Cb1 Fur. Teórico Rojas, Cb1 San. Miguel Malásquez, Cb1 Mot. Edén Delgado, Cb1 Art. Carlos Martínez, Cb1 May. Iván Troyani, Mar1 Señ. José Espinoza y Mar1 Señ. Oswaldo Puglisevich.

**BAP Santillana (CT 22):**
OM1 Mot. Baudilio Morán, OM2 Mot. Alejandro Michue, OM2 Tor. Antero Roca, OM2 Ele. Néstor Araníbar, OM3 Mot. José Guzmán, OM3 Mot. Sergio Paulet, OM3 Señ. José Joya, OM3 Art. Godofredo Flores, OM3 ECO. Hugo Fernández, Cb1 Mot. Carlos Neyra, Cb1 Art Rodolfo Loyola, Cb1 Tor. Miguel Guillén, Cb1 Rar Eduardo Vilela, Cb1 Ele. David Urbano, Cb1 Rad. César Lobatón, Cb1 Fur. Segismundo Jiménez, Cb1 San. Ricardo Portuguez, Cb1 Son. Juan Fernández, Cb1 Coc Ruperto Auqui, Cb1 May. Cipriano Huarcaya, Mar1 Señ. Marcial Mego y Mar1 Señ. Víctor Agapito.

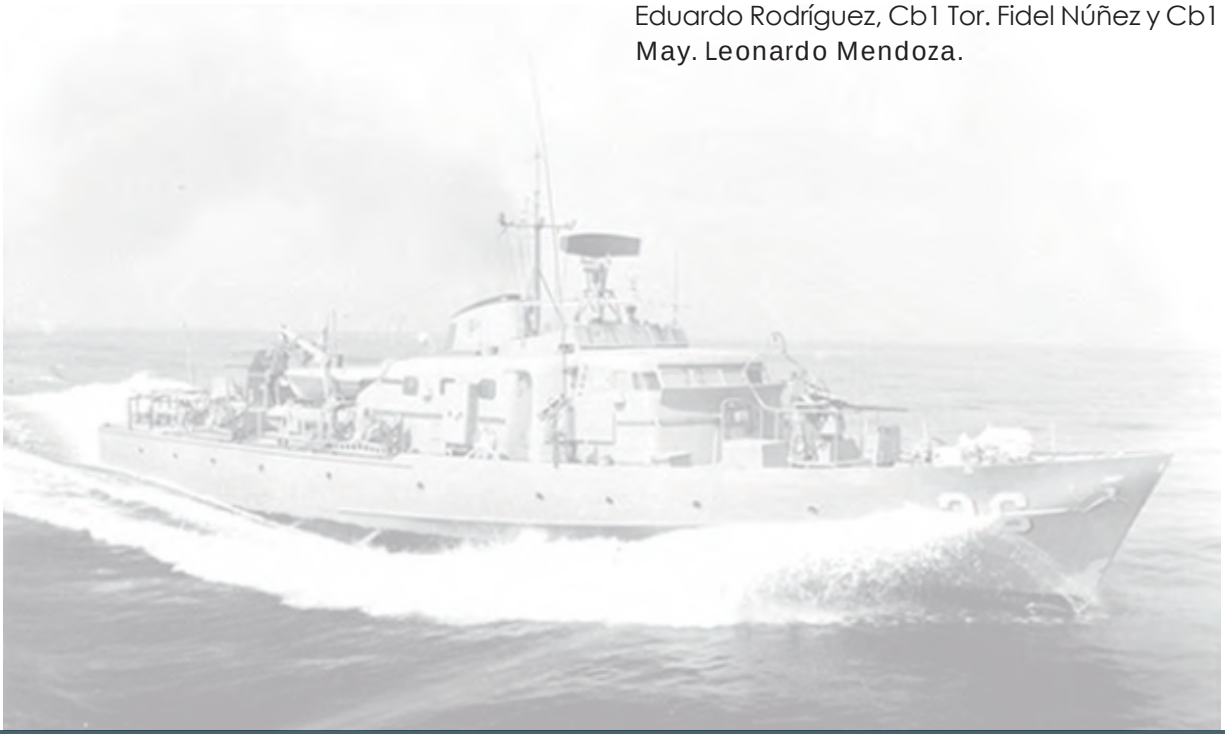
**BAP De Los Heros (CT 23):**
OM1 Ele. Leonardo Rey Palomino, OM1 Antonio Lobatón Closet, OM1 Mot. Antonio Diez Huby, OM2 Tor. Fernando Arce Valdivia, OM2 Mot. Arturo Rengifo Pérez, OM3. Mot. Porfirio Villafuerte Vaca, OM3 Coc. Lorenzo Mendoza Chil, OM3 Eco. Félix Ramos Guerrero, OM3 Señ. José Bedregal Zegal, OM3 Art. Teodoro

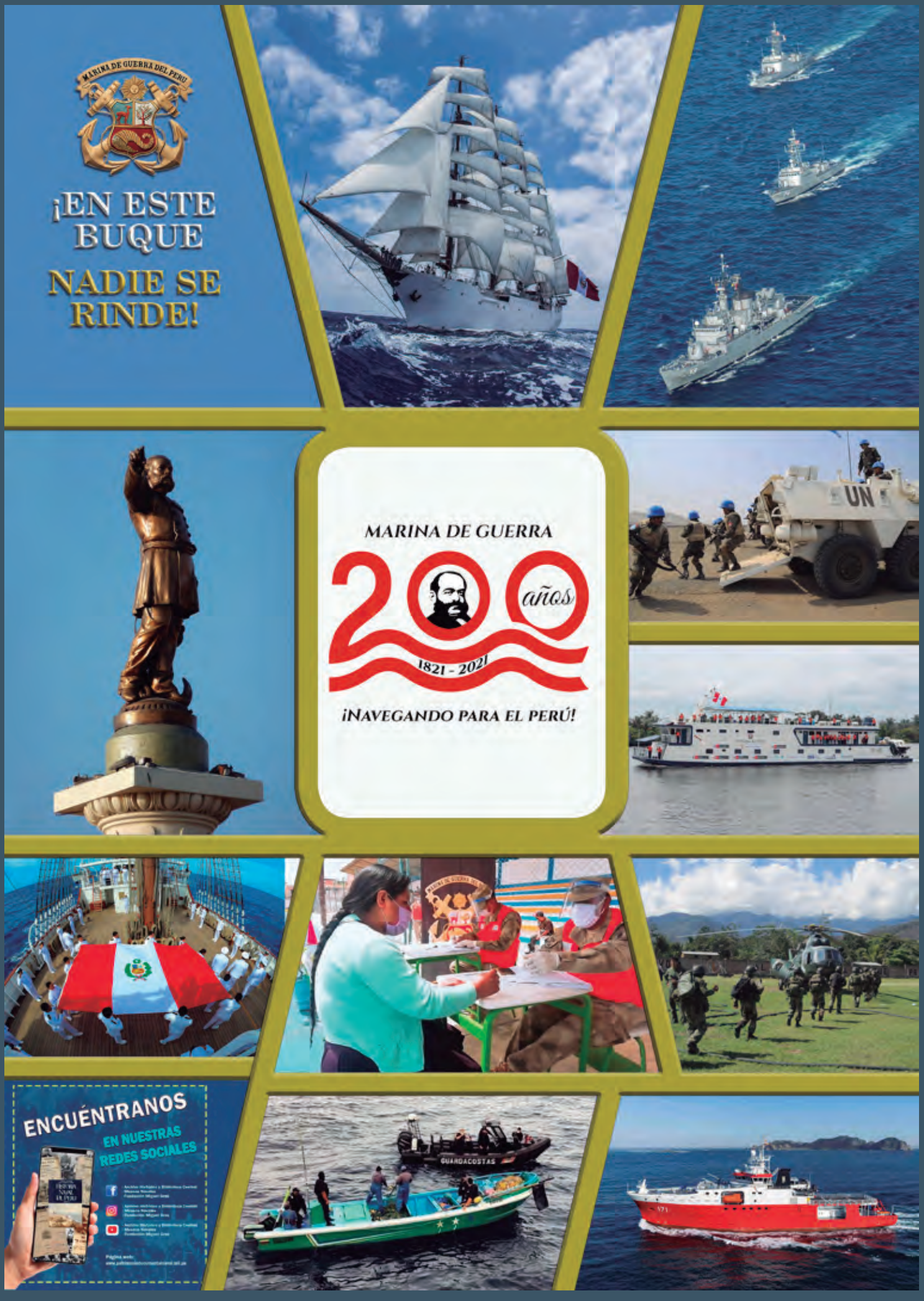
Hidalgo Kahn y Cb1 Ele. Evaristo Bernal, Cb1 Art. Javier Nina Ríos, Cb1 Fur. Gregorio Arias Norberto, Cb1 San. Manuel Tolentino Rivas, Cb1 May Rigoberto Leonardo Montalvo, Cb1 Tor. Celestino Pachas Manco, Cb1 Mot. Walter Chavez Tapia, Cb1 Rar Casimiro Espinoza Ochoa, Cb1 Son. Enrique Cáceres Cáceres, Cb1 Rad. Lucio Iparraguirre Viera, Mar1 Señ. Juan Paredes Rivas y Mar1 Señ. Jaime Hamilton Cabrera.

**BAP Herrera (CT 24):**
OM1 Mot. Santiago Díaz, OM1 Rad. Rodolfo Sayas, OM2 Mot. Carlos Pacheco, OM2 Tor. Rubén Huertas, OM2 Ele. Darío Herrera, OM3 Mot. César Vela, OM3 Mot. Alfredo Zarate, OM3 Señ. Miguel Pacherris, OM3 Art. Jaime Castro, OM3 Eco. Nicolás Salas, OM3 Fur. Bernardo Sánchez, OM3 Coc. Julio Bacalla, Cb1 Mot César Ormeño, Cb1 Art. Hugo Zapata, Cb1 Tor. Emilio Marcelo, Cb1 Son. Luis Domenack, Cb1 Rad. Pedro Sosa, Cb1 Rar. Enrique Manco, Cb1 Ele. Augusto Inga, Cb1 San. Abel Álvarez, Cb1 May. Leónidas Capcha, Mar1 Señ. José Morales y Mar1 Señ. Lindor Paria.

**BAP Larrea (CT 25):**
OM1 Mot. Manuel Calderón, OM2 Mot. Raúl Coahila, OM2 Tor. Jesús Palacios, OM2 Ele. Víctor Fajardo, OM3 Mot. Carlos Carranza, OM3 Mot. Carlos Quiñónez, OM3 Señ. José Navarrete, OM3 Art. José Alcántara, OM3 Eco. Alfonso Guevara, OM3 Coc. Zenón Althaus, Cb1 Mot. José Chirinos, Cb1 Art. Pedro Falla, Cb1 Tor Pedro Orellana, Cb1 Rar. Jorge Holguín, Cb1 Son. Juan Ibárcena, Cb1 Ele Juan Llontop, Cb1 Rad. Juan Flores, Cb1 Fur Bladimiro Soto, Cb1 San. Fernando Palao, Cb1 May. Gerardo Quintanilla, Mar1 Señ. Gaspar Córdova y Mar1 Señ. Juan Amasifuén.

**BAP Sánchez Carrión (CT 26):**
OM1 Mot. Oscar Quiñe, OM2 Mot. Román Ninahuanca, OM2 Mot. Gregorio Martínez, OM2 Tor César Arbolera, OM2 Ele. Luis Calderón, OM3 Mot Toribio Alarcón, OM3 Señ. Juan Salazar, OM3 Art. Alfonso Olivo, OM3 Eco. Luis Núñez, OM3 Rad. Abraham Tellería, OM3 Co Luis Huapaya, Cb1 Mot. Alberto Bogino, Cb1 Art. José Ramos, Cb1 Rar. Orestes Betetta, Cb1 San. Julio Barrionuevo, Cb1 Ele. Inocencio Chana, Cb1 Fur. Roger Guizado, Cb1 Son. Eduardo Rodríguez, Cb1 Tor. Fidel Núñez y Cb1 May. Leonardo Mendoza.




MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
¡EN ESTE BUQUE NADIE SE RINDE!
MARINA DE GUERRA
200 años
1821 - 2021
¡NAVEGANDO PARA EL PERÚ!
UN
ENCUÉNTRANOS
EN NUESTRAS REDES SOCIALES
GUARDACOSTAS






# LA LIBERTAD EN EL LEJANO ORIENTE

## UN CONCEPTO DISTINTO A NUESTRA VISIÓN OCCIDENTAL



# *La libertad en el lejano oriente. Un concepto distinto a nuestra visión occidental*



**CAPITÁN DE CORBETA ALBERTO GUTIERREZ GOZZER**
Egresado de la Escuela Naval el 1 de enero 2006, licenciado en Ciencias Marítimo-Navales y calificado en Ingeniería Naval. Se ha desempeñado en cargos de ingeniería y de apoyo a la pacificación nacional resaltando como Segundo Comandante de Base de Control Fluvial *CAMISEA* y Jefe del Departamento de Ingeniería del B.A.P. *UNIÓN*. Graduado de los cursos de Básico y Estado Mayor de la Escuela Superior de Guerra Naval, y curso de Comando y Estado Mayor del Naval Command College de la República Popular China. Actualmente se desempeña como Jefe del Departamento de Plataforma y Jefe de la Oficina del Sistema de Mantenimiento Planificado de la Armada de la Dirección de Alistamiento Naval.

**RESUMEN**
El presente artículo tiene como finalidad compartir mis experiencias de convivencia a lo largo de la pandemia que se originó en la Ciudad de Wuhan durante mi curso en la República Popular China y establecer las diferencias sociales de cómo su ciudadanía y sus Fuerzas Armadas llevaron a cabo la batalla en contra de esta enfermedad.

**PALABRAS CLAVE**
Sociedad, China, COVID-19, libertad individual, libertad colectiva, comunidad, ciudadanos, realidad, información, líder, disciplina, esperanza.

**ABSTRACT**
The purpose of this article is to share my experiences of coexistence throughout the pandemic that originated in the City of Wuhan during my course in the People's Republic of China, and to establish the social differences of how its citizens and its Armed Forces carried out the battle against this disease.

**KEYWORDS**
Society, China, COVID-19, individual freedom, collective freedom, community, citizens, reality, information, leader, discipline, hope.

El 7 de setiembre del 2019 fui enviado en misión de estudios a la Academia de Comando Naval situada en la antigua e histórica capital de la República Popular de China, la ciudad de Nanjing en la provincia de Jiangsu. Específicamente fui a capacitarme en el curso de Comando y Estado Mayor de la Marina del Ejército de Liberación Popular de este gran país asiático o "PLA NAVY" (Popular Liberation Army), por sus siglas en inglés.

Desde que uno pisa el aeropuerto puede sentir cómo es que la cultura occidental se va minimizando y la cultura china se va a abriendo camino a pasos agigantados; inclusive utilizar un servicio público puede llegar a ser sorpresivamente complicado, ameno o una experiencia completamente tediosa (dependiendo del humor y la prisa que lo acompañe a uno).

Pasé el primer semestre dentro de un régimen académico muy colorido e interesante, ya que en parte de la malla curricular se nos exigió aprender acerca de la cultura china, teniendo así cursos sobre pensadores, economía, régimen político, historia y algunos otros aspectos culturales de su sociedad. Inclusive se nos exigió tener





un nivel básico del idioma chino, el cual a experiencia propia y para recomendación del lector, puedo decir que es bastante difícil, la paciencia debe ser su aliado y debe ser tomado como un reto. No es secreto ni exagerado deducir que sólo aprenderíamos los aspectos que ellos nos querían enseñar, obviamente aquellos que reflejaran y resaltaran lo mejor de su sociedad.

Dura sería la realidad que nos golpearía unos meses después con una enfermedad que pondría de cabeza la "normalidad" en la que vivíamos, la cual me enseñaría y demostraría en carne viva lo que esa sociedad es capaz de hacer; estando en la misma situación que millones de ciudadanos chinos, bajo las mismas condiciones y expuesto a los mismos peligros podría decir (en el amplio contexto social del momento), que viviría bajo su régimen y acataría sus normas transitorias más rígidas por igual, ya que a esta enfermedad no le importaría mi condición diplomática o la representación internacional que estaba ejerciendo.

Hasta ese momento creí que por el hecho de haber llegado a este país podía darme el lujo de decir que lo conocía, pero no me imaginaba que sólo acariciaba la cultura china de manera superficial. Para aprender no existe mejor método de enseñanza que la experiencia propia o, como diría Confucio "Me lo contaron y lo olvidé; lo vi y lo entendí; lo hice y lo aprendí"; es decir, pasaría de la teoría a la práctica en un abrir y cerrar de ojos debido a una situación anormal y completamente inesperada, tal y como lo hace una pandemia, la misma que nos pondría a China y a mí mismo, en el ojo de la tormenta.

Es menester diferenciar en esta lectura el socialismo como corriente filosófica, del concepto del uso de la libertad que percibí dentro de China al día de hoy. En esta



lectura pretendo resaltar y compartir un conocimiento no enseñado en aulas que se traduce en una forma particular de actuar, no optando una posición política ni menos apoyando a un régimen en particular.

Habiendo dicho esto, una de las cosas que aprendí durante mi estadía en la República Popular de China fue el concepto socialista de libertad o libertad colectiva, muy distinto al concepto de libertad que practicamos en occidente debido al uso disímil que damos a este derecho fundamental. Es una diferencia sutil pero muy poderosa para ser utilizada en estos tiempos, la cual me ha demostrado su efectividad durante la pandemia que se originó en la ciudad de Wuhan, a unos cientos de kilómetros de Nanjing. Parte de las medidas no difirieron mucho de las tomadas en los países de América, Europa y el resto del mundo: confinamiento obligatorio, distanciamiento social, uso de mascarillas, cancelación de clases, restricción de eventos sociales, cierre de cines, restaurantes, discotecas y centros de esparcimiento en general, entre



La voluntad y disciplina del ciudadano chino es estricta y la esperanza nunca se perdió.

otras. Entonces, ¿por qué China puede decir que tiene el virus controlado al día de hoy, mientras que el resto de países sigue presentando elevados números de contagios y muertes? ¿Cómo puede ser posible que en la ciudad de Wuhan se realice una fiesta para celebrar el término de las medidas impuestas por el gobierno chino y en el resto de países la gente se exponga a salir a protestar en las calles por la nueva imposición de las mismas medidas? Es en estos puntos que debemos reflexionar acerca del uso del concepto que tenemos acerca de la libertad que ejercemos actualmente. Me refiero al ejercicio de la libertad de derechos a nivel personal y de la libertad de derechos a nivel colectivo o de grupo de individuos.

En China prevaleció la libertad de derechos como comunidad, es decir, trabajo en equipo pensando desinteresadamente en el hecho de que su comunidad está bien y en que todas las personas que la conforman estarán bien. Dicho de manera simple, más el "nosotros" y menos el "yo". Esta forma de ver el concepto de libertad hizo que las personas se organizaran bajo un objetivo claro y con medidas dadas por el Partido Comunista Chino que tuvieron lógica. La voluntad y disciplina del ciudadano chino es estricta y la esperanza nunca se perdió.

Los que tienen la suerte de conocer China sabrán que gran parte del movimiento comercial al menudeo se realiza por vía de correos físicos, es decir, los alimentos, regalos y compras en general se realizan a través de aplicaciones y se entregan a domicilio. Una vez dada la orden del aislamiento obligatorio, las únicas empresas que continuaron con sus operaciones fueron las que realizaban labores de envío. Esas empresas que alguna vez trabajaron realizando reparto de artículos de la vida cotidiana se dedicaron a la labor de entrega de medicamentos e insumos de





protección para el personal de salud, siendo las únicas empresas que apoyaron con una labor que el gobierno por sí mismo y en ese momento, no hubiese podido realizar debido a lo grande de la operación y a la premura en sí misma.

La impresión que me llevo de un pueblo que sin tener un conocimiento previo de lo letal que podía ser el COVID-19, sin tiempo de reacción y con mucho en riesgo, es exageradamente buena, debido a la firmeza de casi 1,400 millones de ciudadanos en hacer lo correcto para salvaguardar el bienestar colectivo; y debo de reconocer que gracias a esta experiencia puedo darme el lujo de comparar a los países de occidente con este gran país asiático, con su gente y con sus líderes.

Esta fue y es una "carrera de fondo", como se le conoce en atletismo, en donde no solo hay que tener las ganas de llegar a la meta haciendo un gran esfuerzo, sino que también hay que ser disciplinado para mantener una estrategia, reconocer a la fatiga y cansancio como riesgos calculados y no como excusas para ser derrotados o abandonar la carrera. Encima de esto, imagínense tener a "la barra" en contra, pues es realmente increíble la cantidad de teorías conspirativas, calificaciones peyorativas, chistes de todos los calibres, amenazas y "ruido" que recibió China y sus ciudadanos alrededor del mundo.

"Una idea equivocada puede ser potencialmente peligrosa". Esta frase podría definir en estos tiempos de pandemia la ignorancia de los líderes, la indiferencia y falta de empatía de los pueblos frente a un enemigo que debido a su naturaleza clandestina y camuflada infringe un castigo mortal en lo moral y en lo físico a los que la padecen y a los que no.

Debemos de tener en cuenta que una idea sumada al torrente de la información de los medios de comunicación que se encuentran al alcance de nuestras manos (con tan solo bajar la mirada al teléfono móvil), puede ser una herramienta muy importante para los líderes de hoy, siempre y cuando se use de una manera apropiada, es decir, con un objetivo claro, bajo medidas lógicas, con voluntad y esperanza. A lo largo de esta pandemia hemos evidenciado las características de nuestros líderes, los hemos sacado de su zona de confort y los hemos llevado al terreno más adverso que pudiese existir. Obviamente el mundo real es muy distinto al ideal, y es en estas situaciones en las que los líderes deben de ser firmes, cautelosos, lógicos y empáticos.

Actualmente la República Popular China ha controlado de manera eficiente el virus, conteniéndolo en sus fronteras y aislándolo efectivamente dentro de su territorio, dándoles un respiro a sus comunidades y reestableciéndoles las comodidades sociales que tenían antes de la pandemia. Es envidiable ver como China ha logrado esto con la aplicación de un simple pero poderoso concepto que me atrevería decir, es un ejemplo para los pueblos de occidente. Es preciso mencionar que la labor del Ejército Popular Chino no fue el de salir a las calles a controlar a la población, tampoco puedo decir que no hubo incertidumbre que motivó episodios de desolación y desagrado en la misma, porque también son personas a quienes se les fue restringida la libertad individual; pero sí puedo decir que la mayoría de ciudadanos apoyó la labor de las autoridades, tanto en el orden como en la salud, y que lucharon juntos para el resultado que tienen hoy en día.

Habiendo dicho esto, no solo debo de mencionar la capacidad que ha tenido el pueblo chino en mantener el liderazgo en la

lucha en contra de esta pandemia, sino en general, el liderazgo de sus autoridades en los diferentes niveles y jerarquías. Es cierto que en el inicio del camino hubo contratiempos que costaron la vida de gente muy valiosa, pero sus muertes, en vez de ser usadas como motivo de desgobierno y deserción ante esta lucha, fue más un motivo de darles sentido y voluntad a las ganas de salir adelante frente a la adversidad.

China ha sido un pueblo muy sufrido de miles de años atrás, y llegar a donde están les ha costado mucho esfuerzo y trabajo. En estos desafíos desarrollaron muchos conocimientos de la cultura y el arte, y nos heredaron muchas obras que son dignas de estudio hasta el día de hoy. Desde Mao Zedong hasta Xi Jinping, han tenido retos muy desafiantes, que estoy seguro que sin la visión socialista del concepto de la libertad no hubiese podido hacerse realidad. Por todo ello, puedo atreverme a decir que no pararán hasta conseguir sus metas. Cuando el blanco de tiro es grande es más fácil apuntarle. Pareciese ser una consigna de algunos líderes y medios que, a pesar de los esfuerzos de China en enviar ayuda humanitaria, han seguido siendo blanco fácil de sus burlas, críticas y teorías conspirativas, pero como diría Miguel de Cervantes Saavedra en su famosa obra Don Quijote de la Mancha: "dejad que los perros ladren Sancho, es señal que estamos avanzando".



20ª Clase del Curso de Comando y Estado Mayor del International Program Department (IPD), Naval Command College, Nanjing, China (Setiembre 2019 – Julio 2020).

# ACTUALIDAD NAVAL





B.A.P. *Ferré* navegando en el ejercicio multinacional Unitas Atlántico 2019.

Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

# Submarino BAP Pisagua participará en el Despliegue Operacional Submarine Diesel Exercises - SUBDIEX 2020



Rumbo a la costa del Atlántico de los Estados Unidos de América, zarpó el submarino BAP Pisagua SS-33, para participar en el Despliegue Operacional Submarine Diesel Exercises SUBDIEX 2020, durante el cual demostrarán, una vez más, su reconocida trayectoria, en maniobras de guerra antisubmarina y guerra antisuperficie.

La dotación, al mando del Capitán de Fragata Luis Deza Guzmán, está conformada por 47 tripulantes, nueve oficiales y 38 personal subalterno, quienes, están altamente capacitados y entrenados para su participación en este operativo internacional.

La ceremonia de zarpe fue presidida por el Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Jorge Millones Gonzáles, quien entregó el gallardete de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos al Comandante del BAP Pisagua, quien, luego solicitó permiso para zarpar, procediendo a cubrir “Puesto de Maniobra”.

El SUBDIEX se realiza anualmente con la Flota del Atlántico de la Armada de los Estados Unidos como parte de la iniciativa DESI (Diesel Electric Submarine Iniciative), de la cual la Marina de Guerra es integrante. Asimismo, durante este ejercicio, la dotación del submarino peruano, participará en cursos de instrucción y entrenamiento.

La Marina de Guerra del Perú participa en este ejercicio desde el año 2002, ya que este contribuye a elevar el nivel de entrenamiento y habilidades de trabajo en equipo, en un ambiente de intensas actividades, por periodos prolongados e incrementa las capacidades operativas de la institución.



# Marina de Guerra del Perú presente en Ejercicio Multinacional UNITAS LXI



Las marinas de Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Estados Unidos de América, Perú, República Dominicana y Uruguay, junto a unidades del Ejército y del Cuerpo de Guardacostas estadounidense, participaron en la LXI versión del Ejercicio Multinacional UNITAS, que se desarrolló frente a las costas del puerto de Manta en la república de Ecuador.

Durante el operativo, que se efectuó del 2 al 12 de noviembre, se corroboró una vez más, que este ejercicio no solo ha incrementado, desde 1959, la interoperabilidad y capacidades entre las marinas participantes, sino que ha reforzado el intercambio de doctrinas, experiencias y procedimientos operativos.

En el UNITAS LXI participaron 13 unidades navales, 12 aeronaves y más de 1200 efectivos, entre oficiales y tripulantes de nueve países, quienes contribuyeron al fortalecimiento de las operaciones de cooperación internacional y de seguridad hemisférica, que permita enfrentar cualquier amenaza contra las naciones asociadas.



En la presente versión del año 2020, la fragata misilera BAP Bolognesi con un helicóptero AB-412SP, representaron a la Marina de Guerra del Perú en este despliegue operacional.

Tras la etapa Work-Up ((integración de la fuerza), tuvo lugar la fase de escenario, que simuló una situación ficticia de escalamiento de tensiones y manejo de crisis, en un conflicto que involucraba a tres países marítimos

fronterizos, uno de los cuales se encontraba afectado por una pandemia y los efectos de un terremoto y posterior tsunami, donde se hizo necesaria la intervención de una Fuerza Multinacional, para restaurar el orden en el mar frente a complejas amenazas múltiples convencionales y asimétricas; así como, desarrollar operaciones de asistencia humanitaria a las poblaciones damnificadas.



A su retorno al puerto del Callao, el 15 de noviembre, el Comandante del BAP Bolognesi, Capitán de Navío Alfredo Osorio Bromberg, expresó su gran satisfacción por el deber cumplido, destacando que los marinos peruanos demostraron su amplia capacidad operativa y que esta experiencia, sin lugar a dudas, es única por la alta responsabilidad de representar a la Marina de Guerra y al Perú, en un evento internacional de reconocido prestigio, más aún en tiempos de pandemia. Adicionalmente, destacó el rol fundamental que cumplen las Marinas para tratar problemas significativos como asistencia humanitaria y respuesta ante desastres, garantizando al mismo tiempo su rol primordial, en el libre uso del mar como condición fundamental para la prosperidad y el desarrollo de nuestros países.

En el bicentenario de la Marina de Guerra, la institución tendrá a cargo la organización del UNITAS LXII, constituyéndose en un ejercicio de gran magnitud, que se realizará en forma simultánea en el ámbito anfibio, marítimo y de selva.

Cabe destacar que UNITAS, que en latín significa "unidad", se ejecutó por primera vez en 1960 y se ha celebrado todos los años desde entonces, convirtiéndose en el ejercicio marítimo multinacional anual de mayor duración en el mundo.

# BAP *Unión* flameará vela con la Marca Perú por todo el mundo

La Marca Perú flameará a bordo del Buque Escuela BAP Unión, en los puertos nacionales e internacionales donde arribe esta emblemática unidad itinerante de la Marina de Guerra del Perú.




En una significativa ceremonia, la Comisión de Promoción para la Exportación y el Turismo (PROMPERÚ) entregó una vela principal con la inscripción de la Marca Perú, en la Base Naval del Callao.

A bordo del Embajada de Mar, se brindará información de nuestros productos, así como de los destinos turísticos peruanos que se podrán visitar, tomando en consideración los protocolos y sellos sanitarios implementados.

Además, esta nave contará con una 'Casa Perú' que servirá para promocionar nuestros productos, entre ellos las marcas sectoriales Súper Foods, Alpaca del Perú, Cafés del Perú y el reconocido Pisco Spirit of Perú. Se incluirán también, atractivas promociones turísticas del país.



El comandante de la embajada flotante, Capitán de Navío Kurt Böttger Garfias, señaló que: "El Buque Escuela a Vela, tiene como una de sus principales misiones, formar en la mar a los futuros oficiales de la Marina, conformado por hombres y mujeres, con arraigada vocación marinera, quienes conocedores de sus características y capacidades tienen como misión presentar lo mejor de nuestra patria, en cada rincón del mundo". Asimismo, remarcó "El BAP Unión, fue construido en los astilleros del Sima Callao, por ingenieros, soldadores, operarios, electricistas y reconocidos artesanos, por ello tiene la peculiaridad de mostrar la mano de obra peruana al servicio internacional".

## Cadetes de la Escuela Naval del Perú se graduaron como Alféreces de Fragata



El Comandante General de la Marina, Almirante Ricardo Menéndez Calle, presidió la ceremonia de clausura del año académico y graduación de los Alféreces de Fragata, Promoción 2021.

En esta oportunidad, 114 cadetes navales; entre ellos, un cadete del Estado Plurinacional de Bolivia, dos de la República de Panamá y cuatro cadetes peruanos que cursan estudios en las escuelas de Corea, Italia, España y Estados Unidos, culminaron exitosamente la primera etapa de su carrera naval.

En el tradicional acto, el Director de la Escuela Naval del Perú, Contralmirante Gerardo Indacochea Arana, remarcó que: "La carrera naval les demandará muchos sacrificios y esfuerzos que serán recompensados con grandes satisfacciones. Siéntanse orgullosos de pertenecer a una institución que es referente, reconocida y comprometida con el Perú".

Continuando con el ceremonial naval, el Comandante General de la Marina entregó diplomas a los cadetes que lograron alcanzar los primeros puestos en sus respectivas promociones.



Seguidamente, ante la cripta y monumento del Almirante Grau, entregó las Espadas y Despachos a los Cadetes de Cuarto Año que se graduaron como Alféreces de Fragata de la Promoción 2021, quienes, al recibir sus espadas, fueron parte del tradicional cambio de caponas, simbolizando así su paso de Cadete Naval a Oficial de la Marina de Guerra del Perú.

La primera autoridad naval tomó juramento a los Alféreces de Fragata, quienes, con seguridad y gallardía, desenvainaron sus espadas como símbolo de mando y dijeron "Si Juro", que los compromete a defender el Perú y apoyar el desarrollo nacional. Posteriormente, entregó la "Medalla de Honor al Mérito Naval", a la Alférez de Fragata, Greta Ruiz Laos, quien ocupó el

Primer Puesto de la Promoción 2021, marcando un hito en la historia de la Marina de Guerra, al ser la primera cadete femenina que ostenta este lugar en los 200 años de vida institucional.

Cabe destacar que, en una ceremonia posterior, realizada en Palacio de Gobierno, el Presidente de la República, Francisco Sagasti, entregó la "Espada de Honor" a la primera oficial femenina, Alférez de Fragata, Greta Ruiz Laos, quien, asumió el cargo de Cadete Comandante del Batallón Angamos y obtuvo el Primer Puesto de su Promoción.

## Bautizo y botadura del remolcador "El Guanay"



En el Centro de Operación del SIMA Callao, se realizó el bautizo y botadura del remolcador "El Guanay", proyecto construido para el Programa de Desarrollo Productivo Agrario Rural (Agro Rural) del Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego.

La unidad de diseño SIMA, remolcará las barcazas que transportan el guano de las islas y puntas guaneras del litoral peruano en beneficio de los agricultores del país. Esta nave ratifica la confianza depositada en la calidad de los proyectos que se ejecutan en los Servicios Industriales de la Marina, garantizando la operatividad segura del transporte marítimo del abono orgánico.

Entre las barcazas que remolcará, se encuentra la denominada "Isla Chincha", embarcación que fue construida en el Centro de Operación de Chimbote y que actualmente viene transportando hasta 10,000 toneladas de guano.

"El Guanay" cuenta con dos motores, cada uno con una potencia de 750 BHP (caballos de fuerza) a 1800 RPM (revoluciones por minuto) y tiene capacidad para una tripulación de nueve personas. Posee una eslora de 26 metros (incluyendo accesorios) y una manga de 9.70 metros, con una velocidad de 10 nudos.

Cabe destacar que, la ejecución de este proyecto, corresponde al Convenio suscrito entre el Programa de Desarrollo Productivo Agrario Rural – Agro Rural y Los Servicios Industriales de la Marina S.A. (SIMA PERU), es un multiplicador económico e integrador de industrias nacionales que han demandado entre otros el procesamiento de hasta 180 TPM (Toneladas Peso Muerto) de acero, y generar puestos de trabajo de más de 120 personas (directos e indirectos), con la participación en las actividades conexas o concurrentes de empresas nacionales locales y MYPES, permitiendo contribuir con el desarrollo socioeconómico del país.

Magister en Historia Víctor Manuel Torres Laca

COLOMBIA

## Bautizo de la corbeta Almirante Tono

TEl pasado 6 de enero de 2021 se realizó la ceremonia de bautizo de la corbeta Almirante Tono (CM-56) en una ceremonia presidida por el presidente de la República, Iván Duque. Es el tercer buque en recibir ese nombre, después de la fragata de la clase Tacoma, Capitán Tono (F-12), que participó en la Guerra de Corea y del destructor Almirante Tono y del destructor de escolta de la clase Buckley, Almirante Tono (DT-04). La nueva unidad será asignada al Caribe para desempeñar funciones de control y vigilancia de las aguas jurisdiccionales colombianas, apoyo humanitario, operaciones de búsqueda y rescate[1].



Corbetas de la clase Pohang en servicio con la Armada de la República de Corea. Crédito: Fuerzas Armadas de Corea.

La Almirante Tono, ex Iksan (PCC-768), es la segunda corbeta en ser donada por Corea del Sur a la Armada colombiana, luego de la Nariño (CM-55), ex Anyang (PCC-755) de la clase Donghae. Pertenece a la clase Pohang, de la cual se construyeron 24 unidades, once permanecen en servicio en la Armada de la República de Corea, mientras que una ha sido transferida a Egipto, una a Filipinas, una al Perú y dos a Vietnam, el resto ha sido retirado del servicio. Al momento de su transferencia a la Armada colombiana, la Almirante Tono se encontraba equipada con dos cañones OTO Melara de 76 mm, dos montajes Sea Vulcan y misiles antibuque SSM-700K de fabricación coreana. Al sumarse a las cuatro fragatas de la clase Almirante Padilla permite a la Armada contar con cinco plataformas de misiles, las cuales se proyecta reemplazar con otras tantas unidades de la Plataforma Estratégica de Superficie (PES) de acuerdo con el Plan de Desarrollo Naval 2042[2].

1. Armada de Colombia. (6 de Enero de 2021). *Armada de Colombia realiza ceremonia de bautizo del Buque ARC "Almirante Tono"*. Obtenido de https://www.armada.mil.co/es/content/armada-colombia-realiza-ceremonia-bautizo-del-buque-arc-almirante-tono
2. Vanegas, C. (29 de Septiembre de 2020). *Entregada a la Armada de Colombia en Corea del Sur la nueva corbeta PPC "Almirante Tono"*. Obtenido de Defensa.com: https://www.defensa.com/colombia/entregada-armada-colombia-corea-sur-nueva-corbeta-pcc-almirante

**ECUADOR**

# Patrulleras para las Islas Galápagos

El 11 de diciembre arribó al puerto de Guayaquil el carguero Atlantic Harmony transportando dos patrulleras de la clase Haeuri donadas por Corea del Sur a la Armada del Ecuador. Han sido rebautizadas Isla Floreana (LG-35) e Isla Darwin (LG-36) y serán utilizadas por la Guardia Costera para labores de vigilancia alrededor del archipiélago de las Galápagos. Estas unidades fueron construidas originalmente para la Guardia Costera de Corea del Sur, habiendo entrado en servicio con esta en 1990. Cuentan con una eslora de 53.7 metros y una manga de 7.4 para un desplazamiento de 430 toneladas. Alcanzan los 19 nudos, tienen un alcance de 2,100 millas náuticas y una autonomía de 20 días[3].




Lancha guardacostas 11 de Noviembre (LG 40), luego rebautizada Isla Española, durante su participación en los ejercicios PANAMAX 2007. Estas unidades serán reforzadas por los buques donados por Corea del Sur. Crédito: US Navy.



https://www.defensa.com/ecuador/armada-ecuador-recibe-dos-patrulleras-clase-haeuri-donadas-corea



3. Vanegas, C. (16 de Diciembre de 2020). *La Armada del Ecuador recibe dos patrulleras clase Haeuri donadas por Corea del Sur*. Obtenido de Defensa.com: https://www.defensa.com/ecuador/armada-ecuador-recibe-dos-patrulleras-clase-haeuri-donadas-corea

FRANCIA

## Incendio y reparación de submarino nuclear

El 12 de junio del 2020, el submarino nuclear de ataque Perle (S606) se incendió mientras era sometido a trabajos de renovación en un dique seco de la empresa Naval Group en la base naval de Tolón. El siniestro habría sido causado por unos trabajos de soldadura realizados días antes que dejaron material ardiendo. Las llamas fueron contenidas luego de catorce horas por bomberos navales y civiles que debieron enfrentar el intenso calor y humo generados. El accidente representa un problema para la Armada pues de sus seis submarinos nucleares de ataque de la clase Rubis, el buque epónimo se encuentra en mantenimiento y el Saphir fue retirado en 2019. Se necesitan seis unidades para cumplir las necesidades operacionales de la Armada y la entrada en servicio del primero de la nueva clase Suffren tendrá lugar recién en 2021[4].



El submarino de ataque Perle (S606) arribando a la base naval de Norfolk, Estados Unidos, en una foto del 2010. Crédito: US Navy.

Ante este dilema, la ministra de las Fuerzas Armadas, Florence Parly, anunció el 22 de octubre la decisión de reparar el Perle para mantener la capacidad operativa de la Armada hasta la entrada en servicio de los Suffren. Se tomó en cuenta que, al momento del incendio, se había removido la mayor parte de los equipos, incluyendo sistemas de armas, gabinetes de electrónica y el combustible nuclear. Las llamas afectaron la parte frontal del buque, deteriorando la capacidad del acero para resistir la presión del agua, de manera que se ha optado por cortar el submarino y reemplazar la parte dañada por la sección equivalente de su recientemente retirado gemelo, el Saphir. Se estima que la operación tendrá un costo de €120 millones, de los cuales 50 serán cubiertos por un pago de seguro de Naval Group[5].

4. Mackenzie, C. (16 de Junio de 2020). *French submarine burns in 'unbelievably fierce fire' for 14 hours*. Obtenido de DefenseNews: https://www.defensenews.com/naval/2020/06/16/french-submarine-burns-in-unbelievably-fierce-fire-for-14-hours/
5. Mackenzie, C. (22 de Octubre de 2020). *Naval Group will repair French 'Perle' nuclear sub damaged by fire*. Obtenido de https://www.defensenews.com/smr/euronaval/2020/10/22/naval-group-will-repair-french-perle-nuclear-sub-damaged-by-fire/

## ISRAEL

# Entrada en servicio de nueva clase de corbetas

El 2 de diciembre arribó al puerto de Haifa la INS Magen, la primera de cuatro corbetas de la clase Sa'ar 6 construidas por la empresa alemana Thyssenkrupp Marine Systems en sus astilleros de Kiel. Se espera que las siguientes unidades sean entregadas en el curso de los dos años siguientes. El contrato para su adquisición fue firmado en el 2015 por un valor de €430 millones, la cuarta parte a ser cubierta por el gobierno alemán. Tienen como propósito principal la defensa de la zona económica exclusiva israelí en el Mediterráneo en la cual se encuentran las principales rutas comerciales del país e importantes reservas de gas natural, cuya producción genera alrededor del 60% de su electricidad[6].



El INS Magen en imagen de noviembre de 2020. Se puede observar que aún no han habían sido instalados los sensores y sistemas de armas. Crédito: IDF.

Las corbetas de la clase Sa'ar 6 embarcan un impresionante conjunto de armas y sensores en un casco de dimensiones relativamente reducidas. Con una eslora de 90 metros, desplazan 1,900 toneladas a carga máxima. Cuentan con un sistema radar EL/M-2248 MF-STAR con cuatro paneles de barrido electrónico activo que desempeñan funciones de búsqueda, seguimiento, control de tiro e iluminación de objetivos. Los sistemas de armas comprenden un cañón OTO Melara de 76 mm, dos cañones a control remoto Typhoon de 25 mm, 32 misiles antiaéreos Barak-8, dos sistemas de defensa de punto C-Dome con 20 misiles Tamir cada uno, 16 misiles antibuque Gabriel V y dos lanzatorpedos de 324 mm. Han sido equipadas con un hangar y una plataforma para operar un helicóptero SH-60[7].

6. Associated Press. (2 de Diciembre de 2020). *Israeli Navy welcomes new generation of German-made warships*. Obtenido de https://apnews.com/article/navy-israel-reuven-rivlin-16d1a074aefe7c87ced12168a4a7df99
7. Gain, N. (6 de Noviembre de 2020). *First Sa'ar 6-Class Corvette Expected In Israel For December*. Obtenido de Naval News: https://www.navalnews.com/naval-news/2020/11/first-saar-6-class-corvette-expected-in-israel-for-december/

Magister en Historia Víctor Manuel Torres Laca

## Bibliografía


- Armada de Colombia. (6 de Enero de 2021). Armada de Colombia realiza ceremonia de bautizo del Buque ARC "Almirante Tono". Obtenido de https://www.armada.mil.co/es/content/armada-colombia-realiza-ceremonia-bautizo-del-buque-arc-almirante-tono
- Associated Press. (2 de Diciembre de 2020). Israeli Navy welcomes new generation of German-made warships. Obtenido de https://apnews.com/article/navy-israel-reuven-rivlin-16d1a074aefe7c87ced12168a4a7df99
- Gain, N. (6 de Noviembre de 2020). First Sa'ar 6-Class Corvette Expected In Israel For December. Obtenido de Naval News: https://www.navalnews.com/naval-news/2020/11/first-saar-6-class-corvette-expected-in-israel-for-december/
- Mackenzie, C. (16 de Junio de 2020). French submarine burns in 'unbelievably fierce fire' for 14 hours. Obtenido de DefenseNews: https://www.defensenews.com/naval/2020/06/16/french-submarine-burns-in-unbelievably-fierce-fire-for-14-hours/
- Mackenzie, C. (22 de Octubre de 2020). Naval Group will repair French 'Perle' nuclear sub damaged by fire. Obtenido de https://www.defensenews.com/smr/euronaval/2020/10/22/naval-group-will-repair-french-perle-nuclear-sub-damaged-by-fire/
- Vanegas, C. (29 de Septiembre de 2020). Entregada a la Armada de Colombia en Corea del Sur la nueva corbeta PPC "Almirante Tono". Obtenido de Defensa.com: https://www.defensa.com/colombia/entregada-armada-colombia-corea-sur-nueva-corbeta-pcc-almirante
- Vanegas, C. (16 de Diciembre de 2020). La Armada del Ecuador recibe dos patrulleras clase Haeuri donadas por Corea del Sur. Obtenido de Defensa.com: https://www.defensa.com/ecuador/armada-ecuador-recibe-dos-patrulleras-clase-haeuri-donadas-corea

# Publicaciones



Esperanza Navarro Pantac

*Héctor López Martínez*

# *La Expedición Libertadora del Perú.*

*Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2021.*
*380 pp., ilus., 17 X 24 cm.*




El año 2021 el Perú celebra el bicentenario de su independencia y de su nacimiento como República. El libro que hoy comentamos lo publica el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú conmemorando tan magna fecha. El 28 de julio de 1821 el general José de San Martín había inaugurado una nueva era para el Perú, que aparecía ahora con propia personería ante el concierto de naciones, autónoma de su hasta entonces metrópoli, la España de Fernando VII. Su Libertador funda la nueva nación: organiza el nuevo Estado independiente, le da una estructura. Por primera vez y provisionalmente asume su gobierno en forma de Protector; quiere un gobierno autónomo que conjugue el respeto a la libertad del hombre y que ofrezca una unidad frente a la guerra aún inconclusa con el ejército realista que defiende sus últimos reductos.

La Marina de Guerra se funda también este mismo año, el 3 de agosto 1821 al crearse los tres ministerios: de Relaciones Exteriores, de Hacienda y de Guerra y Marina, al frente del cual está Bernardo Monteagudo. Con esta disposición nace el sector Marina, indispensable para el dominio en el mar y la defensa del nuevo Estado. El 8 de octubre de 1821 presta juramento el primer comandante general de Marina, capitán de navío Martín Jorge Guise.

El libro de Héctor López Martínez La Expedición Libertadora del Perú, tiene la virtud de traernos al presente los tiempos aurorales de la República. A la distancia de doscientos años nos parecía como que el movimiento separatista que arrastró también al Perú se hubiera producido casi providencialmente. Aceptábamos como hecho natural que un ejército perfectamente organizado y bien preparado de más de cinco mil hombres llegase hasta nuestras costas con la Expedición Libertadora. Pues bien, a través de las páginas de esta obra emerge prístina y señera la presencia de un hombre, una personalidad, una voluntad que se propuso y sostuvo tesoneramente la misión de dar la independencia a la América austral. Ese hombre predestinado fue don José de San Martín.





¿Quién es San Martín? Un notable militar del ejército español. Más español que americano, viene victorioso de la batalla de Bailén en la guerra de independencia de España del dominio napoleónico francés. Llega a la madurez de su vida en una época de incertidumbres intelectuales, de ilusión por el progreso material: son los días del despotismo ilustrado, de un profundo afán de reformismo. Por razones que desconocemos, en determinado momento de su vida se propuso dar la independencia a su patria de origen. Él viene a América a cumplir la misión de su vida, a la cual se consagra sin ninguna expectativa de riquezas, gloria o poder, solo a cumplir su destino.

Nos dice el autor que en 1811 San Martín pide permiso para venir a América, sin duda para disimular en España sospechas sobre su fidelidad. En la Argentina el 25 de mayo de 1810 se había creado el gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata, dando comienzo al periodo de la independencia. En 1814, San Martín como jefe del Ejército del Alto Perú, asume directamente una postura frente al virreinato: sigue con los preparativos para llevar adelante su "Plan Continental", que comprende, además de la libertad de su patria, la de Chile y el Perú. Su proyecto está minuciosamente programado, desde formar un ejército, capacitarlo y proveerlo, emprender una campaña psicológica en los pueblos sometidos y una guerra de zapa (espionaje), hasta una detallada y delicada estrategia para enfrentar al enemigo.

Se opone a continuar la guerra por el camino de Charcas; su plan es más atrevido y arriesgado, impensado: llevar el ejército a través de los Andes. Y así lo hace.

Si Aníbal sorprendió al mundo cuando al mando de un ejército cartaginés de 30 mil hombres, con elefantes y caballos, cruzó los Alpes a unos 3 000 metros de altura en octubre de 218 a.C. con la intención de alcanzar la misma Roma, San Martín asume un reto más difícil: llevar al ejército patriota, con cañones, mulas, caballos y pertrechos por el paso de los Andes superando alturas de más de 3 175 m sobre el nivel del mar entre las punas, una de las rutas más sinuosas del mundo. Esta gesta es considerada una de las mayores hazañas de la historia militar universal.

El ejército de los Andes derrota a los españoles en Maipú el 5 de abril de 1818 y libera a Chile. San Martín prosigue por la vía marítima para hacer lo propio en el Perú. El autor señala que el dominio del mar será el eje de la guerra de la Independencia, clave para el dominio del Perú y para las comunicaciones nacionales; dice que esta idea vive en la raíz de la concepción sanmartiniana de la guerra en el Sur,

Con la expedición libertadora al comando del almirante Cochrane, San Martín llega al Perú el 8 de setiembre de 1820, quiebra el poder militar realista, gana el dominio sobre buena parte del territorio, proclama la independencia, y como creador de nuestro Estado, promulga textos básicos para la vida constitucional del Perú, gobierna como Protector y tiene la inteligencia y generosidad suficientes para retirarse a tiempo.

El libro nos lleva a recorrer el camino arduo de la emancipación: las esperanzas de la patria nueva, así como los obstáculos y sinsabores para sostener la guerra, todo vivido testimonialmente a través de los diarios y correspondencia de los protagonistas de ambos lados. Pero, sobre todo, nos lleva justipreciar al hombre que sostuvo indesmayable su objetivo de cumplir el "Plan Continental": la libertad de su patria, la de Chile y el Perú. Para nosotros, San Martín no solo es el hombre que declara nuestra Emancipación; es el fundador del Estado peruano.

## 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, debiendo tener entre 3,500 a 4,500 palabras. 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




La Marina de todos los peruanos

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