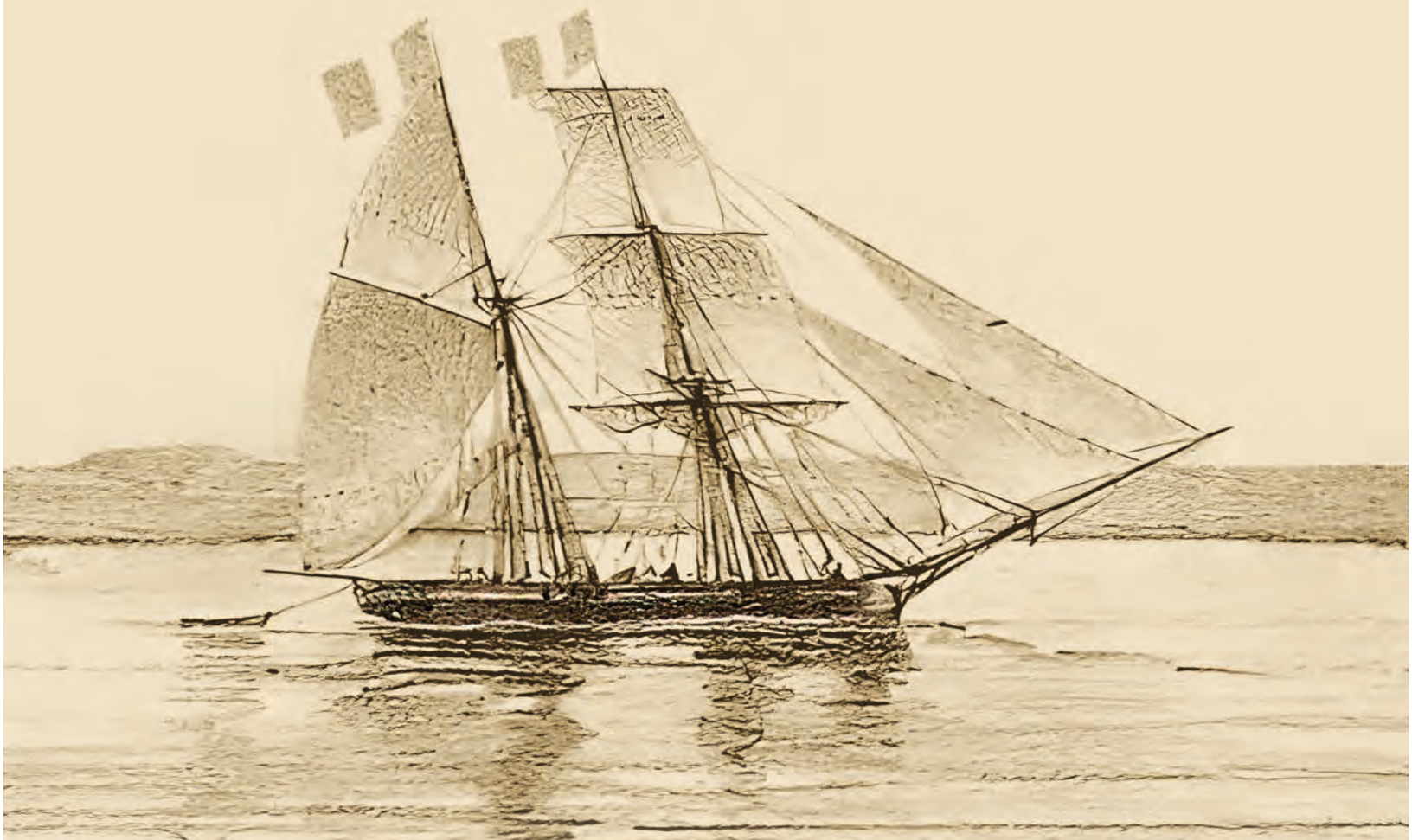
REVISTA DE MARINA



"La captura del *Sacramento* en el mes de marzo de 1821, es para la historia de la Marina de Guerra del Perú, un hecho significativo: Aparece la bandera nuestra en el derrotero del Pacífico".

José Agustín de la Puente Candamo, 1974

Caratula del Especial Nº 2.indd 1 29/06/21 8:56 24p. m.



Caratula del Especial Nº 2.indd 2 29/06/21 8:56 25p. m.

REVISTA DE MARINA

AÑO 114 / número 1 - 2021

Caratula del Especial Nº 2.indd 1 29/06/21 8:56 25p. m.

REVISTA DE MARINA
Año 114 / número 1 - 2021

Director
Calm. Antonio Vildoso Concha

Editora general
C. de N. CC. Nora Dolybeth Hermoza Mori

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

Comité editorial y científico
Calm. Luis Del Carpio Alzágara, Comandante de Ciberdefensa.
Calm. Andrés Alberto Chiarella Caballero, miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
C. de N. Carlos Lema Osores, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos
C. de N. John Rodríguez Asti, miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Dr. José de la Puente Brunke, miembro de número de la Academia Nacional de Historia
Mg. Ernesto Morales Erroch, miembro de número de la Academia Sociedad Bolivariana del Perú
Sr. José Antonio Pejovés Macedo, socio del Estudio Pejovés

© 2021, 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

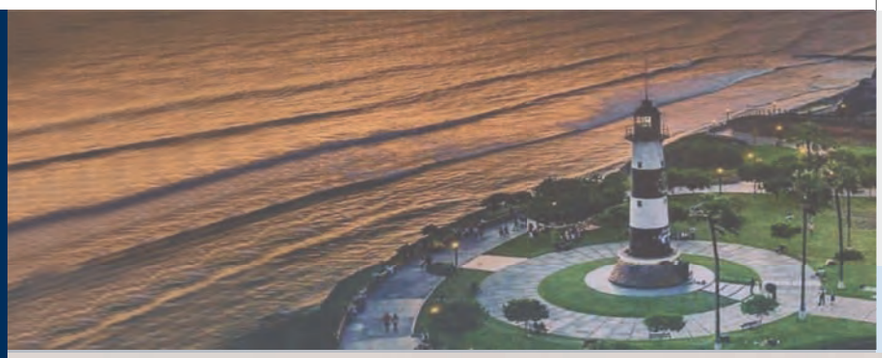
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú
Nº 1995-1033.
Tiraje: 3 000 ejemplares

Traducción: Manuel Pérez Petruccelli

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 114, n. 1 - 2021. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2021
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

6. EL PAILEBOTE SACRAMENTO, PRIMERA UNIDAD DE LA ESCUADRA PERUANA
CAPITAN DE NAVIO JOHN RODRÍGUEZ ASTI

16. EL VICEALMIRANTE GUISE: SU LEGADO EN MI FAMILIA Y EN LA ARMADA PERUANA
DOCTOR AMADEO MARTIN REY Y CABIESES

22. "LA IMPORTANCIA PARA EL PERÚ DE LA CUENCA DEL PACÍFICO Y APEC"
EMBAJADOR OSCAR MAÚRTUA DE ROMAÑA

42. EL LEGADO DE ALFRED THAYER MAHAN
CAPITAN DE CORBETA SANDRO DANIEL SAMANEZ MARISCAL

52. LA PRIMERA GENERACIÓN DE MARINOS DE GUERRA EN BLINDADOS
CAPITÁN DE NAVÍO JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

68. EL SOUNDTRACK PARA UN CAUDILLO EN EL MAR: DOS PARTITURAS DEDICADAS A LAS GESTAS MARINAS DE 1874 – 1877
DOCTOR EDUARDO TORRES ARANCIVIA

78. LA PALABRA Y LA PIEDRA. - DISCURSOS DURANTE LA INAUGURACIÓN DEL MONUMENTO DEL ALMIRANTE MIGUEL GRAU EN EL CENTRO DE LIMA
CAPITAN DE CORBETA MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

92. REACTIVACIÓN DEL PROYECTO "NAYLAMP II": CENTINELAS EN EL MAR DE GRAU PARA EL MONITOREO DEL FENÓMENO "EL NIÑO".
TENIENTE PRIMERO GIACOMO MOROTE SOMONTES

100. DOCTRINA MARÍTIMA: REALIDAD E INTERESES MARITIMOS
CONTRALMIRANTE JEAN JESU DOIG CAMINO

108. CONSTRUCCIONES NAVALES Y SU IMPORTANCIA EN EL DESARROLLO NACIONAL
CAPITÁN DE CORBETA MIGUEL SALDARRIAGA MUÑOZ

120. ALOCUCIÓN ALUSIVA AL ANIVERSARIO DE LA FUERZA DE SUPERFICIE EN EL BICENTENARIO INSTITUCIONAL
CONTRALMIRANTE OSCAR ALEJANDRO TORRICO INFANTAS

128. PALABRAS POR EL 142 ANIVERSARIO DEL COMBATE NAVAL DE IQUIQUE
CAPITAN DE CORBETA MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

ACTUALIDAD NAVAL

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

145. ACTUALIDAD INTERNACIONAL
MAGÍSTER EN HISTORIA VÍCTOR MANUEL TORRES LACA

154. COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
BIBLIOTECARIA ESPERANZA NAVARRO PANTAC

Caratula del Especial Nº 2.indd 2 29/06/21 8:56 26p. m.

CONTRALMIRANTE
ANTONIO VILDOSO CONCHA
DIRECTOR



Editorial

En el presente año, la Revista de Marina se suma a los actos conmemorativos por el Bicentenario de la Independencia nacional y de la misma manera del establecimiento de la Marina de Guerra del Perú.

En estas fechas, precisamente el 17 de marzo, se cumplen 200 años de la captura del pailebote Sacramento, primer buque en el que flameó la primera bandera del Perú independiente. En la presente edición, un interesante artículo sobre el tema, nos describe los pormenores de dicho acontecimiento en el que podremos conocer algunos datos ya conocidos así como otros pocos difundidos acerca de la primera nave en enarbolar el pabellón patrio.

Siguiendo con los temas históricos, tenemos el artículo "El Vicealmirante Guise: su legado en mi familia y en la Armada Peruana" en el que un descendiente de uno de los fundadores de nuestra Institución, detalla la relación extensa de su familia con el mar y con la Marina de Guerra del Perú, resaltando el legado de aquel insigne marino británico que hizo del Perú su nueva patria y por la que no dudó en ofrendar su vida en noviembre 1828 durante la Guerra contra la Gran Colombia.

Luego, en el artículo "La palabra y la piedra", su autor nos recuerda el proceso por el que 67 años después logró concretarse una ley dada en 1879 a poco de haber ocurrido el Combate de Angamos, que finalmente culminó con la inauguración del monumento en la ciudad de Lima en memoria del Gran Almirante Miguel Grau. Para ello, se analiza la retórica discursiva que acompañó a la obra escultórica en dicho acontecimiento.

En "El soundtrack para un caudillo en el mar: dos partituras dedicadas a las gestas marinas de Nicolás de Piérola (1874-1877)", el autor nos presenta dos partituras muy poco conocidas vinculadas a las peripecias marinas de Nicolás de Piérola durante sus intentonas revolucionarias de la década de 1870. Ambas aventuras fueron musicalizadas por músicos de la época y ello es analizado como instrumento para la construcción de nacionalismos y como herramienta política en aquella época.

En temas vinculados a los intereses marítimos, en el artículo titulado "La importancia para el Perú de la Cuenca del Pacífico y APEC", el autor resalta la importancia de dicha cuenca como un polo de desarrollo para el Perú y las demás naciones que lo conforman y de cómo, a través de la suscripción de convenios y acuerdos multilaterales como lo es el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico, APEC, del que el Perú es parte integrante, el país pueda lograr un mayor nivel de bienestar, así como un adecuado crecimiento económico en forma sostenida.

En el campo de las ciencias marítimas, incluimos un artículo que destaca las capacidades e importancia de la reactivación del sistema de viglancia en tiempo real en el litoral norte del Mar Peruano denominado "Naylamp II", que entre otras bondades, permite el estudio de las ondas Kelvin y anticipar la presencia del fenómeno de "El Niño", que a lo largo de la historia ha traído al país incontables pérdidas económicas y de vidas humanas.

En temas vinculados a la doctrina marítima y bajo el mismo título, se nos presenta un enfoque comparado de la doctrina marítima nacional que, mediante el uso de organizadores gráficos, revisa fundamentos y principios a fin de contribuir con el estudio y la investigación de casos y temas propios de las ciencias marítimas.

En lo referido a temas estratégicos, en el artículo "El legado de Alfred Thayer Mahan", el autor discute los principios de la guerra más importantes del pensamiento del estratega estadounidense Alfred Thayer Mahan, explicando la importancia geopolítica que significó en su momento el pensamiento militar de aquel marino, tanto para la Armada como para los intereses nacionales de Estados Unidos.

Con el artículo "La primera generación de marinos de guerra en blindados", se resalta las cualidades comunes de un destacado y recordado grupo de oficiales de marina que experimentaron, en conjunto, las evoluciones tecnológicas y cambios políticos de su tiempo, dejando honda huella dentro de la historia naval peruana.

También hemos incluido en la presente edición un artículo que trata acerca de la importancia de las construcciones navales que se han llevado a cabo en la última década en los astilleros del SIMA-Perú, en el que se destaca su contribución al desarrollo nacional, generando más puestos de trabajo y potenciando el área de seguridad y defensa nacional, entre otros beneficios para el país.

En cuanto al quehacer institucional, tenemos un recuento de las principales actividades desarrolladas durante el primer cuatrimestre del presente año, así como las principales noticias navales ocurridas en el ámbito internacional.

Por último, reproducimos la transcripción de la alocución alusiva al bicentenario de conformación de la Fuerza de Superficie, que fue leída en ceremonia oficial llevada a cabo del 17 de marzo por el Contralmirante Oscar Torrico Infantas, Comandante de la Fuerza de Superficie. En dicha alocución, se destacan una serie de episodios que han transcurrido a lo largo de su historia, hasta las actuales acciones en apoyo a la Fuerza de Tarea 22 para la preservación del orden interno y del cuidado de los ciudadanos peruanos en la lucha en contra de la pandemia por el COVID-19.

Finalmente, estamos seguros que, con el aporte de nuestros articulistas, contribuiremos una vez mas en nuestro objetivo de difundir la cultura y conocimiento de la Marina de Guerra del Perú en el año de nuevo Bicentenario esperando disfruten de la lectura.

Culmino compartiendo con Uds. una frase del General Don José de San Martín en 1821: "*Deseoso el Gobierno de fomentar la Marina Nacional de cuyos progresos pende en gran parte la prosperidad del comercio e industria del país, no menos que la estabilidad del nuevo destino a que ha sido elevado el Perú; se previene que todos los jóvenes del país que por su educación, aptitud y conocimiento quieran entrar en la brillante carrera de la Marina*".

El Director

Caratula del Especial Nº 2.indd 4 29/06/21 8:56 29p. m.

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

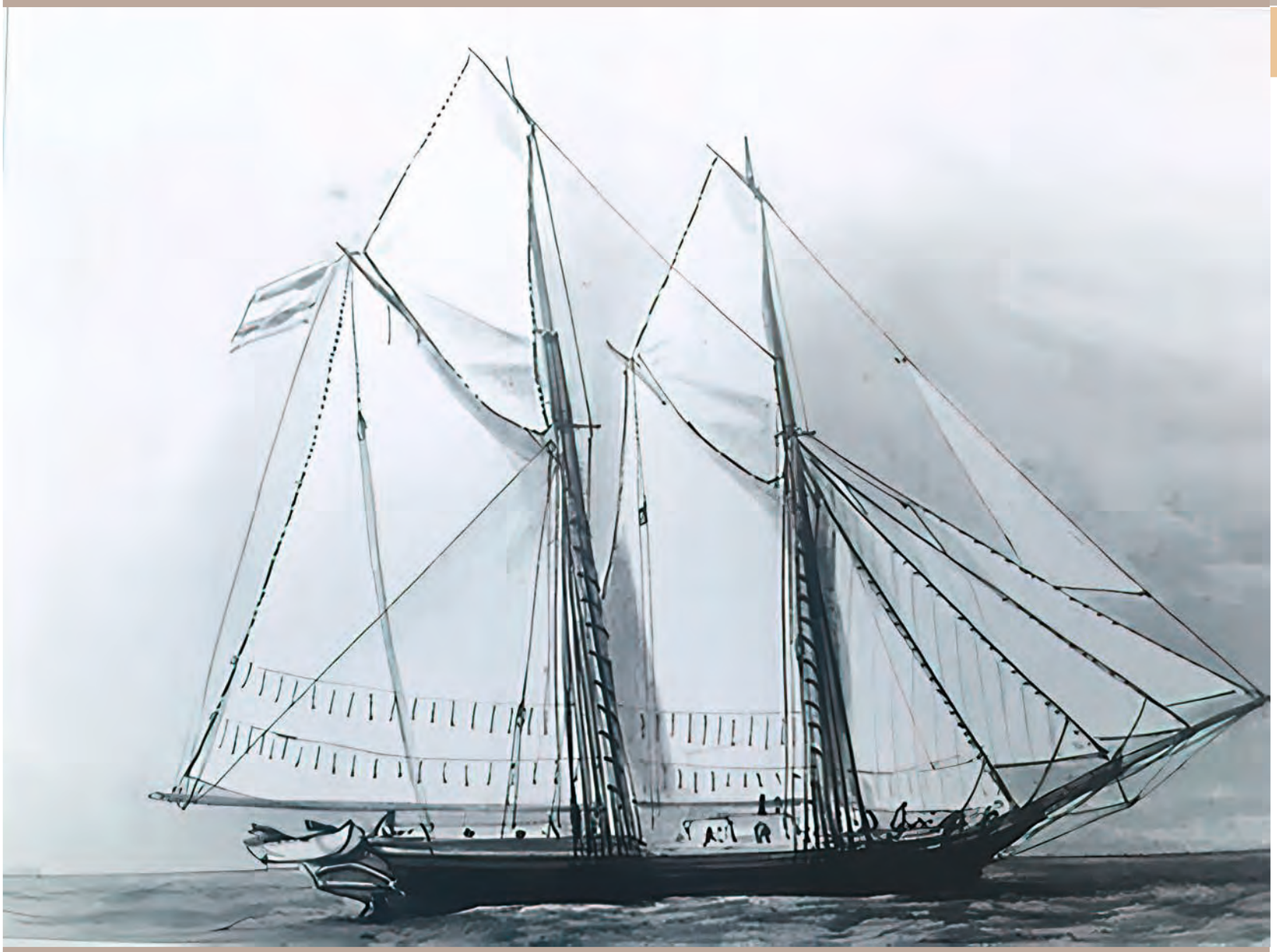
- Archivo Histórico y Biblioteca Central
- Museos Navales
- Fundación Miguel Grau

Página web:
www.patrimoniodocumentalnaval.mil.pe

200 años
1821 - 2021

¡NAVEGANDO PARA EL PERÚ!

Caratula del Especial Nº 2.indd 5 29/06/21 8:56 30p. m.



Pailebote español de la época, acuarela de Rafael Monleón. Fuente: Museo Naval de Madrid.

EL PAILEBOTE *SACRAMENTO*, PRIMERA UNIDAD DE LA ESCUADRA PERUANA



El pailebote Sacramento, primera unidad de la Escuadra Peruana



CAPITÁN DE NAVÍO JOHN RODRÍGUEZ ASTI
Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Ingeniería Naval (1989) y especialista en Historia. Bachiller en Humanidades con mención en Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú (2000), magíster en Política Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval (2009), magíster en Historia y Patrimonio Naval por la Universidad de Murcia, España (2014), Doctor en Historia, Geografía e Historia del Arte por la Universidad de Murcia, España (2020). Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos y Miembro de la Asociación Española de Historia Naval y Marítima. Docente en la Escuela Naval del Perú y en la Escuela Superior de Guerra Naval. Profesor visitante en la Universidad de Murcia. Es miembro del Proyecto Especial Bicentenario de la Independencia del Perú.
Actualmente labora como asesor en temas históricos y de patrimonio cultural en la Dirección de Intereses Marítimos. Es autor de varios libros de historia naval y articulista en revistas especializadas.

RESUMEN
Durante el Virreinato, el pailebote *Sacramento* cumplió funciones en la Administración General de Correos de Lima, con viajes desde Lima hasta Panamá. El autor relata la captura de esta nave por las fuerzas independentistas durante una acción de los hermanos Victorio y Andrés Cárcamo, asistidos por otros siete tripulantes. Ya en manos del Libertador San Martín, se encomendó su mando al marino británico Joseph Wickham. El *Sacramento* se convirtió así en el primer buque que vio flamear la bandera del Perú independiente.

PALABRAS CLAVE
Victoriano Cárcamo, *Sacramento*, Expedición Libertadora, Félix Olazábal, Joseph Wickham.

ABSTRACT
During the Viceroyalty, the pailebot Sacramento fulfilled functions in the General Administration of Post Office of Lima, with travels from Lima to Panama. The author narrates the ship's capture by independentist forces during an effort by the brothers Victorio and Andrés Cárcamo assisted by seven other crewmembers. Already in the hands of the Liberator San Martín, its command was entrusted to navy officer Joseph Wickham. In this manner, The Sacremento became the first ship to see the flag of an Independent Peru fly.

KEYWORDS
Victoriano Cárcamo, Sacramento, Liberating Expedition, Félix Olazábal, Joseph Wickham.

Introducción

El pailebote *Sacramento*, buque dedicado al transporte de correo, caudales y pasajeros, zarpó del Callao el 10 de marzo de 1821 y, luego de efectuar una recalada en la caleta de Negritos, continuó su navegación hacia Panamá. En la noche del 17, navegando a la altura de Máncora, fue capturado por los hermanos Victoriano y Andrés Cárcamo, en una acción que tomó por sorpresa a su capitán, tripulantes y pasajeros. Con su entrega posterior a las autoridades patriotas en Paita, se convirtió en el primer buque en donde flameó la bandera del Perú independiente, y se constituyó también en la primera unidad de la futura Escuadra Peruana.

El *Sacramento*, un pailebote correo

El *Sacramento* era un pailebote correo que prestaba servicios a la Administración General de Correos de Lima, que

Paialebote4 Sacramento.indd 7 16/06/21 05:47



usualmente se dedicaba a cubrir la ruta Callao-Panamá.

Para la época, la denominación de pailebote era dada a aquellos barcos veleros de dimensiones reducidas, aparejados como goletas de dos palos, con dos cangrejas, dos escandalosas, tres o cuatro foques, redonda y velacho volante, sin gavias y con líneas generalmente muy afinadas[1]. El término "pailebote" se derivaba del inglés *pilot's boat* y originalmente era aplicado a goletas pequeñas, pero luego se extendió a las de mayor tamaño que no tenían gavias. Este tipo de nave generalmente era empleada para transporte de pasajeros y de correspondencia oficial.

Pese a que no era una nave de la Real Armada, contaba como medio de defensa dos cañones pedreros de pequeño calibre.

Su dotación se hallaba conformada por un Capitán, un primer piloto, un contramaestre, un guardián y carpintero, y nueve marineros, dos grumetes y un cocinero[2].

Los planes para capturar al pailebote *Sacramento*

Luego del arribo de la Expedición Libertadora en septiembre de 1820, buena parte de los departamentos del norte peruano se habían plegado a la causa independentista. Lambayeque proclamó su independencia el 27 de diciembre, mientras que Trujillo hizo lo propio dos días después.

En el caso de Piura, esta ciudad se pronunció a favor de la independencia el 4 de enero de 1821, seguido por el pueblo de Paita el 14 del mismo mes[3].

Para febrero, el Libertador San Martín tenía el control de la costa norte del Perú, y el día 12 firmó en su cuartel general de Huaura el "Reglamento Provisional de Huaura", que, en sus 20 artículos, establecía las bases políticas del Perú que comenzaba a ser independiente. Este documento establecía una nueva división territorial en las antiguas intendencias virreinales que estaban bajo protección del Ejército Libertador, que para el momento eran Trujillo, Tarma, Huaylas y la costa. Asimismo, determinaba las bases jurídicas que regirían en dichos territorios, al reorganizar la estructura política y militar de cada departamento y nombrar luego a sus respectivas autoridades. De esta manera, se crearon los cargos de presidentes para cada departamento, de gobernador para cada partido y de teniente gobernador para cada pueblo.

En virtud de lo anterior, dentro del departamento de Trujillo, cuyo presidente era José Bernardo de Tagle, se hallaba el partido de Piura, que incluía en su jurisdicción al puerto de Paita. Para desempeñar el cargo de gobernador de ese partido había sido designado Miguel Seminario, mientras que el Mayor Félix Olazábal fue nombrado Comandante Militar de dicho partido. En el caso de Paita, el cargo de Comandante Militar de la plaza y del puerto había sido asumido por el Capitán de la Sexta Compañía de Blancos de Milicias disciplinadas de Piura Francisco Frías.

---

1. GARCÍA-TORREALBA, Enrique. *Bq es meno es y fa rzs stu iles esp s ,0 8* . Madrid: Fondo Editorial Ingeniería Naval. 2019, p. 435.
2. Los nombres de la dotación eran los siguientes: capitán y maestre, Miguel Gamón; piloto de altura, Juan Antonio de Tellechea; contramaestre, Victoriano Cárcamo; guardián y carpintero, Andrés Cárcamo; marineros, Manuel de la Trinidad, Francisco Martínez, Cipriano Morales, José María Delgado, Dionisio Crisóstomo, José Rodríguez, José del Castillo, Marcelo Montecristi y Miguel Arizaga; grumetes, Manuel Landa y Gregorio Chunga; cocinero, Francisco Agurto.
3. RIVERA SERNA, Raúl. Piura en la Independencia. En: *Fénix,R evistad la Bib io ecaN a ioh d l Perú*. Lima: Biblioteca Nacional del Perú. 1989. Ed. Nº 34-35. pp. 112-113.

Paialebote4 Sacramento.indd 8 16/06/21 05:47





Libertador José de San Martín.

De acuerdo con un documento fechado en Piura el 21 de febrero de 1821, dirigido a José Bernardo de Tagle en su condición de Presidente de Trujillo y Comandante General de la Costa, el Mayor Félix Olazábal le informaba acerca de que tenía noticias de la próxima llegada del pailebote *Sacramento* al puerto de Paita, procedente del Callao, conduciendo Oficiales del Rey, por lo que había dispuesto el envío a ese puerto de una partida de 40 soldados al mando del Capitán Jaramillo a fin de apresarlo[4].

Pese a estos preparativos, la captura del *Sacramento* sería llevada a cabo por sus propios tripulantes liderados por los hermanos Victoriano y Andrés Cárcamo.

El *Sacramento* y su zarpe del Callao hacia el norte

El pailebote correo *Sacramento*, como ya se ha mencionado, usualmente era empleado en la ruta Callao-Panamá, y su último viaje lo había concluido el día 22 de enero de 1821 al arribar al puerto del Callao. En el siguiente viaje planificado para marzo, el buque fue sometido a carena y reparaciones.

Una vez concluidos los trabajos a bordo, el administrador general de correos de Lima, Félix La Rosa, impartió instrucciones con fecha 9 de marzo de 1821 al Capitán y Maestre del *Sacramento*, Miguel Gamón, y dispuso que el pailebote bajo su mando debía dar vela hacia Panamá con los pasajeros y carga que se consignaban en una nota adjunta a dichas instrucciones.

En aquel documento se especificaba que "en el caso de que en aquella ciudad hubiese ocurrido algún inesperado acontecimiento y se halla por desgracia sustraída de la legítima autoridad y dominación española, va prevenido dicho Capitán para que procure tomar ese puerto o algún otro de los de esa costa"[5]. Asimismo, en caso se presentarse algún incidente durante su travesía, se había destacado a bordo a tres soldados para el socorro respectivo.

Adicionalmente, en las instrucciones se mencionaba que "el buque ha sido carenado en esta bahía [el Callao] con la posible prolijidad y esmero, a costa de crecidos sacrificios, y sale en un completo estado marinero. Sin embargo, aún necesita surtirse de un nuevo juego de velas menores, de que V. lo proveerá en esa [Panamá], de un brin de la mejor calidad correspondiente y con la posible economía"[6].

4. ELÍAS, Julio. *La Marina* . Publicaciones de la Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú. Lima: Talleres Artes Gráficas. 1972, p. 32.
5. Ídem, p. 36.
6. Ídem.

Paialebote4 Sacramento.indd 9 16/06/21 05:47



El equipaje que transportaba el *Sacramento* estaba conformado por un total de 16 pasajeros más ocho criados[7], y entre ellos se hallaba el Teniente Coronel Juan de la Cruz Cortínez, natural de Caracas, quien hasta hacía poco había estado destacado en los castillos del Callao a órdenes del Brigadier Rodil. La carga que transportaba se conformada por tres cajones y un zurroncito (bolsa de cuero) con dinero, dos tercios (bultos) con 50 petates cada uno y un lío (atado) con cuatro docenas de jeringas, toda ella destinada a particulares, así como y correspondencia oficial.

De acuerdo con lo previsto, el *Sacramento* dio a la vela el 10 de marzo con rumbo norte y debió efectuar una escala en Paita. Sin embargo, el día 17, cuando se hallaban próximos a arribar a este primer destino, debido a ciertas sospechas referidas a que los pobladores de dicho puerto se habían plegado a la causa independentista, el Capitán Gamón determinó efectuar una recalada previa en Talara a fin de informarse sobre la situación del lugar. Fue entonces cuando, a través de un balsero, se tomó conocimiento de que Paita se había pronunciado a favor de la independencia y que allí se planeaba capturar a su nave. La noticia determinó que el funcionario de correos Agustín Navarrete, quien portaba correspondencia oficial, fuese desembarcado en Negritos junto a seis pasajeros[8]. Pese a estas previsiones, Navarrete no pudo poner a salvo la correspondencia oficial que portaba, puesto que fue capturado al día siguiente por el Comandante Francisco Frías, quien lo entregó al Mayor Félix Olazábal en Piura.

La captura

Luego de haber dejado Negritos y descartada la posibilidad de recalar en Paita, el *Sacramento* reinició su derrota hacia Panamá. Horas más tarde, hacia eso de las 11 de la noche del mismo 17, en circunstancias en que el buque navegaba alejado varias millas hacia el norte, de manera repentina el Contramaestre del *Sacramento* Victoriano Cárcamo, secundado por su hermano Andrés, quien se desempeñaba como carpintero y guardián a bordo, en una acción coordinada con otros siete tripulantes, al grito de "Viva el Perú", iniciaron un motín a bordo y exigieron la rendición de la nave al Capitán y a sus tripulantes.

De acuerdo con la versión que nos brinda el historiador José Valdizán, solamente hallaron alguna resistencia por parte de dos de los pasajeros, el Teniente Coronel Juan de la Cruz Cortínez y el Teniente de Fragata de la Real Armada Manuel Quesada, quienes fueron heridos por el Contramaestre del Buque antes de ser reducidos. Luego de ello, el Capitán Miguel Gamón, el Primer Piloto Antonio Felachea y todos los pasajeros fueron confinados en el castillo de la nave[9].

Una vez asegurado el control del *Sacramento*, los captores determinaron invertir el rumbo para dirigirse hacia Paita, y para ello, por pedido expreso de Victoriano Cárcamo, el Capitán Miguel Gamón aceptó reasumir el gobierno de su buque y dirigirlo hacia su nuevo destino.

El arribo a Paita del *Sacramento* ocurrió aproximadamente a las 10 de la noche del 21 de marzo y procedió a fondear en

7. ELÍAS, op. cit., pp. 41-42. La relación de pasajeros se adjunta en el anexo 1.
8. VALDIZÁN, José. *Histo ia u h d l Perú*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos, T. II. 1980, p. 219.
9. VALDIZÁN, *p it.*, p. 220.

Paialebote4 Sacramento.indd 10 16/06/21 05:47





Victoriano Cárcamo y el puerto de Paita.

la bahía. Luego, Victoriano Cárcamo envió a su hermano Andrés acompañado por el escribano del buque, José María Delgado, a la casa del Comandante Militar del Puerto, Capitán Francisco Frías, a fin de solicitarle permiso para ingresar a puerto e informarle que la nave había sido "apresada por ellos a nombre de la Patria"[10]. Posteriormente, el Comandante Frías, acompañado por el Juez de Marina Manuel Otoya, el Alcalde de Paita Miguel Pizarro, el administrador de correos Vicente Castañeda, el Oficial Mayor de la Aduana Manuel Reyes y 13 hombres armados, abordaron cuatro lanchas y se dirigieron hacia el *Sacramento*, en donde fueron "recibidos con vítores por los Oficiales y marineros de dicho buque"[11].

Concluida la inspección a eso de las 12 de la noche, los pasajeros, incluyendo al Teniente Coronel Cortínez, fueron desembarcados en una de las lanchas y llevados a tierra. Luego, el Comandante Frías mandó repicar las campanas del pueblo y prorrumpió con todo el puerto los vítores que merecía la captura del pailebote *Sacramento*.

Esta acción fue repetida a las 6 de la mañana del día 22, cuando el Comandante Frías "mandó tremolar su bandera en tierra con una salva de camaretazos y repique de campanas, a la que contestó el pailebote *Sacramento* con todos los demás buques que había en el puerto, fijando todos su bandera a la Patria"[12].

La entrega del *Sacramento* a San Martín

Conocida la captura del *Sacramento* a cargo de los Cárcamo a través de una comunicación efectuada por el Mayor Félix Olazábal al Presidente de Trujillo José Bernardo de Tagle, este último hizo lo propio informando a San Martín sobre este acaecimiento, y entonces el Libertador, desde su cuartel general en Huaura, dispuso el 11 de abril que el pailebote viajase inmediatamente al puerto de Huacho,

10. Declaración del Comandante Francisco Frías del 11 de mayo de 1821 ante el Fiscal Tomás Arellano. ELÍAS, *op. cit.*, p. 75.
11. Ídem.
12. Ídem, pp. 76-77.
13. Ídem.

Paialebote4 Sacramento.indd 11 16/06/21 05:47



tocando antes en el de Huanchaco por si hubiese algunos efectos que traer a bordo[13].

En cumplimiento a la orden, Torre Tagle dispuso el alistamiento a la mayor brevedad para que el buque zarpase a su destino. Aunque no se conoce una fecha cierta, el *Sacramento* zarpó de Paita hacia el sur, a fin de ser entregado al Libertador San Martín por Victoriano Cárcamo. Hay autores como Valdizán que indican que dicha entrega se llevó a cabo en el puerto de Supe, mientras que el historiador Fernando Romero nos indica que el *Sacramento* fue puesto a órdenes de San Martín cuando este se hallaba en Huacho[14].

Lo cierto es que, independientemente del lugar en el cual San Martín recibió el buque, tal entrega debió haberse efectuado antes del 6 de julio de 1821, puesto que se sabe que en la fecha el Libertador, en su condición de Capitán General de la Expedición Libertadora, suscribió un documento dirigido al ayuntamiento de Lima, firmándolo "a bordo de la goleta *Sacramento*, en la bahía del Callao"[15]. Por otro lado, fue a bordo de esta nave que San Martín arribó al Callao para desembarcar el 10 y hacer su entrada a Lima para proclamar la independencia[16].

El *Sacramento* al servicio de la Armada Peruana

Luego de ser entregado a las fuerzas libertarias, el mando del *Sacramento* fue encomendado al marino de origen británico Joseph Wickham, y fue dotado por 36 tripulantes y armado con un cañón cuyo calibre desconocemos. Con ello, este buque se constituyó en la primera unidad de



Maqueta goleta *Sacramento*. Museo Naval del Perú..

la futura Escuadra Peruana. Cabe señalar que Wickham había sido incorporado como Teniente Segundo a la Armada Peruana mediante orden protectoral del 4 de octubre de 1821[17]. Tres días después, el 7, el Protector San Martín, decretó que el *Sacramento* fuese rebautizado *Castelli* "en recuerdo de la memoria de los que hicieron los primeros esfuerzos para librar al Perú"[18], nombre dado como un homenaje al político argentino Juan José Castelli, integrante de la primera Junta de Gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata.

Dentro de sus primeras actividades, el *Castelli* y los bergantines *Belgrano* y *Balcarce* partieron hacia el sur el 15 de noviembre, con la misión de llevar a cabo el bloqueo de los puertos del sur comprendidos entre Pisco y Cobija.

Según Fernando Romero, la *Castelli*, siempre al mando de Wickham, a fines de 1821

14. ROMERO, Fernando. *Gu se y la o el la ArmdR eb ica* . Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 1994, p. 140
15. VALDIZÁN, *p it.*, p. 222.
16. ROMERO, *p it.*, p. 140.
17. AHM. Libro copiador Ministerio de Guerra y Marina 1821-1823. A, 1-a, N.º 9. f. 1.
18. ELÍAS, *p it.*, p. 163.

Paialebote4 Sacramento.indd 12 16/06/21 05:47



capturó en las inmediaciones de Huacho a la goleta *Macedonia*, "apresada por contravenir prescripciones de aduana"[19]. Esta nave fue incorporada a la Armada, luego del proceso judicial respectivo.

Acerca de las actividades del *Castelli* en 1822, continuó integrando las fuerzas navales encargadas de mantener en bloqueo sobre la costa sur, esta vez en apoyo a la primera campaña a puertos intermedios. Como parte de sus actividades, sabemos que el 28 de junio de aquel año el teniente Wickham informó sobre la presencia de la fragata *Cantón* y los bergantines *Perla* y *Sera* en inmediaciones de Arica efectuando actividades de contrabando. Por ese motivo, intervino a la primera y le efectuó disparos para impedir que desembarcase sus efectos[20].

Año siguiente, de conformidad con el nuevo bloqueo decretado el 5 de marzo por el Gobierno sobre los puertos del sur, una división naval integrada por la fragata *Protector*, la corbeta *Limeña* y la goleta *Castelli* zarparon del Callao el 4 de abril a órdenes del Contralmirante Martín Jorge Guise, a fin de velar el cumplimiento de la medida gubernamental. El 17 de aquel mes, al llegar estas naves al puerto de Pisco, tomaron noticia que unos españoles se habían sublevado en la goleta *O'Higgins* y en el bergantín *San Francisco de Paula*, y los llevaron a la caleta Lagunas, en donde se creía se habían combinado con tropas realistas para efectuar un desembarco. Ante ello, Guise dispuso que la corbeta *Limeña* y la goleta *Castelli* efectuasen su búsqueda. Hallaron a ambas naves averiadas: el bergantín incendiado y la goleta varada, y remitieron esta última al Callao como "legítima presa"[21].



Contralmirante Martín Jorge Guise. Fuente: Archivo Histórico de Marina

Un mes después, en circunstancias en que la goleta *Castelli* efectuaba en el sur acciones para mantener el bloqueo establecido por el Gobierno, detuvo el 20 de mayo, en inmediaciones de Arica, a los buques mercantes ingleses *Lady Frances, Resignation* y *Bristol*. Luego de conducirlos a dicho puerto a fin de ser registrados, se les comunicó a sus Capitanes la prohibición existente para ingresar a cualquier puerto de la costa sur del Perú.

En junio la *Castelli* continuó con sus labores de vigilancia en inmediaciones de Arica y el 8 encontró al bergantín *Víbora* saliendo de dicho puerto. La nave peruana lo intimó a detenerse, pero el *Víbora* logró huir hacia el morro de Sama y retornó cuatro días

19. ROMERO, *op. cit.*, p. 141.
20. AHM. Elementos operacionales. Serie Buques. Pailebote *Sacramento*, 1822. Caja S1, sobre S7. f. 1.
21. ROMERO, *op. cit.*, p. 200.

Paialebote4 Sacramento.indd 13 16/06/21 05:47



después hacia Arica, en donde finalmente fue detenido. De allí fue apresado y remitido en compañía de la *Castelli* hacia el Callao[22].

La última información conocida de esta nave es la que aparece en un oficio fechado en Arica el 27 de octubre de 1823, que dirige el Contralmirante Guise como Comandante General de la Marina al Ministro de Guerra y Marina, en el que le indica que "la goleta *Sacramento* creo que ha naufragado en su navegación del Callao para esta costa, pues hace mucho tiempo que no tengo de ella la menor noticia." Sobre este último punto, el historiador Rosendo Melo indica que "el Capitán J. Esmond salió tres años después de Iquique con la goleta *Castelli,* (a) *Sacramento* y no hubo noticia posterior suya"[23].

Comentarios finales

La captura del pailebote *Sacramento* el 17 de marzo de 1821 tiene un doble significado. Fue la primera nave en enarbolar la bandera del Perú independiente, y también la primera unidad de su Escuadra.

Una vez incorporado a las fuerzas navales peruanas, el buque fue artillado con un cañón, y pese a que su valor militar era relativo, tuvo un fructífero desempeño durante los tres años de servicio bajo el Pabellón Nacional, en los que su dotación cumplió a cabalidad con la misión encomendada, contribuyendo con ello a forjar la tradición de vocación y servicio de los marinos peruanos.

ANEXO 1

Listado de pasajeros embarcados a bordo del pailebote *Sacramento*

Pasajeros	Cantidad
José Enrique de Guzmán, Superintendente de la Casa de Moneda de Santa Fe y su criado	2
Cipriano Méndez del Busto, Oficial de Tribunal de Cuentas de Santa Fe y su criado.	2
Juan de la Cruz Cortines, Teniente Coronel Graduado y Primer Ayudante del Regimiento de Infantería "Burgos" y su asistente	2
Juan José Llerena, Alférez de Navío	1
José de Ibarra Alférez de Fragata	1
Manuel Quesada, Teniente de Fragata	1
Manuela Taboada	1
José del Carmen Triunfo, con su esposa, dos niñas, dos criadas y tres muchachos	9
Dos pasajeros de los que responde el Capitán y que individualizará sus nombres.	2
Tres Oficiales de Mar	3
Total de pasajeros:	24

22. Ibídem, p. 193.
23. MELO, Rosendo. *Histo ia l lM a ina l Perú*. Lima: Publicaciones del Museo Naval, T. 1. 1980, p. 146.

Paialebote4 Sacramento.indd 14 16/06/21 05:47



Bibliografía

- ELÍAS MURGUÍA, Julio. *La Marina, 1780-1822*. Publicaciones de la Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú. Lima: Talleres Artes Gráficas. 1972.
- GARCÍA-TORREALBA, Enrique. *Buques menores y fuerzas sutiles españolas, 1700-1850*. Madrid: Fondo Editorial Ingeniería Naval. 2019.
- LEGUÍA Y MARTINEZ, Germán. *Historia de la Emancipación del Perú: el Protectorado*. Publicaciones de la Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú. Lima: Talleres Artes Gráficas. 1972.
- MELO, Rosendo. *Historia de la Marina del Perú*. Lima: Publicaciones del Museo Naval, T. 1. 1980.
- ORTIZ, Jorge. *El Vicealmirante Martín Jorge Guise Wright (1780-1828)*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 1992.
- PUENTE CANDAMO, José A. de la. *Historia marítima del Perú. La Independencia, 1790 a 1826*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, vol. V., T. 1 y 2. 1975.
- PIZARRO ROJAS, Tomás. Los hermanos Cárcamo. En: *Revista de Marina*, 1958. Lima: Imprenta de la Escuela Naval del Perú. Vol. 42, pp. 207-214.
- RIVERA SERNA, Raúl. Piura en la Independencia. En: *Fénix, Revista de la Biblioteca Nacional del Perú*. Lima: Biblioteca Nacional del Perú. 1989. Ed. Nº 34-35. pp. 107-118.
- ROMERO, Fernando. *Guise y la aurora de la Armada republicana*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos, 1994.
- VALDIZÁN, José. *Historia naval del Perú*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos, T. II. 1980.
- VEGAS GARCÍA, Manuel, *Historia de la Marina del Perú*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2014.
- AHM. Elementos operacionales. Serie Buques. Pailebote *Sacramento*, 1822. Caja S1, sobre S7. f. 1.



Paialebote4 Sacramento.indd 15 16/06/21 05:47



EL VICE ALMIRANTE GUISE: SU LEGADO EN MI FAMILIA Y EN LA ARMADA PERUANA



Legado de GUise.indd 16 29/06/21 10:54 41p. m.



El Vice Almirante Guise: su legado en mi familia y en la Armada Peruana



DOCTOR AMADEO-MARTÍN REY Y CABIESES
Doctor en Medicina por la Universidad Complutense de Madrid y Doctor en Historia por la Universidad de Navarra, ambas SOBRESALIENTE CUM LAUDE por unanimidad. Actualmente, Doctorando en Derecho por la Universidad Nacional de Educación a Distancia. Es Director de Publicaciones de la Real Academia Matritense de Heráldica y Genealogía; Profesor de Nobiliaria, Emblemática, Honorificencia y Derecho Premial en el EAE Business School (Madrid, España); Profesor de Dinastías Europeas en el Máster Oficial Universitario en Protocolo, Comunicación Institucional y Organización Integral de Eventos de la Universidad Rey Juan Carlos (Madrid, España). Es Presidente de la Comisión de Publicaciones de la Real Academia Matritense de Heráldica y Genealogía; Miembro del Consejo de Redacción de Mar Océana, Revista del Humanismo Español e Iberoamericano editada por la Asociación López de Gómara en colaboración con la universidad Francisco de Vitoria; Académico de Número de la Real Academia Matritense de Heráldica y Genealogía; Académico de Número de la Academia Americana de Genealogía; Miembro Correspondiente del Collegio Araldico de Roma; Miembro Correspondiente del Centro de Estudios Genealógicos y Heráldicos de Córdoba, Argentina; Miembro Correspondiente en España del Instituto Peruano de Investigaciones Genealógicas; Académico Correspondiente de la Real Academia de la Historia; Miembro Honorario de la Sociedad Peruana de Historia; Socio Correspondiente extranjero del Instituto Português de Heráldica; Miembro de Mérito de la Fundación Carlos III.

RESUMEN
El autor, sobrino tataranieto del Vicealmirante Martin George Guise, detalla su extensa relación familiar con el mar y la Marina de Guerra del Perú.

PALABRAS CLAVE
Marina de Guerra del Perú, Martin George Guise, Thomas Cochrane, Robert Winthrop.

ABSTRACT
The author, great-great-grandnephew of Vice admiral Martín George Guise, describes in detail his extensive family relationship with the sea and the Peruvian Navy.

KEYWORDS
Peruvian Navy, Martin George Guise, Thomas Cochrane, Robert Winthrop.

Guise, mi tío tatarabuelo, ha estado presente en mi memoria familiar desde mi más tierna infancia, como lo ha estado la Armada Peruana. Imaginaba las landas inglesas donde nació este insigne marino, hijo de Sir John Guise, I baronet of Highman, en el condado de Gloucester, y de Elisabeth Wright. Siempre he visto en casa de mis abuelos sendos retratos al óleo: uno del Vicealmirante Martin George Guise, de uniforme, y otro de su mujer Juana Valle-Riestra, hermana de mi tatarabuelo, el Contralmirante Domingo Valle-Riestra, Ministro Plenipotenciario y Enviado Extraordinario del Perú en España, en tiempos de Isabel II, Comandante General de la Escuadra Peruana, senador por el Callao y por Amazonas, gobernador político y militar del Callao, cuyo retrato también de uniforme está en nuestra casa limeña. Sabía que Alejandro Valle-Riestra, hermano de Domingo, y Marino de Guerra, como él, sostuvo en sus brazos a su cuñado Guise, con quien asistió a la toma de

Legado de GUise.indd 17 29/06/21 10:54 43p. m.





Contralmirante Domingo Valle Riestra. Colección José Cabieses

Guayaquil, cuando este cayó mortalmente herido en su buque el 24 de noviembre de 1828. Antonio Valle-Riestra y Albarracín, hijo de Alejandro, inició también su carrera en la Armada Peruana, donde alcanzó el grado de Teniente para más tarde casar con Ángela Cañas y Mora, hija del General José María Cañas y sobrina del también General Juan Rafael Mora, Presidente de la República de Costa Rica.

También he contemplado siempre en casa de mis abuelos un retrato al óleo de Mercedes Carlota, hija de Guise y esposa del Vicecónsul Británico John Dartnell Loder. Y en mi casa madrileña –pequeño reducto de amor al Perú en España– veo cada día un antiguo grabado que representa a mi cuarta abuela Isabel García de la Riestra y Sanier, esposa del coronel mayor del Regimiento Real de Lima Antonio María del Valle y Seijas, a su hija Juana Valle-Riestra, a la hija de esta, la citada Mercedes Carlota Guise, y a dos hijas de esta, María Rosa y María Luisa Dartnell Guise, la primera casada con Manuel Gaspar Chávez y Moreira, Cónsul y Prior del Tribunal del Consulado de Lima, Director del Banco del Perú, padres de Jorge Chávez Dartnell, pionero de la Aviación Peruana, y la segunda casada con Emilio de Althaus y Flores del Campo, asimismo Prior del Tribunal del Consulado, hermano del gran poeta romántico Clemente de Althaus –enterrado en el cementerio Père Lachaise de París¬–, ambos hijos del General Barón Clemente de Althaus y von Hessen-Philippsthal y de la dama arequipeña Manuela Flores del Campo y Tristán.

En mi familia, apuntaba, la Armada Peruana, luego Marina de Guerra del Perú, ha estado presente desde muy antiguo. Marino español era el primer Cabieses que llegó a América, Manuel de Cabieces –luego Cabieses– y Álvarez, casando con una dama de Valparaíso, Mercedes de Alzamora y Cantuarias, quien por cierto era cuarta nieta de Joseph de Alzamora Ursino y Eguiluz, general de la Armada de la Mar del Sur, cuyo padre Pedro de Alzamora Ursino y Lezcano, era caballero de la Orden de Santiago. Manuel y Mercedes fueron los padres de mi tatarabuelo José Antonio Cabieses y Alzamora y de otro Marino, Ramón Cabieses y Alzamora, Capitán de Navío de la Armada Chilena, Gobernador Marítimo de Valparaíso y Mayor General de su Departamento de Marina. Su hermano Guillermo Cabieses y Alzamora fue Alférez de Fragata de la Armada Peruana.

Marino fue mi tío bisabuelo el Capitán de

Legado de GUise.indd 18 29/06/21 10:54 45p. m.





Combate Naval de Guayaquil. Ángel Chávez. Museo Naval del Perú.

Navío Antonio Hercilio Cabieses y Alzamora, visitador de capitanías, Capitán del Puerto del Callao y luego Prefecto de esa Provincia Constitucional, así como director de Marina. También sirvió en la Armada Peruana mi tío cuarto abuelo el Capitán de Fragata Damián Alzamora y Cantuarias, Capitán de los Puertos de Pisco y de Huacho, cuyo nieto, el Vicealmirante José Alzamora Freundt, alcanzó a ser Presidente de Consejo de Ministros, Ministro de Justicia y Culto y, por supuesto, Ministro de Marina y Aviación. Asimismo fueron marinos mi tío bisabuelo el Capitán de Fragata (AP) Ezequiel Cabieses y Chávez, Capitán de los puertos de Salaverry y de Eten, y vocal del Consejo Superior de Marina, y mi también tío bisabuelo el Capitán de Fragata (AP) Domingo Valle-Riestra y de la Torre, cuyo traslado a la Cripta de los Héroes fue realizado el 19 de mayo de 1989, siendo representada la familia en aquella ocasión por su sobrino nieto mi tío José Cabieses y García-Seminario, por designación del Almirante Óscar Jahnsen Raygada, Comandante General de Marina. Mi tío bisabuelo Ramón Valle-Riestra Zela fue Ministro de Marina y Alcalde de La Punta, además de diputado por el Callao. Cuando mi abuelo Ramón Felipe Cabieses y Valle-Riestra nació en Paita, fue testigo de su inscripción en el registro el Capitán de Navío Manuel Ignacio Espinosa, Capitán de dicho puerto. Cuando su tío José Antonio Cabieses y Chávez fue bautizado, su padrino fue el Capitán de Navío José Elcorrobarrutia.

Por otro lado, mi abuela Rosalina García-Seminario y Amézaga, nacida en el Real Felipe del Callao cuando su padre era jefe de la batería de saludos de dicha fortaleza,

Legado de GUise.indd 19 29/06/21 10:54 47p. m.





Contralmirante José Alzamora Freundt. Rosciano, 1965. Comandancia General de la Marina.

era hija del Capitán de Navío José Félix García-Seminario y Seminario, Intendente de Marina, Capitán del Puerto de Paita, y nieta paterna del también Capitán de Navío José María García Seminario, Comandante General del Departamento de Marina del Callao durante la guerra con Chile y luego Capitán del Puerto del Callao, Comandante Principal de las Milicias Navales de la República y Gobernador de las Islas de Chincha. José María, primo segundo del Almirante Miguel Grau Seminario, estaba casado con Eleodora Seminario y Besada, prima hermana de dicho gran Almirante. Mi tío César Antonio Fernandini y Cabieses fue esposo de Carmela Frías y Matos, hija del Capitán de Navío Gustavo O. Frías y Escobar.

Para cerrar el ciclo, yo mismo soy nieto del doctor Amadeo Rey y Grimaldos, uno de los fundadores del Real Club Náutico de La Coruña. Por otra parte, soy Caballero de la Soberana Orden Militar de Malta y miembro de la Asamblea Española de la misma. Un antiguo privilegio de la Orden otorgaba la condición de Capitanes de Fragata a los Caballeros de ella, en recuerdo de la histórica actividad naval de la Orden, que le llevó a luchar en Lepanto y, por ejemplo, a disponer del primer buque hospital.

Inglaterra es tierra de grandes marinos, algunos de los cuales, como el Vicealmirante Thomas Cochrane o el también Vicealmirante Robert Winthrop Simpson, decidieron poner su espada al servicio de las nacientes repúblicas americanas. Guise, tras apoyar a Wellington en su lucha contra Francia en la Península Ibérica, servir en la Marina chilena y bloquear el Callao, luchó al servicio del Perú y asumió el mando de su Escuadra, hasta morir en Guayaquil en la guerra contra la Gran Colombia.



Capitán de Navío Juan de Althaus Dartnell, Jefe del Estado Mayor General de la Marina, 30 de junio 1933.

Legado de GUise.indd 20 29/06/21 10:54 49p. m.





Réplica del escudo de la familia Guise donada al B.A.P. *Guise* en 1935 por Clemente de Althaus. Fotografía Nataly Gervacio. Museo Naval del Callao

Otros británico-peruanos sirvieron en la Armada Peruana, como el Capitán de Navío Juan Guillermo More, el Alférez de Fragata Federico Augusto Matías Elmore Polhill –abuelo, por cierto, de mi tía abuela Sara Elmore Letts, mujer de José Antonio Cabieses y Valle-Riestra–, o el Capitán de Corbeta Juan Leguía Swayne, pero ninguno como el Vicealmirante Guise alcanzó tan alto grado y tan imperecedera fama.

Prócer de la Independencia del Perú, hombre de fuertes convicciones, de gran carácter y arrojo, Guise, muerto tempranamente, dejó en tierra peruana su descendencia a través de su hija Mercedes Carlota. Su nieto Juan de Althaus y Dartnell fue Capitán de Navío, Director de la Escuela Naval y Jefe del Estado Mayor General de la Marina.

La Armada Peruana, la Marina de Guerra del Perú, siempre presente en los Guise, Valle-Riestra, Cabieses, Alzamora, García-Seminario o Althaus, con un permanente objetivo: servir al Perú y a su pueblo. Su herencia continúa vigente con lo que podría ser un buen lema a seguir: “Servir al Perú y a su pueblo”.



Legado de GUise.indd 21 29/06/21 10:54 53p. m.



"LA IMPORTANCIA PARA EL PERÚ DE LA CUENCA DEL PACÍFICO Y APEC"

APEC importancia para Peru.indd 22 29/06/21 9:41 02p. m.



"La importancia para el Perú de la Cuenca del Pacífico y APEC"



EMBAJADOR OSCAR MAÚRTUA DE ROMAÑA
Embajador y Jurista. Graduado de la Pontificia Universidad la Católica del Perú (PUCP) como Bachiller en Humanidades. Licenciado en Derecho de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (UNMSM). Licenciado en Relaciones Internacionales de la Academia Diplomática del Perú. Premio Nacional de Cultura, 1968. Posgrados de las Universidades de Oxford, John Hopkins y Comité Jurídico Interamericano de la OEA. Secretario General de la Presidencia de la República (1980-1985). Embajador del Perú en Canadá, Comisionado General ante Expo 86 (Vancouver), Columbia Británica; Bolivia, Tailandia; Vietnam, Laos; Representante ante ESCAP (Comisión Económica y Social Asia Pacífico); y Representante de la OEA en México. Magíster en Gestión Pública por la Universidad Tecnológica del Perú (UTP). Presidente de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional (SPDI). Exdirector de la Academia Diplomática del Perú (ADP). Exviceministro y Secretario General de Relaciones Exteriores, y ExCanciller de la República.

RESUMEN
El autor resalta la importancia de la cuenca del Pacífico como un polo de desarrollo para el Perú y las demás naciones que lo conforman. Las relaciones entre los Estados de esta cuenca constituyen una oportunidad de prosperidad multilateral, a través de tratados comerciales que estimulan sus relaciones económicas y culturales.

PALABRAS CLAVE
Cuenca del Pacífico, APEC, TLC, Alianza del Pacífico, Cumbre de Líderes.

ABSTRACT
The author emphasizes the Pacific Basin's importance as a development centre for Peru and the other countries that form it. The relations between the States of this basin constitute a multilateral opportunity of prosperity, through trade treaties that encourage their economic and cultural relations.

KEYWORDS
Pacific Basin, APEC, TLC, Pacific Alliance, Leaders' Summit.

INTRODUCCIÓN

Uno de los principales espacios geográficos en el planeta se forma entre el ámbito marítimo de Sudamérica y parte del litoral de Oceanía y Asia. El Perú predestinadamente se encuentra en este importante borde terrestre, que es el de mayor profundidad y extensión en la Tierra. Sin embargo, la importancia de la cuenca del Pacífico no solo se caracteriza por su relevancia natural o por su extensión, sino por la gravitación geopolítica y económica que radica en dicha zona. No es coincidencia que esta cuenca adopte al 50% de la población mundial en la Tierra y que incluya a distintas potencias planetarias, lo que incentiva que el mercado sea fluido y signifique una óptima oportunidad de gran ascendiente para los Estados en vías de desarrollo que también la conforman. Por cierto, están presentes las principales potencias hegemónicas: Estados Unidos y China, así como naciones poderosas como Japón, al mismo tiempo que los "Tigres asiáticos" provenientes de la Asociación de Naciones del Sureste Asiático (ASEAN).

APEC importancia para Peru.indd 23 29/06/21 9:41 09p. m.

Es necesario resaltar y conocer que diversas razas y culturas, así como otras manifestaciones artísticas, políticas y dialectos de estos Estados, han formado parte importante de la historia de la humanidad. Sin embargo, esto conlleva un factor determinante, puesto que si bien los Estados pertenecientes a esta vastedad geográfica comparten esta ubicación, es desafiante agrupar a estas naciones multiculturales, con distintas necesidades, políticas, gobiernos y, sobre todo, pueblos. Más de los 40 países que se ubican en la cuenca del Pacífico también reúnen el 45% del Producto Bruto Mundial (PBM), lo que denota la gran importancia que este enorme espacio significa para la economía mundial.

Es necesario resaltar la importancia de la cuenca del Pacífico por el desarrollo que ha ido evolucionando a través de los años y el control geopolítico que se ejerce sobre esta zona del Pacífico. Las distintas interrelaciones entre los Estados que la conforman han significado una oportunidad importante para la prosperidad multilateral de sus naciones y el intercambio tanto económico como cultural es trascendente, lo que incentiva las relaciones y la cooperación internacional.

Estados conformantes de la cuenca del Pacífico

La cuenca del Pacífico tiene una dimensión que agrupa a una serie de litorales de más de 20 países agrupados por el continente americano, oceánico y asiático. Debido a esta enorme y vasta extensión marítima, los investigadores han decidido hacer una subdivisión en la hoya, tomando en consideración el continente al cual pertenecen. Por ello, la cuenca oficialmente está integrada por:

1. La cuenca americana
2. La cuenca Asia-Pacífico
3. La cuenca de Australia Pacífico
4. La cuenca polinésica (también conocida como cuenca del Oceánico)

Cada cuenca agrupa a una serie de Estados que forman parte de un tipo de gobierno distinto, una economía variada y una política dirigida a paliar distintas afecciones que cada nación enfrenta. Lo cierto es que, ante tal variedad presente en cada extensión territorial, el desarrollo es constante, pero a un ritmo que varía, dependiendo de cada Estado.

A efectos de graficar a los Estados pertenecientes a la cuenca del Pacífico, se ha subdivido a cada Estado miembro por su continente de la siguiente manera:

América:

Canadá, Chile, Colombia, Estados Unidos de América, México y Perú.

Asia y Oceanía:

Indonesia, Australia, Brunéi, China, Corea del Norte, Corea del Sur, Filipinas, Hong Kong, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, Papúa Nueva Guinea, Rusia, Singapur, Tailandia, Taiwán y Vietnam.

1. La importancia de la cuenca del Pacífico y sus características

Los recursos anfibios de la cuenca del Pacífico son invaluables. Alberga la gran mayoría de especies y diversidad en flora y fauna marina del planeta. Esta fuente inagotable de recursos se extiende al sector pesquero y al mineral, y otorga un sinfín de oportunidades a los Estados pertenecientes

APEC importancia para Peru.indd 24 29/06/21 9:41 09p. m.



de esta extensión. Asimismo, la cuenca forma un importante canal de comercio e intercambio de recursos entre los países. La comunicación e investigación en esa área permiten diversos avances científicos, la preservación de especies marinas, la promoción de la pesca y el consumo alimenticios de comida marina obtenibles a raíz del sector de pesca, por lo que termina siendo un importante sistema de ingreso económico para el PBI del Estado.

Estados Unidos, Japón y China han sabido aprovechar en gran medida las riquezas y oportunidades de la cuenca. Aunque su posición en ella no ha sido la única generadora directa de su éxito, es cierto que han maximizado los recursos y los beneficios que otorga. Esto genera que los tres Estados potencia del mencionado territorio marítimo ejerzan una postura geopolítica firme frente a la cuenca, con la finalidad de controlar el tránsito marítimo en esta zona del planeta, y también han intentado preservar la paz y seguridad al resto de Estados a través de la diplomacia y la solución pacífica de controversias.

Los Estados pertenecientes a esta órbita marina están vinculados por los acontecimientos meteorológicos que resultan de las interacciones que se realizan y, sobre todo, los riesgos que estas anomalías climáticas ejercen sobre la vida humana,

APEC importancia para Peru.indd 25 29/06/21 9:41 12p. m.

el transporte y la economía. Por ello, estos Estados sufren de cambios climáticos y movimientos telúricos (sismos, tsunamis) perjudiciales que abarcan a todos los miembros, incluido el fenómeno de El Niño y de La Niña, los cuales, como es bien sabido, impactan gravemente en las economías locales, regionales y provocan, en el peor de los casos, la pérdida de vidas humanas. Además, producen menoscabo en millones de dólares para un país, sin contar con los gastos de recuperación y reparación producto de estos dramáticos fenómenos.

Otra importante característica es su diversidad geográfica, en la cual convergen una serie de comunidades étnicas y culturales que conforman la cuenca. Esta pluralidad se realiza en cada sector y se interrelacionan, por lo que el Pacífico concentra un elemento natural que vincula, de manera cultural, a las diversas etnias y pueblos que pertenecen a ella. Sin embargo, esto no es meramente suficiente para realizar un acercamiento entre las naciones, puesto que son las propias personas las llamadas a realizar dicho enlace. Por ello, en dicho contexto, el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) se convierte en un foro multilateral de gran impacto, debido a que busca agrupar a Estados tan diversos para integrarlos y que cada uno brinde oportunidades y opciones para coadyuvar al crecimiento de la región. Esto no se limita a un nivel económico, sino también a un nivel político, social y de seguridad internacional, como ya ha sido mencionado anteladamente.

2. Organizaciones internacionales pertenecientes a la cuenca del Pacífico

Los Estados pertenecientes a la cuenca del Pacífico han intentado, por diversos medios, agruparse en distintos foros, organismos y asociaciones económicas, políticas y de seguridad, con la finalidad de aportar asus regiones específicas de manera idónea y fortalecer su cooperación. Por ello, junto con el APEC, se erigen una serie de organizaciones internacionales nacidas a través de diversos acuerdos económicos y políticos, como lo son:

- Asia Pacific Economic Cooperation (APEC)

Originado en 1989 en respuesta a la interdependencia entre las grandes economías erigidas en la región que lleva su nombre. Así, la APEC reúne a las grandes y emergentes economías del mundo a través de la cooperación entre los Estados que pertenecen a ellas. Nace a propuesta de empresarios de Australia y Japón y se sustenta en una base tríptica: Estado, empresa y universidad. Sus miembros son considerados "economías" y no por sendos "países o naciones", tal como es el caso de Hong Kong y Taiwán.

- Asociación de Naciones del Sureste Asiático (ASEAN)

Esta asociación, creada en 1967, con una visión defensiva ante la expansión del comunismo, agrupa originariamente a Tailandia, Malasia, Filipinas, Singapur e Indonesia. Hoy congrega a 10 Estados de la región Asia Sudeste: Malasia, Brunéi, Indonesia, Camboya, Vietnam, Laos, Singapur, Birmania, Filipinas y Tailandia. Según la propia ASEAN, en estos Estados habitan aproximadamente 646 millones de personas con un PBI anual de 2,45 billones de euros.

- Alianza del Pacífico

La Alianza del Pacífico es una asociación de integración regional. El bloque está conformado por Colombia, Chile, México y el Perú.

APEC importancia para Peru.indd 26 29/06/21 9:41 12p. m.



• Pacific Basin Economic Council (PBEC)

Fundada en 1967, es considerada una de las asociaciones empresariales más poderosas del planeta. Tiene como meta facilitar los negocios en la región Asia-Pacífico. Promueve un compromiso entre funcionarios de gobierno y empresarios integrantes de la APEC. Se autodefinen como independientes, apolíticos y como la única organización empresarial del sector privado que conecta a países del Pacífico latinoamericano con China. Además, resaltan por tener importantes alianzas con organismos globales. Por otro lado, este consejo empresarial ayuda a generar inversión extranjera directa (IED), y fomenta el desarrollo y despliegue de nuevas tecnologías, al tiempo que evita la degradación del medioambiente. Los miembros son directivos expertos en el campo regional Asia-Pacífico, comprometidos a identificar oportunidades en sus respectivos espacios.

Estos campos son:

- ❑ Sostenibilidad empresarial: la importancia de la protección de la propiedad intelectual.
- ❑ Resolución legal en línea asequible para empresas: promoción de las ventajas de la plataforma electrónica de arbitraje.
- ❑ Comercio digital y flujos de datos transfronterizos: las empresas utilizan los datos para crear valor y muchas solo pueden maximizar ese valor cuando los datos pueden fluir libremente a través de las fronteras.

APEC importancia para Peru.indd 27 29/06/21 9:41 14p. m.

- Pacific Economic Cooperation Council (PECC)

Esta red de comités promueve la cooperación entre los Estados que integran el Asia-Pacífico. Fue inaugurado en Singapur en 1980 y entre sus miembros tiene a países como el Perú, Estados Unidos, Japón, entre otros; el Foro de las Islas del Pacífico e instituciones como la Conferencia de Comercio y Desarrollo del Pacífico (PAFTAD); y el Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PBEC). Tiene como ente rector un Comité Permanente que se reúne anualmente.

Este consejo tiene como objetivo lograr una cooperación económica más amplia y estrecha de la región, para lo cual reconocen la realidad de cada Estado y resaltan los beneficios que surgen de la interdependencia global, por lo que incentivan la Comunidad del Pacífico. Un dato por resaltar es que el PECC es una asociación intercivilizatoria, pues está compuesta por las civilizaciones cristiana-occidental, la budista y la islámica.

- North American Free Trade Agreement (NAFTA)

El pacto económico llamado NAFTA establece una serie de reglas graduales de aranceles y otro tipo de medidas a los productos que se fabrican o se venden en la región de América del Norte. Fue creado en 1992 y renegociado recientemente, en 2018, entre Estados Unidos, Canadá y México.

- Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)

Es una organización internacional sudamericana que fomenta el desarrollo de las economías de la región, con la finalidad de conseguir acuerdos económicos comerciales comunes. Está conformado por 13 países: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. Fue creado en 1980.

- Mercado Común del Sur (MERCOSUR)

Esta alianza busca un crecimiento del mercado común en Sudamérica y la conforman Argentina, Brasil, Chile (como socio comercial), Paraguay y Uruguay. Se fundó en 1991.

- Foro de Cooperación América Latina-Asia del Este (FOCALAE)

Es una organización interregional cooperativa en la que convergen 36 países, cuyo objetivo es el desarrollo del diálogo, el entendimiento político y económico, y la cooperación de los Estados pertenecientes. Fue creado en 1999 en Singapur con el nombre de Foro del Asia del Este-América Latina (EALAF). Busca responder a la necesidad de la creación de una cooperación internacional entre Asia del este y América Latina.

- Comunidad Andina (CAN)

Es una organización subregional establecida en 1969 con el fin de crear un acuerdo común entre Estados, como Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. Actualmente, prevalecen como miembros Bolivia, Colombia, Ecuador y el Perú. Venezuela y Chile se apartaron por distintas razones, aunque Chile aún participa en determinados ámbitos. Los países con mayor dinamismo y crecimiento económico de los miembros que aún son parte de esta organización son Colombia y el Perú.

- Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP)

Sus orígenes se remontan a 1947 en Shanghái, China, en el contexto de un escenario posguerra. Esta Comisión, cuya sede está en Bangkok, promueve la cooperación entre países para lograr un

APEC importancia para Peru.indd 28 29/06/21 9:41 14p. m.



desarrollo inclusivo y sostenible. Cuenta con 53 Estados miembros, 9 asociados y diversos observadores. El enfoque actual es cumplir con los objetivos trazados en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (ODS). La CESPAP hace hincapié en el fortalecimiento de las capacidades institucionales a fin de atender los derechos de los pueblos de la región y abordar sus aspiraciones y necesidades.

Para lograr lo anterior se necesita un cambio institucional en todos los niveles, para así garantizar una prestación más eficiente y eficaz de los servicios esenciales a la creciente población de la región, aumentando la demanda de infraestructura óptima, de alimentos, ropa, vivienda, agua, energía, transporte, etc.

A la fecha, los acuerdos estratégicos en materia social más la experiencia regional han permitido que millones dejen la pobreza en Asia y el Pacífico, y con esto se contribuye a lograr mejorar el nivel de vida de las personas.

• Trans-Pacific Partnership (TPP)

Se configura como un tratado de libre comercio (TLC) entre Estados de la cuenca del Pacífico. Fue suscrito por 12 países en febrero de 2016 y abandonado por Estados Unidos en enero de 2017. Entró en vigor en diciembre del 2018 y busca rebajar las barreras comerciales, establecer un marco común de propiedad intelectual, reforzar los estándares de derecho del trabajo y derecho ambiental, y establecer un mecanismo de arbitraje de diferencias inversor-Estado.

A pesar de no contar con el apoyo de Estados Unidos, por decisión de Trump, el TPP siguió adelante y los 11 países restantes (Australia, Brunéi, Canadá, Chile, Japón, Malasia, México, Nueva Zelanda, Perú, Singapur, Vietnam) firmaron el 8 de marzo de 2018 en Santiago de Chile lo que ahora se conoce como el TPP-11. Hay que resaltar que, para el caso del Perú, aún está pendiente de ratificación por parte del Congreso de la República.

Por otro lado, es necesario destacar la presencia de la Asociación Económica Integral Regional (RCEP), que surge como alternativa al TPP. El acuerdo se creó con el objetivo de reducir aranceles y simplificar la burocracia a la hora de comerciar entre los países del bloque. Esta asociación es un TLC entre los 10 Estados miembros de la ASEAN (Myanmar, Brunéi, Camboya, Filipinas, Indonesia, Laos, Malasia, Singapur, Tailandia y Vietnam) y cinco Estados de Asia y Oceanía (Australia, China, Corea del Sur, Japón y Nueva Zelanda).

Actualmente es considerado el mayor TLC del mundo y el bloque comercial más importante que se ha conformado. Los analistas expresan que su entrada en vigor ayudaría en la recuperación de la economía tras la pandemia de COVID-19, así como a desplazar el centro de gravedad de la economía mundial hacia el Asia, alejándola de Estados Unidos y Europa.

• Banco Asiático de Desarrollo (BAsD)

Es una organización financiera para el desarrollo económico de Asia y el Pacífico. Su finalidad es la erradicación de la pobreza, facilitar ayuda y aportes para mejorar las condiciones de vida de las personas pertenecientes a una nación de la región a través de diversos mecanismos de intercambio, préstamo y colaboración técnica.

Fue creado en 1966 por 31 países. Hoy cuenta con 67 miembros (48 regionales y 19 no regionales). Estados Unidos y Japón son sus principales accionistas, con el 15,6% del capital cada uno.

APEC importancia para Peru.indd 29 29/06/21 9:41 14p. m.

- Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB)

Es una institución financiera de cooperación internacional de promoción del gobierno de China. El propósito de este banco es proporcionar el financiamiento para los proyectos de infraestructura de la región Asia, basado en el crédito y fomento del sistema de libre comercio de los Estados asiáticos. El AIIB está considerado por algunos como una versión continental del FMI y del Banco Mundial, y es el equivalente al BID de las américas.

Las principales características de estos acuerdos son:

a. Se prevén la eliminación de restricciones no arancelarias en el comercio aplicable entre las partes para una mayor fluidez y facilidad entre los Estados.
b. Establece una serie de disposiciones jurídicas comunes para regular el intercambio entre los Estados que forman parte de estos acuerdos. Estas normas comunes son como los de origen, solución de controversia, salvaguardia y disposiciones de transparencia y antidiscriminación.
c. Se han adoptado algunas disposiciones de la OMC para regular ciertos aspectos políticos y comerciales entre los Estados.
d. La mayoría de estas asociaciones contienen disposiciones sobre promoción y protección de inversiones económicas, cooperación energética, comunicación y transporte. Además, se integran normas de propiedad intelectual y turismo.

A continuación, se hará referencia de los dos mecanismos de cooperación más importantes e influyentes en la cuenca del Pacífico:

A. Asia Pacific Economic Cooperation (APEC)

Este mecanismo de cooperación internacional entre Asia y el Pacífico se formó en 1989 gracias a la iniciativa de Australia a raíz de la necesidad de contar con un foro de consulta y cooperación económica entre los Estados. Inicialmente, era solo un grupo de diálogo informal y participativo. Desde entonces, se ha convertido en un organismo de la región para promoción de la inversión libre, comercio entre los Estados y cooperación económica entre los miembros.

Si bien la APEC no cuenta con un tratado constitutivo, sus decisiones se basan en el consenso y son declaraciones no vinculantes, propias del Soft Law. Cuenta con una reducida Secretaría General con sede en Singapur y sirve como apoyo de consultoría. El país anfitrión de cada edición y reunión de la APEC variará cada año, y permite que cada Estado pueda preparar la conferencia. Los 21 Estados pertenecientes a la APEC y sus economías sumadas constituyen el 56% de la producción mundial[1].

La APEC inició con 12 Estados: Japón, Indonesia, Filipinas, Malasia, Tailandia, Singapur, Canadá, Estados Unidos, Nueva Zelanda, Australia, Brunéi y Corea del Sur.

En la tercera reunión de 1991, en Corea del Sur, la conferencia admitió a China, Hong Kong y Taiwán. La quinta reunión, realizada en Estados Unidos en 1993, resultó con la admisión a México y, a su vez, marcó el inicio de reuniones de Jefe de Estado en la APEC. En 1994 se realizó en Indonesia y se acordó la formación de un área de comercio

1. Datos extraídos de "[illegible] del Perú en APEC: La historia no contada". A través del link: https://www.comexperu.org.pe/upload/articles/publicaciones/libro_apec/apec20.pdf

APEC importancia para Peru.indd 30 29/06/21 9:41 14p. m.



libre y de inversiones en 2020 para todas las economías pertenecientes, y 10 años antes, en 2010, para las economías de las industrias. A su vez, se acordó la admisión de 2 nuevos Estados: Papúa Nueva Guinea y Chile.

Durante la séptima reunión de 1995, en Japón, se fijaron los criterios para el inicio formal de la liberalización de economías. En la octava reunión, en Filipinas, en 1996, se anunciaron que algunos sectores podrían ser los primeros en ser liberados. A su vez, se adopta el Manila Action Plan for APEC o MAPA, para establecer fechas a los programas de liberalización en cada sector.

La novena reunión en Canadá, en 1997, abordó la crisis financiera que vivieron los Estados de Asia. Sin embargo, la discusión no se tradujo a una posición específica ni se estableció alguna medida en cuestión. Sin embargo, marcó la incorporación del Perú, Vietnam y Rusia, y se impuso una moratoria del plazo de 10 años a la admisión de nuevos miembros, que se mantiene vigente.

La décima reunión se realizó en Malasia, en 1998, y acogió la primera participación del Perú[2], Rusia y Vietnam. Así sumaron 21 miembros en total para la APEC.

La 20.° reunión anual de este foro, así como la 16.° de sus líderes, se realizó entre el 21 y 23 de noviembre de 2008 en Lima. No fue la única reunión realizada en nuestro país, ya que para la 28.° reunión del Foro anual y 24.° de sus líderes, se decidió que fuera nuevamente en Lima, entre el 19 y el 20 de noviembre de 2016. Por ello, el Perú se ha convertido en el único miembro de la Comunidad Andina que es, a su vez, miembro de la APEC. El intercambio comercial con las economías de los Estados adscritos a la APEC se ha incrementado con el tiempo y representa un porcentaje importante del comercio exterior del Perú.

La reunión de la APEC planificada para realizarse en Santiago de Chile en noviembre de 2019 fue cancelada por su gobierno el 30 de octubre de ese año, debido a la serie de protestas y desmanes ocurridos en ese país.

Principales objetivos de la APEC

- Mantener el crecimiento y desarrollo de los Estados de la región.
- Reforzar de manera positiva el incremento económico de la región y su relación con la economía mundial, a partir del crecimiento y el estímulo al flujo de bienes, servicios, capital y tecnología.
- Desarrollar y fortalecer el sistema abierto y multilateral de la región Asia-Pacífico y otras economías existentes.
- Buscar la reducción de barreras al comercio de servicios y bienes que ofrecen los participantes en concordancia con los principios de la Organización Mundial de Comercio (OMC).

2. El autor de este artículo constató el reconocimiento que, tanto en el PBEC como en el PECC, como así en APEC habían generado, por su asidua concurrencia y activa participación, tanto el embajador José de la Puente Rabdill, como el abogado y empresario Gonzalo Garland Iturralde. Tal involucramiento de ambas personalidades contribuyó significativa y visionariamente para que los demás socios de las respectivas entidades mencionadas constataran y así acoger y respaldar lo que sería la plena incorporación del Perú a la APEC y el Asia-Pacífico.
Merece destacarse el aporte relevante que supuso la realización de la "Conferencia sobre Pesquerías entre Asia y Latinoamérica" que tuvo lugar en Lima a finales de los ochenta, pues contribuyó decididamente como una demostración tangible del compromiso político y experiencia comercial con que el Perú deseaba contribuir a la APEC.
Este determinante evento se logró materializar con el generoso auspicio de la Agencia Canadiense De Desarrollo Internacional (ACDI) y el respaldo del Secretario Técnico del "Task Force" de pesquería del PECC, del doctor Gordon Munro de la Universidad de Columbia Británica, todo lo cual se promovió, concertó, y concretó durante la misión diplomática del suscrito cuando ejercí el cargo de embajador del Perú en Canadá (1985-1988).

APEC importancia para Peru.indd 31 29/06/21 9:41 14p. m.

- Fomentar la cooperación entre las economías de los miembros pertenecientes a la APEC.

Por ello, es válido mencionar que el objetivo principal de la APEC es impulsar el crecimiento constante y el desarrollo integral de las economías de la región y Estados pertenecientes al foro. Este afán por la prosperidad, dirigido a la mejora comercial e intercambio de Asia y el Pacífico, busca reducir las barreras al intercambio de bienes, así como el de servicios e incentivar la inversión entre los miembros, lo que genera una cooperación viable y persistente entre los Estados.

Características

Las principales características son la diversidad de sus economías y los acuerdos en consenso. Por ejemplo, en la APEC podemos encontrar a Estados con las economías más sólidas y grandes del mundo, como la de Estados Unidos y Japón. Y de otro lado, se pueden encontrar economías como la del Perú y Filipinas, que se encuentran en crecimiento y son economías emergentes.

La diversidad en el desarrollo económico involucra que los Estados miembros se obliguen a tener diferentes intereses a defender. Por ejemplo, está documentado que, en 1994, la APEC decidió que para 2020 los Estados establecerán un área de libre comercio, así como un régimen especial de liberalización de las inversiones. Si bien esta decisión fue adoptada, Estados Unidos buscó que se ejecutara en una fecha más próxima. Sin embargo, los Estados en vías de desarrollo solicitaron un tiempo prudencial, para así desarrollar y defender la industria de cada Estado ante este nuevo cambio. Por ese motivo, se dio por consenso que los países más industrializados abran dicho mercado en 2010, es decir, 10 años antes que el de los Estados en vías de desarrollo. Este consenso involucró a todos los Estados y los esfuerzos políticos por alcanzar una decisión equitativa.

Ahondando en lo anterior, cada Estado, al momento de comprometer a abrir su mercado en un tiempo establecido, no tiene una obligatoriedad de alcanzar dicha meta en la fecha propuesta. La razón es que no existe un organismo supranacional en la APEC que pueda hacer que las decisiones de este sean vinculantes, por lo cual terminan siendo propuestas e iniciativas propias del *soft law*.

Estructura de la APEC

La Cumbre de Líderes es, desde 1993, la máxima instancia política de la APEC que converge a los presidentes y primeros ministros de cada Estado que forma parte y se reúne una vez al año de forma rotativa en cada uno de los países miembros. A su vez, los Senior Officials Members (SOMS) son la instancia más importante previa a la ministerial y congrega hasta cuatro veces al año para preparar la agenda y las propuestas fundamentales que se abordarán a consideración de los ministros en la reunión anual de los Líderes de Estado.

Para finalizar, las actividades en la APEC se desarrollan en tres comités con distintos grupos de trabajo. Estos grupos de trabajo son los de Cooperación en Recursos Humanos, Transportes, Telecomunicaciones, Conservación de Recursos Marinos, Ciencia y Tecnología Industrial, Turismo, Pesquería, Grupo sobre Pequeña y Mediana Empresa, Base de Datos sobre Inversión y Comercio, Cooperación en Energía, Promoción Comercial entre otros.

- APEC Business Advisory Council (ABAC)

ABAC tiene por metas promover la importancia de la APEC dentro del sector

APEC importancia para Peru.indd 32 29/06/21 9:41 14p. m.



empresarial nacional y la sociedad civil, coordinar una fluida y eficiente interacción entre el gobierno y el sector privado. Además, en el caso del Perú, ayuda a contribuir al fortalecimiento de nuestra presencia peruana en dicho foro de cooperación, y apoyar los diferentes procesos de negociación que surgen en el marco de la APEC. La Secretaría Técnica de ABAC Perú es la Sociedad de Comercio Exterior del Perú (COMEX) y se encargan de dar asesoramiento en temas de liberalización, facilitación del comercio y la inversión desde la perspectiva del sector privado. Promueven el diálogo entre los representantes peruanos de ABAC y sus contrapartes en las otras 20 economías miembro. COMEXPERÚ desarrolla propuestas de políticas públicas y mejores prácticas que son discutidas en este foro y que abarcan diferentes áreas como: i) Integración Económica Regional, ii) Desarrollo Sostenible, iii) Conectividad, iv) Mipymes y Emprendimiento, y v) Finanzas y Economía. El ABAC se reúne cuatro veces al año. La última ocurrió en los márgenes de la Cumbre de Líderes de la APEC, donde los representantes empresariales comparten sus recomendaciones en una sesión privada de trabajo con los jefes de gobierno.

B. Alianza del Pacífico

La Alianza del Pacífico es una asociación internacional de integración regional conformada por cuatro países miembros (Chile, Colombia, México y el Perú), cuatro países en proceso de incorporación (Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Panamá), seis países asociados (Australia, Canadá, Corea del Sur, Ecuador, Nueva Zelanda y Singapur) y más de 55 países observadores en cuatro continentes.

Esta Alianza Latinoamericana tuvo su origen a raíz de una propuesta planteada en la capital peruana, el 28 de abril de 2011, a través de la Declaración de Lima. El proyecto fue impulsado por el expresidente del Perú, Alan García Pérez, quien invitó a los presidentes de Colombia, México, Chile y Panamá con el propósito de crear una alianza internacional para "profundizar la integración entre estas economías y definir acciones conjuntas para la vinculación comercial con los países asiáticos de la cuenca del Pacífico, sobre las bases de los acuerdos comerciales bilaterales existentes entre los Estados parte".

Se han dispuesto una serie de parámetros que los Estados deben cumplir para así ser partes de la Alianza del Pacífico. Entre estas, se encuentra la vigencia del Estado de derecho, el orden constitucional, el libre mercado y la democracia. De los Estados miembros, solo Chile, México y Colombia forman parte de la OCDE y la Alianza del Pacífico al mismo tiempo, a la par que el Perú, Chile y México son miembros de la APEC.

Esta alianza congrega a 230 millones de habitantes, cuenta con un PBI per cápita de 19 050 millones de dólares en 2019 y reporta 55 millones de turistas anualmente. En cuanto a Inversión Extranjera Directa (IED), ha recibido el 38% de todo lo invertido en América Latina y el Caribe. Sus exportaciones como bloque en 2019 superaron los 627 000 millones de dólares[3].

Beneficios

Durante la VII Cumbre de la Alianza del Pacífico, realizada en Colombia, los Estados miembros decidieron, de manera conjunta, la creación de un fondo monetario de cooperación con un presupuesto meta de 1 millón de dólares, con la finalidad de

3. Cifras extraídas de la página oficial de Alianza del Pacifico: https://alianzapacifico.net/

APEC importancia para Peru.indd 33 29/06/21 9:41 14p. m.

abrir sus mercados a nuevos horizontes y fortalecer la alianza en el bloque económico internacional.

Este fondo contó con los aportes de todos los Estados miembros, con un monto aproximado de 250 000 dólares cada uno para alcanzar la meta pactada.

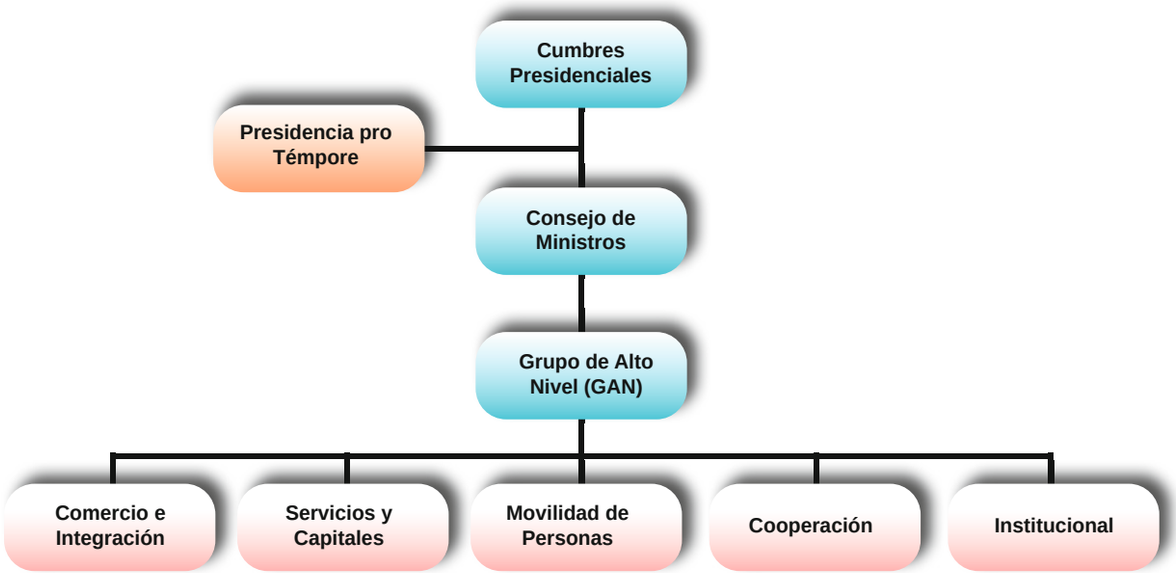
Otro beneficio que se resalta de la creación de la Alianza del Pacífico se refiere a la instalación de consulados y misiones diplomáticas comunes, con la finalidad de brindar a los ciudadanos de los Estados de la Alianza los servicios esenciales diplomáticos necesarios. Así, a través de la Declaración de Cali sobresale la trascendencia de la apertura de una embajada común y compartida entre los Estados del Perú, Ghana, Colombia, México y Chile. A su vez, Chile y Colombia decidieron abrir embajadas en Marruecos y Argelia, y Colombia y el Perú acordaron abrir una embajada compartida en Vietnam, bajo los mismos criterios descritos de manera precedente.

Finalmente, la propia Declaración de Cali hace un llamado incentivando a los demás Estados a instaurar misiones diplomáticas similares y afianzar los lazos de integración y cooperación internacional.

Instituciones

Las instituciones pertenecientes a la Alianza del Pacífico son variadas y se desarrollan en distintos momentos. Gracias al acuerdo establecido entre Chile, Perú, México y Colombia, se pudo consolidar un Parlamento de la Alianza del Pacífico, que iniciará con la instalación de un pleno del Parlamento, en el que se incluirán a 10 representantes de los Congresos de los Estados miembros, a fin de determinar las principales características y funciones conforme a lo suscrito en Antofagasta, el 6 de junio del 2012.

Así, las instituciones de la Alianza del Pacífico se perfilan de la siguiente manera:



APEC importancia para Peru.indd 34 29/06/21 9:41 14p. m.



Miembros de la Alianza del Pacífico

- **Miembros plenos**

Chile, Colombia, México y Perú

- **Candidatos a Estados asociados**

Australia, Canadá, Corea del Sur, Ecuador, Nueva Zelanda y Singapur.

- **Estados observadores**

En América:
Argentina, Costa Rica, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Haití, Honduras, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Trinidad y Tobago, Uruguay.

En Europa:
Alemania, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Bélgica, Bielorrusia, Croacia, Dinamarca, España, Eslovaquia, Eslovenia, Francia, Finlandia, Grecia, Georgia, Hungría, Italia, Lituania, Noruega, Portugal, Polonia, Países Bajos, República Checa, Reino Unido, Rumania, Serbia, Suecia, Suiza, Turquía y Ucrania.

En Asia:
República Popular China, Emiratos Árabes Unidos, India, Israel, Filipinas, Japón, Indonesia, Kazajistán y Tailandia.

En África:

Egipto y Marruecos.

Reuniones

Dentro de todas las importantes reuniones dentro de la Alianza del Pacífico, cabe destacar las últimas conferencias que realizadas en el Perú, en especial la XVI Cumbre de la Alianza del Pacífico, del 1 al 6 de julio de 2019.

3. Las oportunidades del Perú dentro de la cuenca del Pacífico

Para el Perú las oportunidades se presentan en dos frentes. Primero, consolidar un acuerdo de integración con las economías más dinámicas de Latinoamérica (con las que ya conforma la Alianza del Pacífico), como Chile, Colombia y México. Segundo, propiciar y acogerse a las oportunidades que brinda la región de Asia-Pacífico.

El Perú ocupa el centro geográfico de los países andinos. Por ello, en nuestro territorio nacional podemos observar diversos puntos de conexión entre el Perú y los países de Asia, y los Estados pertenecientes a Mercosur y a la Comunidad Andina de Naciones. Puertos emblemáticos como Ilo, Matarani, Callao y Chancay ejemplifican el significado de "País Bisagra", al representar un importante vínculo de comercio y comunicaciones entre nuestro Estado y sus importantes aliados estratégicos en la región y de otros continentes.

El Perú debe aprovechar las circunstancias actuales que han influenciado en el comercio mundial al afianzar la cooperación mutua económica y de intercambio entre la cuenca del Atlántico y la cuenca del Pacífico. Este nuevo vínculo requiere de alimentos y materia prima de alta calidad que nuestro país puede proveer. El Perú posee 700 000 hectáreas de costa por irrigar en 12 proyectos, cuyo costo no sobrepasa los 10 000 millones de dólares. La principal estrategia del Perú debe ser, por tanto, irrigar la costa en alianza con firmas peruanas y asiáticas para abastecer de alimentos al Asia-Pacífico. Tampoco debemos olvidar que Chile incorporó a su agricultura dos desiertos (Atacama y Tarapacá) a través de una nueva carrera universitaria: Ingeniería del Desierto.

Principales beneficios para el Perú

Para las pymes

a. Al ingresar a la APEC en 1998, el Perú pudo negociar una serie de tratados referidos al Libre Comercio Bilateral

APEC importancia para Peru.indd 35 29/06/21 9:41 14p. m.

con Singapur, Tailandia, Estados Unidos, Canadá, China, Corea del Sur, Chile, México y Japón. Los TLC con estos Estados permiten que aproximadamente 1500 pymes y 2200 mipymes importen diversos insumos y materias primas, y que exporten sus productos de manera más eficiente, sencilla y a menos costos.

b. A la fecha, el Perú es parte de dos acuerdos comerciales con Australia y el Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico (CPTPP). Gracias a ello, se podrán establecer nuevos mercados a partir de la apertura económica e incentivos de intercambio en la región Asia-Pacífico.

c. Gracias a las acciones que han facilitado el comercio en nuestro país, las pymes y mipymes han obtenido una oportunidad valiosa de promover empleos formales, aumentar sus ingresos, mejora en la competitividad y productividad. Como resultado de ello, han reducido un porcentaje de pobreza y superación en la calidad de vida de las familias de los trabajadores pertenecientes a este importante sector.

Para las personas

a. Para los empresarios y hombres y mujeres de negocio, la APEC ofrece la posibilidad obtener la "Tarjeta ABTC" (conocida como APEC Business Travel Card). Esta tarjeta otorga un permiso especial que hace innecesario tramitar una visa de negocios, por el lapso de hasta 90 días. Esta facilidad está disponible a todos los empresarios de los países miembros de la APEC (con excepción de Estados Unidos y Canadá).

b. Los estudiantes de las universidades pueden solicitar ser parte del Consorcio de Centros de Estudios la APEC. Les permite realizar trabajos de investigación relativos a los principales retos y desafíos que enfrenta la región en distintos rubros. Asimismo, se puede aplicar a una beca e intercambio en las universidades de los Estados miembros de la APEC.

c. La participación de la mujer en la economía es esencial para la APEC. Por ello, en 2016, y por primera vez, se estableció el "Premio de la Mujer Emprendedora". El Perú adjudicó para sí dos premios de ocho categorías existentes.

Para el Estado Peruano

a. El crecimiento en el intercambio comercial con la APEC se ha elevado considerablemente desde 1998, como se evidencia en la siguiente tabla:

El intercambio comercial con APEC ha aumentado exponencialmente desde el año 1998 al 2018 (De 7 a 54 mil millones de dólares)	
Crecimiento promedio anual: 8.66% (2009-2018)	APEC representó el 63% del intercambio comercial del Perú con el mundo (2018)

APEC importancia para Peru.indd 36 29/06/21 9:41 14p. m.

b. El **PBI per cápita** del Perú se ha incrementado en **5,76% promedio anual** entre 2009 y 2018.

c. Las economías de la APEC están entre los cinco principales socios comerciales (X+M) del Perú durante 2019:

Los Estados pertenecientes a APEC significan el 62% del total de exportaciones al mundo	64% del total de exportaciones del mundo
Exportaciones de carácter no tradicionales han podido representar el 22% del total de exportaciones realizados por Estados miembros de APEC en el 2018	Exportaciones de carácter no tradicionales representaron aproximadamente el 49% de las exportaciones no tradicionales del planeta
El Perú registró un 49.6% de turistas pertenecientes a Estados miembros de APEC solo en el año 2018. (equivalente a 2.1 millones)	

d. Las economías de APEC están entre los 5 Principales Socios Comerciales del Perú durante el año 2019:

China	25.6%
Estados Unidos	18.8%
Brasil	3.8%
Corea del Sur	3.8%
India	3.7&

• Agenda de reformas estructurales la recuperación de los países miembros de la APEC tras la pandemia

Los Estados miembros de APEC deben actuar con decisión para garantizar que la próxima agenda de reformas estructurales contribuya a desarrollar la resiliencia en la región contra crisis y choques, como el que supone la vigente pandemia, y no solo al abordar las desafiantes tareas del desarrollo económico.

APEC importancia para Peru.indd 37 29/06/21 9:41 14p. m.

La revisión final de la Agenda renovada de la APEC para la reforma estructural (RAASR), una iniciativa del Comité Económico de la APEC, fue realizada por la Unidad de Apoyo a las Políticas de la APEC para evaluar el progreso de las economías miembro en los esfuerzos de reformas estructurales y buscar brechas que podrían ser objetivos para el futuro trabajo. La agenda de reforma estructural de la APEC se basa en tres pilares: 1) desarrollar mercados más abiertos, que funcionen bien, transparentes y competitivos; 2) profundizar la participación de todos los segmentos de la sociedad; y 3) establecimiento de políticas sociales sostenibles.

La APEC ha logrado algunos avances en términos de mejorar la eficiencia de sus mercados laborales, haciéndolos más flexibles y ágiles. Sin embargo, el informe también señaló que los miembros deben continuar realizando mejoras en ciertas áreas, como vincular mejor el salario de los empleados a la productividad. Lo más crucial es que los miembros deben optimizar la accesibilidad a la atención médica y la protección social en vista de la pandemia de COVID-19.

La inclusión es otra área clave para garantizar la resiliencia mediante reformas estructurales. Además de los esfuerzos centrales de reforma estructural, los miembros deben trabajar colectivamente en todas las agencias para formular políticas de apoyo en áreas como el desarrollo del capital humano y la protección social.

4. Cifras actuales de movimiento comercial de los principales bloques: la APEC y la Alianza del Pacífico

• Cifras entre la APEC y el Perú

El comercio entre el Perú y las otras 20 economías de la APEC alcanzó la cifra récord de 58 000 millones de dólares en 2018[4]. Así, las economías de la APEC representan un 64% del comercio total del país. En 2019, las exportaciones del Perú a la APEC bordearon la cifra de 29 000 millones de dólares, una importante alza relacionada con la exportación nacional. Las importaciones a favor del Estado peruano representaron un 65%, lo que equivale a 26 000 millones de dólares.

El principal aliado y mercado de los productos peruanos tradicionales es China, con un 58% de exportaciones al gigante asiático, mientras que el principal mercado de productos peruanos no tradicionales es Estados Unidos, con un 55% de las exportaciones.

Los destinos de la APEC donde más se incrementaron las mercancías del Perú fueron Japón, con un incremento del 16% de acuerdo con estimaciones. En segundo lugar se sitúa Corea del Sur, con un incremento del 15%. Estados Unidos y China mantienen un tercer lugar, con un aumento del 14%, pero China aún se mantiene como el principal destino de las exportaciones peruanas.

Es necesario acotar que las principales mercancías importadas por el Perú son productos metalmecánicos (37%), insumos y materiales químicos (17%), petróleo (14%), entre otros.

• Cifras entre la Alianza del Pacífico y el Perú

Por el lado de la Alianza del Pacífico, esta se posiciona como la séptima más representativa del mundo, al aportar cerca de un 37% del PBI de los Estados

4. Cifras recuperadas de: https://www.efe.com/efe/america/economia/peru-marca-record-comercial-con-paises-de-apec-58-000-millones-dolares/20000011-3978292

APEC importancia para Peru.indd 38 29/06/21 9:41 14p. m.



de América Latina y el Caribe. Según cifras estimadas y brindadas del Fondo Monetario Internacional (FMI), los cuatro países miembros, en conjunto, conforman un mercado de aproximadamente 225 millones de personas que confluyen en el mercado económico, con un PBI per cápita promedio de 18 937 dólares (en poder de paridad de compra). Además, según el Centro de Comercio Internacional, este bloque exporta el 57,4% del total de los envíos de ALC y un 3,2% del total de envíos mundiales, con lo que se posiciona como la sexta potencia exportadora a nivel mundial.

El bloque perteneciente a la Alianza del Pacífico se ubica como el tercer mercado mundial que sirve como un importante destino hacia las exportaciones, que corresponden un 67,1% de materiales o insumos no tradicionales. Esto es, a buenas cuentas, un aproximado de 499 millones de dólares en los primeros cuatro meses de 2020. El principal beneficiado es el sector agropecuario, con un crecimiento de 176 millones de dólares. Se sumaron el sector químico con 126 millones de dólares, el siderometalúrgico con un ingreso de 57 millones de dólares, entre otros[5].

Según las estimaciones de Cepal, durante 2020 las exportaciones latinoamericanas al mundo se reducirán un 10,7%, y China es el destino con la mayor contracción (21,7%). En tanto, los envíos a Estados Unidos y la Unión Europea, los principales destinos de la Alianza del Pacífico, se contraerán cada uno sobre el 7,0% anual.

En un contexto de condiciones poco favorables para el comercio internacional y menores perspectivas de crecimiento para la economía mundial, la AP aún se mantiene como un bloque sólido. Si bien es importante tener en cuenta las cifras del intercambio comercial con nuestros socios, no debemos dejar de lado el fin principal de la alianza: lograr una integración que permita el desarrollo y el crecimiento de sus miembros.

CONCLUSIONES

1. La cuenca del Pacífico es un espacio amplio en el que no solo convergen una variedad de sociedades, sino también de cultura, economía y política que distinguen a sus integrantes, pero, a la vez, se vinculan con fines de desarrollo, cooperación internacional, asistencia mutua y seguridad internacional. A través de los distintos tratados suscritos en el marco de la cuenca del Pacífico, se han afianzado las alianzas comerciales a niveles superiores a las estimaciones, lo que ha mejorado en buena cuenta la economía nacional.
2. Los principales acuerdos internacionales suscritos en este marco son los mejores ejemplos de interrelación de países y cooperación mutua, y coadyuvan a establecer proyecciones futuras y la participación respecto a diversas alianzas de comercio alrededor del mundo. La influencia ejercida por los Estados miembros de estos acuerdos motivan al crecimiento regional.
3. De acuerdo con lo desarrollado, se manifiesta la necesidad de implantar políticas inclusivas que se expresen en participación efectiva e igualitarias en las actividades económicas, y en la promoción de políticas económicas públicas que contribuyan a los esfuerzos para hacerle frente al cambio climático, la desigualdad social, el proteccionismo económico, entre otros aspectos. La

5. Cifras recuperadas de: https://andina.pe/agencia/noticia-promperu-capacita-a-517-pymes-sobre-oportunidades-la-alianza-del-pacifico-804509.aspx

APEC importancia para Peru.indd 39 29/06/21 9:41 15p. m.

meta debe ser fortalecer la preparación para futuras situaciones de emergencia y evitar escenarios de crisis como la provocada por el COVID-19, mediante la adopción de acciones conjuntas efectivas.

4. El Perú se ha posicionado de manera importante en la economía del bloque. Siendo un Estado en vías de desarrollo y con una economía emergente, ha sabido encontrar el beneficio de pertenecer a estos tratados, tomando exposición a un mercado atractivo mundialmente con la facilidad incentivar su propia importación y exportación gracias a los diversos acuerdos internacionales suscritos.
5. La apuesta peruana por incorporarse a la APEC ha generado resultados positivos a nuestro desarrollo nacional e incrementado nuestro comercio e inversiones. La adhesión se ha convertido en uno de los más trascendentes y visionarios pasos de la política exterior nacional durante del siglo XX. En 2008 y 2016 el Perú ha sido sede de las cumbres anuales de la APEC, lo que confirma nuestra pertenencia e identidad con el Asia-Pacífico.
6. La Alianza del Pacífico (AP) constituye un corolario que se heredaba desde nuestra incorporación plena en la APEC (1998) y que tenía como base lógica los sendos TLC que habíamos gestionado bilateralmente. Al mismo tiempo, los cuatro socios cuentan con respectivos instrumentos similares suscritos con Estados Unidos y China. Se debe perseverar en dicho bloque acrecentándolo selectivamente.
7. El correlato natural de la exitosa pertenencia a la APEC sería nuestra plena incorporación a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE); proceso en el cual nos hallamos transitando y que supone adoptar "buenas prácticas" que contribuirán a nuestro desarrollo. Estos dos bloques, APEC y OCDE, constituyen dos pilares de la diplomacia efectiva y expresión del multilateralismo constructivo y eficaz que el Perú lleva a cabo, con énfasis, en los tres últimos decenios.

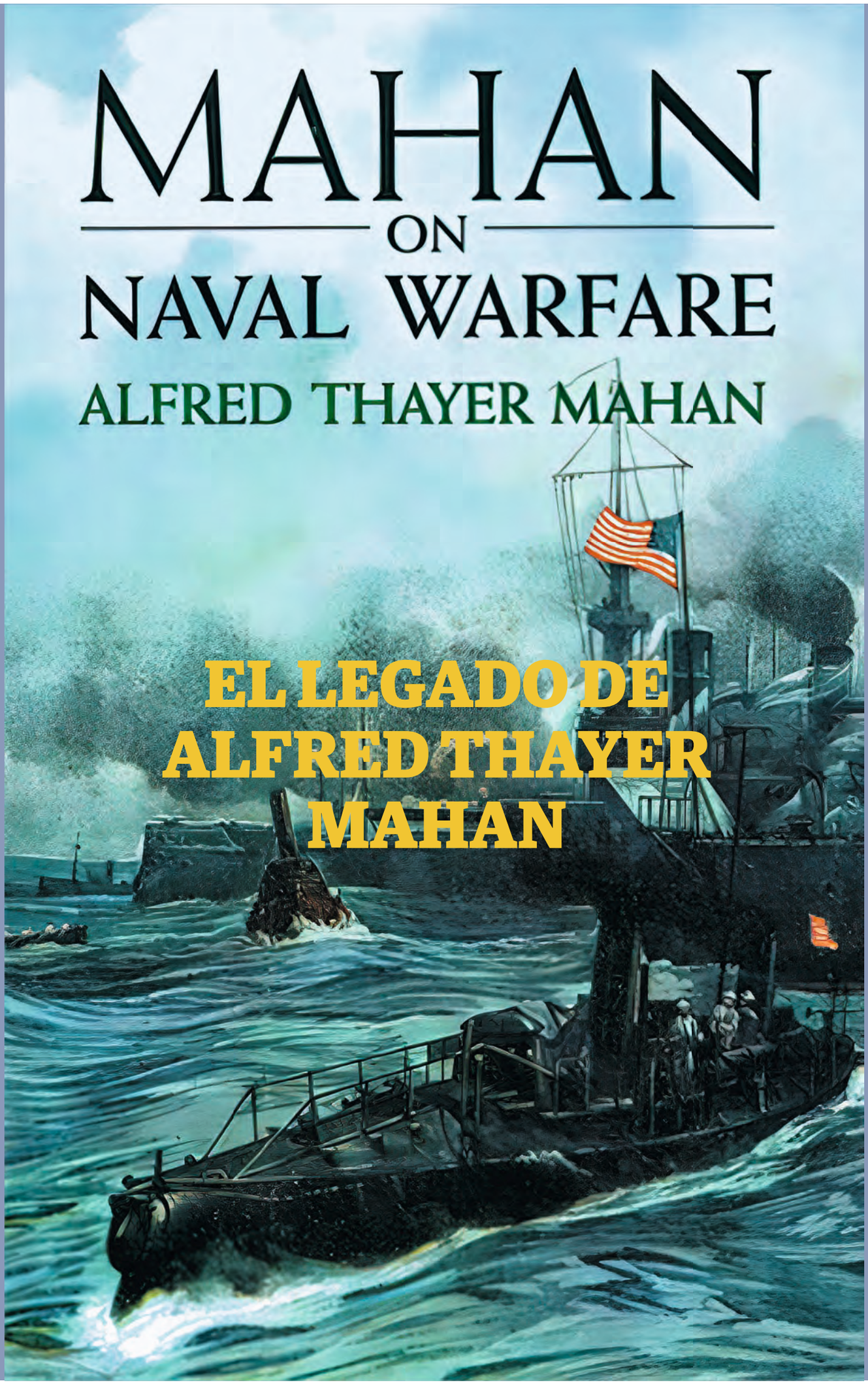
Bibliografía

- ALCALDE, Javier, ALDEN, Chris, GUERRA BARÓN, Angélica y MÉNDZ, Álvaro. *La conexión china en la política exterior del Perú en el siglo XXI*. Lima: Instituto de Estudios Internacionales (IDEI) de la Pontificia Universidad Católica del Perú LSE Ideas. 2019.
- ANDINA. Comercio Perú-APEC fue récord en 2018 tras alcanzar US$ 58 mil millones. 16 de mayo de 2019. [Consulta: 19 de abril de 2021]. Disponible en: https://andina.pe/agencia/noticia-comercio-peru-%E2%80%93-apec-fue-record-2018-tras-alcanzar-58-mil-millones-751675.aspx
- ANDINA. Promperú capacita a 517 pymes sobre oportunidades en la Alianza del Pacifico. 5 de julio de 2020. [Consulta: 19 de abril de 2021]. Disponible en: https://andina.pe/agencia/noticia-promperu-capacita-a-517-pymes-sobre-oportunidades-la-alianza-del-pacifico-804509.aspx
- AQUINO RODRÍGUEZ, Carlos. *Introducción a la economía asiática: el desarrollo económico del Asia Oriental y lecciones para el Perú*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos. 2000.

APEC importancia para Peru.indd 40 29/06/21 9:41 15p. m.



- BHOWMIK, Debesh. *International monetary system: Past, present and future*. Nueva Delhi: Regal Publications. 2016.
- CASTRO CONTRERAS, Jaime. La academia y APEC. *USMP Digital*, 2019. Nro. 3. [Consulta: 19 de abril de 2021]. Disponible en: https://www.administracion.usmp.edu.pe/revista-digital/numero-3/la-academia-y-apec/
- COMEXPERÚ. *20 años del Perú en APEC. La historia no contada*. 2017. [Consulta: 18 de abril de 2021]. Disponible en: https://www.comexperu.org.pe/upload/articles/publicaciones/libro_apec/apec20.pdf
- COMISIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL PARA ASIA Y EL PACÍFICO (CESPAP). Sobre ESCAP. UNESCAP. S. f. [Consulta: 19 de abril de 2021]. Disponible en: https://translate.google.com/translate?hl=es&sl=en&u=https://www.unescap.org/&prev=search&pto=aue
- CONSEJO DE COOPERACIÓN ECONÓMICA DEL PACÍFICO (PECC). REINGEX. S. f. [Consulta: 19 de abril de 2021]. Disponible en: http://www.reingex.com/PEEC-Consejo-Cooperacion-Economica-Pacifico.shtml
- CONSEJO ECONÓMICO DE LA CUENCA DEL PACÍFICO (PBEC). Datos básicos de PBEC. S. f. [Consulta: 19 de abril de 2021]. Disponible en: https://www.pbec.org/pbec-fast-facts/
- CUBA GARCÍA, Herberth, REYES, Juan Gabriel y SHACK YALTA, Nelson. *Perú: visión de líderes*. Lima: Centrum Publishing. 2016.
- EFE. Perú marca récord comercial con países de APEC con 58.000 millones de dólares. [Consulta: 19 de abril de 2021]. Disponible en: https://www.efe.com/efe/america/economia/peru-marca-record-comercial-con-paises-de-apec-58-000-millones-dolares/20000011-3978292
- GESTIÓN. CPTPP: ¿Qué es Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica y qué países firmaron el tratado? 3 de enero de 2019. *Gestión*. [Consulta: 19 de abril de 2021]. Disponible en: https://gestion.pe/economia/cptpp-acuerdo-transpacifico-cooperacion-economica-paises-firmaron-tratado-nnda-nnlt-254493-noticia/?ref=gesr
- GOBIERNO DE MÉXICO. Conoce qué es la Alianza del Pacífico y sus principales beneficios. 25 de setiembre de 2015. [Consulta: 19 de abril de 2021]. Disponible en: https://www.gob.mx/se/articulos/conoce-que-es-la-alianza-del-pacifico-y-sus-principales-beneficios?tab=https://www.facebook.com/pg/thepacificalliance/about/7
- HERNÁNDEZ CAMPOS, Augusto y AQUINO RODRÍGUEZ, Carlos. *Revista Peruana de Estudios del Asia-Pacífico*, octubre de 2016. Universidad Nacional Mayor de San Marcos, CEIO e Instituto de Investigaciones Económicas.
- MAÚRTUA DE ROMAÑA, Oscar. *Una visión latinoamericana del Asia Pacífico*. Lima: Academia Diplomática del Perú. 1999.
- _____. *Bitácora interamericana*. Lima: Fondo Editorial de la Universidad Tecnológica del Perú. 2012.
- MEZA, Nilo. LA RCEP: Asociación Económica Integral Regional. América Latina en movimiento. 28 de diciembre del 2020. [Consulta: 18 de abril de 2021]. Disponible en: https://www.alainet.org/es/articulo/210333
- MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO. PROMPERÚ Acerca oportunidades comerciales de la Alianza del Pacífico a pymes peruanas. 5 de julio de 2020. [Consulta: 17 de abril de 2021]. Disponible en: https://www.gob.pe/institucion/promperu/noticias/201542-promperu-acerca-oportunidades-comerciales-de-la-alianza-del-pacifico-a-pymes-peruanas
- MURAKAMI, Yusuke. *Desarrollo, integración y cooperación en América Latina y Asia-Pacífico: Perspectivas y rol de Japón*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2017.
- PHILLIPS, Douglas A. y LEVI, Steven C. *The Pacific Rim Region: Emerging giant*. Hillside: Enslow Publishers. 1988.
- WOJTAN, Linda S. *Teaching about the Pacific Rim*. ERIC Digest, diciembre de 1987. Nro. 43.



EL LEGADO DE ALFRED THAYER MAHAN

El legado de Mahan.indd 42 17/06/21 06:42

MAHAN ON NAVAL WARFARE

El legado de Alfred Thayer Mahan



CAPITÁN DE CORBETA SANDRO DANIEL SAMANEZ MARISCAL
Graduado de la Escuela Naval como Alférez de Fragata en 2007 y calificado en Guerra de Superficie. Graduado de honor del curso de Oficial de División Internacional de la Escuela de Oficiales de Guerra de Superficie en Newport, Rhode Island (Estados Unidos). Graduado del Curso Básico de Inteligencia Naval y Básico de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval, y del curso de Especialización en Ciencias Sociales y Relaciones Internacionales de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Graduado del Programa de Comando y Estado Mayor Conjunto de la Escuela de Fuerzas Canadienses en Toronto (Canadá). Posee el grado de magíster en Estudios de Defensa de la Escuela Real Militar en Kingston (Canadá). Ha servido a bordo como Oficial de Dotación del BAP *Palacios* (FM-56), BAP *Mariátegui* (FM-54), BAP *Villavicencio* (FM-52) y BAP *Quiñones* (FM-58), así como Comandante del BAP *Caloyeras* (ACA-111). En dependencias terrestres ha servido en la Comandancia de la Primera Zona Naval y en la Comandancia de Ciberdefensa de la Marina. Actualmente se desempeña en el cargo de Jefe del Departamento de Operaciones del BAP *Aguirre* (FM-55).

RESUMEN
El presente artículo discute los principios de la guerra más importantes del pensamiento militar del marino, historiador naval y estratega estadounidense Alfred Thayer Mahan. Estos principios se configuran a través de una relación de interdependencia sinérgica. Asimismo, explica la importancia geopolítica que significó el pensamiento militar de Mahan para la Armada y los intereses nacionales de Estados Unidos.

PALABRAS CLAVE
Mahan, principios de la guerra, estrategia naval

ABSTRACT
The present article discusses the most important war principles of the military thought of the American navy officer, navy historian and strategist Alfred Thayer Mahan. These principles are formed through a synergic interdependence relationship. Likewise, it explains the geopolitical importance that meant Mahan's military thought for the Navy and the United States national interests.

KEYWORDS
Mahan, war principles, naval strategy

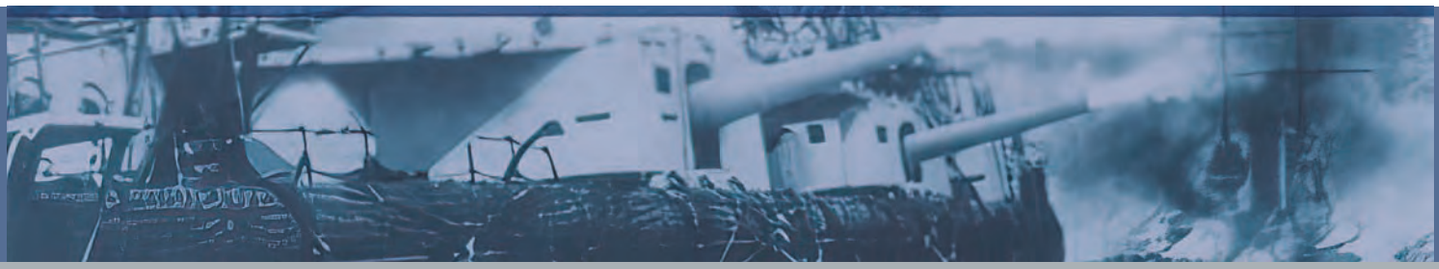
> La fuerza organizada por sí sola permite que los tranquilos y los débiles se ocupen de sus asuntos y duerman seguros en sus camas, a salvo de los violentos[1].
>
> Alfred Thayer Mahan

INTRODUCCIÓN

El Contralmirante de la Armada Estadounidense Alfred Thayer Mahan (1840-1914) fue un marino al que hoy se le recuerda más por sus trabajos escritos que por sus logros en la carrera naval[2]. Sus obras lo llevaron a ser catalogado como "el historiador naval y estratega más distinguido del mundo"[3]. El curioso hecho del génesis de su inspiración para investigar sistemáticamente la importancia del control del mar como factor histórico, hasta

1. MAHAN, Alfred T. Letters and Papers of Alfred Thayer Mahan: 1902-1914. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press. 1975, p. 685.
2. ADAMS, John A. *If Mahan ran the Great Pacific War: An Analysis of World War II naval strategy*. Bloomington, Indianapolis: Indiana University Press. 2008.
3. CROWL, Philip A. Alfred Thayer Mahan: The naval historian. En: *Makers of modern strategy: from Machiavelli to the Nuclear Age*. Princeton, Nueva Jersey: Princeton University Press. 1986, p. 449.

El legado de Mahan.indd 43 17/06/21 06:42



convertirse en "el núcleo" de sus obras por casi dos décadas después[4], denota una relación única con el Perú. Fue en la biblioteca del Phoenix Club de Lima en 1884, mientras el buque que comandaba, el *USS Wachusett*, se encontraba en el puerto del Callao, donde encontró "una copia del libro *The history of Rome* de Theodor Mommsen". Luego de su lectura expresaría:

> Me golpeó de repente, si por alguna frase fortuita del autor no lo sé, cuán diferentes podrían haber sido las cosas si Aníbal hubiera invadido Italia por mar [...] en lugar de por la larga ruta terrestre; o de haber estado, luego de su llegada, en libre comunicación con Cartago por mar[5].

De esta inspiración nació el tema central del libro de Mahan, *The influence of sea power upon History, 1660- 1738*, y posteriormente de *The influence of sea power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*. Estas obras dieron a Mahan gran reconocimiento como historiador naval.

Las publicaciones antes mencionadas se basaron en las clases que Mahan acordó dictar en la Escuela de Guerra Naval de Estados Unidos, bajo los lineamientos del Comodoro Stephen Luce. Este último había sido designado como el primer Presidente de dicha institución y quería transmitir a los oficiales de la Armada la filosofía de que "la historia debería enseñar lecciones en la forma de principios fundamentales"[6].

Los principios de la guerra son parte esencial y recurrente en el estudio de la teoría militar. La expectativa con respecto a dichos principios es que trasciendan al paso del tiempo, toda vez que son esenciales en el arte y ciencia de la guerra y no son afectados por el desarrollo tecnológico. En este asunto, Mahan afirma que, a pesar de que la evolución del armamento pueda alterar las circunstancias de la guerra, "hay ciertas enseñanzas en la escuela de la historia que permanecen constantes, y siendo, por lo tanto, de aplicación universal, pueden ser elevadas a la categoría de principios generales"[7]. Mahan utilizó los principios de la guerra naval para componer el pensamiento militar que refleja en sus obras. Dicho pensamiento fue de los más influyentes de finales del siglo XIX, así como de comienzos del siglo XX y fue utilizado para promover el crecimiento de la Armada estadounidense y consolidar a Estados Unidos como una de las naciones más poderosas del sistema internacional.

Este artículo propone discutir sobre los principios más importantes del pensamiento militar de Mahan y la importancia de dicho pensamiento. Para tal fin, el presente trabajo se divide en dos partes. La primera destaca los principios de la guerra que el autor considera más importantes dentro del espectro del pensamiento militar de Mahan, los cuales se circunscriben en la estrategia naval. Esta misma porción describe cómo los principios seleccionados por el autor se relacionan de manera vital al permitir la optimización del uso del poder naval. Asimismo, propone que la relación antes mencionada se configura con uno de los principios como el núcleo y los demás como articulaciones que operativizan al primero, una suerte de interdependencia similar a la de los conceptos de centro de gravedad y

4. MAHAN, Alfred T. From sail to steam: Recollections of naval life. Londres: Dodo Press. 2008, p. 224.
5. Ibídem, p. 225.
6. CROWL, op. cit., p. 449.
7. MAHAN, op. cit., p. 10.

El legado de Mahan.indd 44 17/06/21 06:42



Retrato del Contralmirante USN Alfred Thayer Mahan. Fuente: Naval History and Heritage Command, https://www.history.navy.mil/research/library/research-guides/z-files/zb-files/zb-files-m/mahan-alfred.html

capacidades críticas, que son ampliamente utilizados en el proceso de planeamiento operacional. Finalmente, en la segunda parte de la discusión se argumenta que la importancia del pensamiento militar de Mahan reside en su influencia favorable sobre las políticas que promovieron los intereses geopolíticos de Estados Unidos, al difundir con éxito las ventajas de contar con un poder naval preponderante capaz de operar según los principios propuestos encontrados en las obras de Mahan.

Discusión

Los principios más importantes del pensamiento militar de Mahan

A pesar de que Mahan no hizo una lista específica de principios de estrategia naval derivados de la historia[8], reconoció la existencia de estos cuando argumentó que "los incidentes históricos, dondequiera que ocurran, son provechosos para la instrucción, para el esclarecimiento o confirmación de los grandes principios universales de la acción militar"[9]. Las siguientes proposiciones son algunas de las cuales Mahan "hubiera incluido indudablemente"[10] en una lista de principios de la guerra naval:

1. El objetivo principal de la Armada propia es destruir a la flota enemiga con el fin de obtener el comando del mar. Mahan aseveró que "ganar la batalla decisiva contra la línea de batalla del enemigo equivale a ganar la guerra naval"[11], porque para las operaciones navales, más que para las terrestres, "el objetivo propicio no es un punto geográfico, sino la fuerza militar organizada del enemigo"[12]. El hecho de que Mahan haya dado tanta relevancia en apuntar a la fuerza opositora le da a ese principio un orden coherente cuando se considera imponer la superioridad naval primero y luego ejercer apoyo irrestricto a otros servicios o presionar a "la población civil y gobierno" del enemigo. Asimismo, seguir el orden lógico previamente descrito podría ser considerado un curso de acción con mayor sentido de

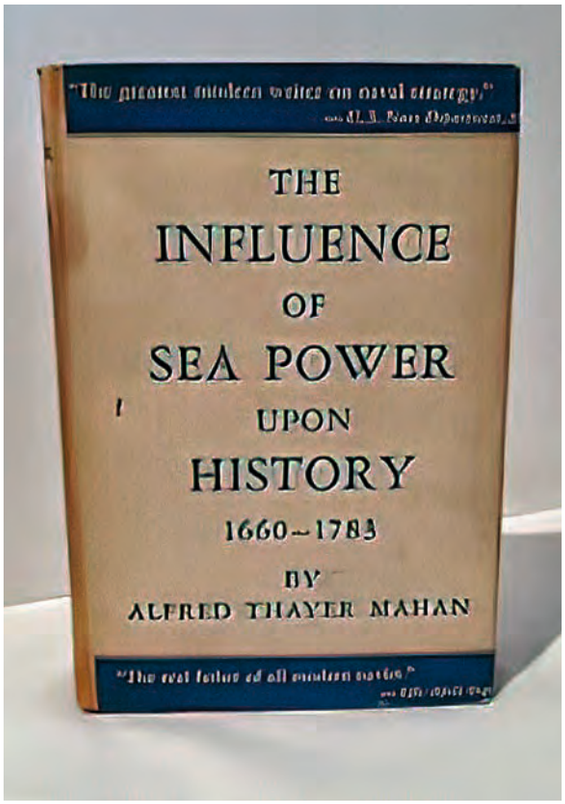
8. ADAMS, *op. cit.*, p. 4.
9. MAHAN, *op. cit.*, p. 84.
10. ADAMS, *op. cit.*, p. 4. Los primeros tres principios son a los que esta cita se refiere.
11. Ibídem, p. 5.
12. MAHAN, op. cit., p. 254.

El legado de Mahan.indd 45 17/06/21 06:42

moralidad, porque evita el sufrimiento de civiles al atacar solamente objetivos militares. El principio de tomar a la fuerza naval enemiga como objetivo principal podría ser beneficioso al promover el apoyo de la población y legitimidad con respecto a la adquisición de equipamiento necesario para alcanzar la deseada "victoria a contrafuerza"[13].

2. Mahan resaltó la importancia de la concentración de fuerzas y se refirió a ella como "el gran principio de concentración". Él consideró que tenía "predominio, en todas partes, en todas las condiciones y de la naturaleza de las cosas"[14]. Mahan argumentó que dividir a la flota norteamericana para proteger las costas del Atlántico y las del Pacífico era un error que iba en detrimento de la ventaja de la Armada estadounidense con respecto a un adversario en cualquiera de los lados, al oponerse a los verdaderos beneficios de la concentración[15]. Esta consideración está directamente relacionada con el "bastamente citado dicho de Mahan: '¡Nunca dividas la flota!'"[16]. Este es el principio que el autor considera como el núcleo que requiere de los otros tres para hacer efectivo su poder.

3. Mahan favoreció la idea del uso ofensivo táctico y estratégico de las armadas[17]. Esto es una lógica consecuencia del principio previo, porque al tener una fuerza concentrada con el fin de obtener una superioridad decisiva sobre el enemigo se "requiere tomar la ofensiva por supuesto y no contentarse con sentarse a la defensiva"[18]. En otras palabras, si uno desea concentrar la fuerza para batir a un objetivo y conseguir el comando del mar, requerirá necesariamente pasar a la ofensiva y dirigir los esfuerzos en lograr la destrucción de la fuerza organizada enemiga.



The influence of sea power upon history 1660-1782 - por Alfred Thayer Mahan

4. La preponderancia de la movilidad de una Armada por encima de la anexión

13. QUESTER, George H. Mahan and American Naval thought since 1914. En: *The influence of history on Mahan: The proceedings of a Conference marking the centenary of Alfred Thayer Mahan's. The influence of sea power upon History, 1660-1783*. Naval War College Historical Monograph Series 9. Newport, Rhode Island: United States Naval War College. 1991, p. 179.
14. MAHAN, *op. cit.*, p. 49.
15. Ibídem, p. 6.
16. CROWL, *op. cit.*, p. 458.
17. Ibídem.
18. QUESTER, *op. cit.*, p. 180.

El legado de Mahan.indd 46 17/06/21 06:42

de posiciones estratégicas es lo que Mahan consideró que aprendió a través de la historia. El acceso a posiciones estratégicas de avanzada en dirección al enemigo es importante hasta el punto en que uno no tenga que sacrificar "alargar [s]us líneas de comunicaciones tanto que ponga en peligro a [s]us fuerzas en las posiciones avanzadas". En este tema, Mahan expresa nuevamente su preferencia por la concentración al decir que "si tener muchos puertos te tienta a desperdigar tu fuerza entre ellos, estos son peor que inútiles"[19]. La movilidad permite usar a la fuerza propia en el momento y lugar indicado para habilitar al principio de concentración y potenciar las tareas que exige una actitud ofensiva en la guerra naval.

Las descripciones de los cuatro principios antes presentados pueden ser abreviadas como: neutralización de la flota enemiga (también llamado "ofensivas de contrafuerza"[20]), concentración de la fuerza, posición o actitud ofensiva y movilidad. Sin embargo, más importante que acuñarle un nombre ideal a un principio es recalcar la conexión que existe entre ellos, y en este caso se puede inferir que es de tipo sinérgico. La interdependencia entre los cuatro principios se esclarece al considerar a la concentración de la fuerza como el principio más importante (tal como lo hizo Mahan) y a los otros tres como necesarios para operativizar de la forma más eficiente y efectiva al primero. Estos principios representan el corazón del pensamiento militar mahaniano y, al haber sido este último sustentado a través de evidencias



The influence of sea power upon history 1660-1805 - por Alfred Thayer Mahan

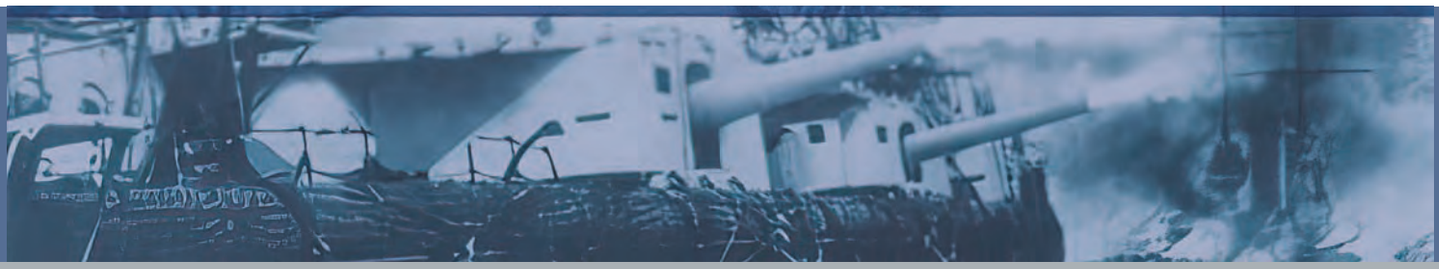
históricas, logró el efecto persuasivo para convertirse en uno de los más influyentes del mundo.

La importancia del pensamiento militar de Mahan

La importancia del pensamiento militar de Mahan, que incluye los principios anteriormente descritos, reside en la influencia lograda para comprometer a Estados Unidos en "construir acorazados y 'una Armada que sea segunda de ninguna otra'"[21]. Si no hubiera sido por sus trabajos

19. MAHAN, Alfred T. *Naval strategy: Compared and contrasted with the principles and practice of military operations on land.* Boston: Little, Brown and Company. 1915, p. 127.
20. QUESTER, op. cit., p. 179.
21. Ibid., 191.

El legado de Mahan.indd 47 17/06/21 06:42

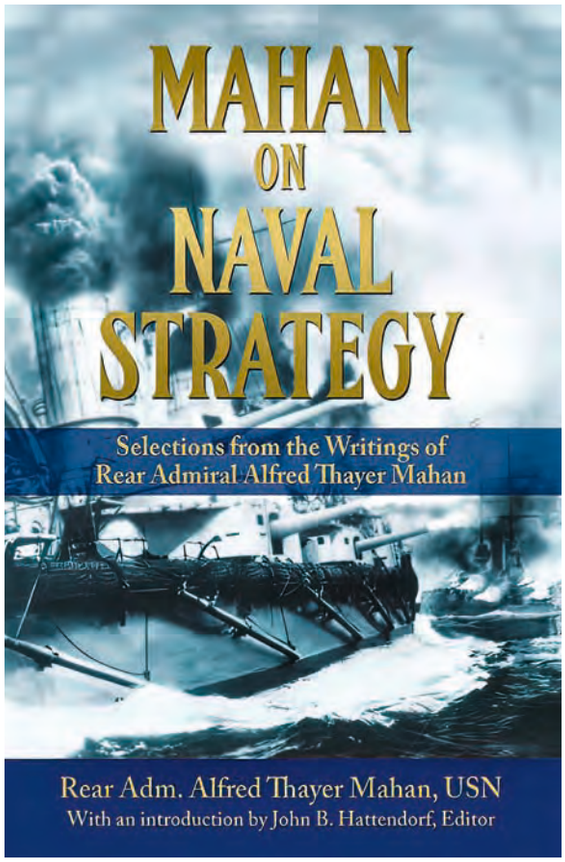


que persuadieron a un vasto número de estadounidenses, "la flota podría no haber crecido tanto como lo hizo en los 1890 y posteriormente"[22].

Los trabajos de Mahan dieron forma a la política exterior de Estados Unidos, de manera que esta considerara asuntos geopolíticos. Un ejemplo de esto es cómo en 1890 Mahan llamó la atención estadounidense al hacer notar la falta de poder militar (especialmente de la Armada) para afrontar probables problemas de seguridad que surgirían por los intereses de otras naciones marítimas "atentas a la apertura de un canal a través del istmo de América Central"[23]. Al mismo tiempo advirtió que:

> debería ser una resolución inviolable de nuestra política nacional que ningún Estado europeo adquiera una posición para abastecimiento de carbón a menos de tres mil millas de San Francisco, una distancia que incluye las islas Sándwich y Galápagos, así como la costa de América Central[24].

El hecho de que Mahan fuera llamado como miembro de la Junta de Guerra Naval en 1898, cuando estalló la guerra Hispano-Americana, con el fin de "proveer consejo estratégico al secretario de la Armada y al Presidente"[25], define cuán influyente y confiable era considerado el pensamiento mahaniano.



Mahan on naval strategy, una selección de escritos del Almirante Alfred T. Mahan.

Tomando en cuenta el resultado del conflicto antes mencionado, que le dio a Estados Unidos el estatus de superpotencia[26] al lograr la anexión de "las Filipinas y Guam en el Pacífico, y Puerto Rico en el Caribe"[27], refuerza la utilidad de la influencia de Mahan en asuntos de Estado.

22. Ibid., 185.
23. MAHAN, Alfred Thayer. The United States looking outward. En The Atlantic. 1 de diciembre de 1890, [Consulta: 8 de abril de 2021]. Disponible en: https://www.theatlantic.com/magazine/archive/1890/12/the-united-states-looking-outward/306348/.
24. Ibid.
25. CROWL, 1986, p. 448.
26. BIEGON, Rubrick. US power in Latin America: Renewing hegemony. Routledge Studies in US Foreign Policy. Nueva York: Routledge. 2017.
27. CRAWFORD, Michael J. The world cruise of the great white fleet: Honoring 100 years of global partnerships and security. Washington, D.C.: Naval Historical Center. 2008, p. 34.

El legado de Mahan.indd 48 17/06/21 06:42

El razonamiento estratégico reflejado en sus escritos preparó a Estados Unidos para "apoyar la adquisición del canal de Panamá de Theodore Roosevelt"[28], que finalmente probó ser una de las decisiones estratégicas más beneficiosas para los intereses estadounidenses, considerando sus efectos económicos, políticos y militares.

Conclusión

El pensamiento militar de Mahan referido a la estrategia naval tiene como núcleo a los principios que él mismo utilizó para dictar sus clases en la Escuela de Guerra Naval. Dentro de esos principios Mahan resalta el de la concentración de la fuerza organizada como el más importante de todos. Se puede observar que en la presente propuesta los principios que son considerados por el autor como el corazón del pensamiento militar de Mahan presentan una relación sinérgica. Esta interdependencia se configura considerando a la concentración de la fuerza como centro de gravedad y a las demás como capacidades críticas que permiten la operativización de la primera, toda vez que para utilizar de manera efectiva y eficiente el principio de la concentración se requiere neutralizar la flota enemiga para obtener el comando del mar, operar con actitud ofensiva para ganar la batalla decisiva y dar preferencia a la movilidad de la fuerza por encima del establecimiento de bases lejanas, para usar el Poder Naval cuando y donde más se necesita para cumplir la misión.

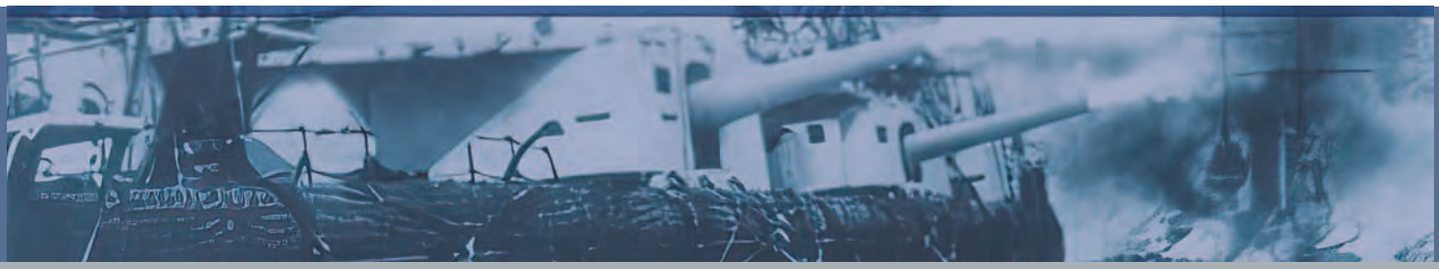
La importancia del pensamiento militar de Mahan va más allá del ámbito académico, puesto que su influencia a nivel estratégico dio forma a la Armada, la política exterior y el estatus de superpotencia de Estados Unidos, un perfil que mantiene casi un siglo después. El pensamiento militar de Mahan, marcado por la inspiración que encontró en el Perú y enriquecido por los principios antes mencionados, dejó un legado de poder significativo que Estados Unidos goza hasta nuestros días.



USS *Wachusett* (1862-1887). El 9 de septiembre de 1883 Mahan asumió el comando del *Wachusett* en el Callao, Perú. Fuente: Naval History and Heritage Command, https://www.history.navy.mil/content/history/nhhc/our-collections/photography/numerical-list-of-images/nhhc-series/nh-series/NH-68000/NH-68681.html

27. QUESTER, 1991, p. 185.

El legado de Mahan.indd 49 17/06/21 06:42



Bibliografía

- ADAMS, John A. *If Mahan ran the Great Pacific War: An analysis of World War II naval strategy*. Bloomington, Indianapolis: Indiana University Press. 2008.
- BIEGON, Rubrick. *US power in Latin America: Renewing hegemony*. Routledge Studies in US Foreign Policy. Nueva York: Routledge. 2017.
- CRAWFORD, Michael J. *The world cruise of the great white fleet: Honoring 100 years of global partnerships and security*. Washington, D.C.: Naval Historical Center. 2008.
- CROWL, Philip A. Alfred Thayer Mahan: The naval historian. En: *Makers of modern strategy: from Machiavelli to the Nuclear Age*. Princeton, Nueva Jersey: Princeton University Press. 1986, p. 449.
- MAHAN, Alfred T. *From sail to steam: Recollections of naval life*. Londres: Dodo Press. 2008.
- _____. *Letters and papers of Alfred Thayer Mahan: 1902-1914*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press. 1975.
- _____. *Naval strategy: Compared and contrasted with the principles and practice of military operations on land*. Boston: Little, Brown and Company. 1915.
- _____. *The influence of history on Mahan: The proceedings of a Conference marking the centenary of Alfred Thayer Mahan's. The Influence of sea power upon History, 1660-1783*. Boston: Little, Brown and Company.
- _____. The Naval War College. En: *The North American Review*, 1912. Vol. 196, nro. 680, pp. 72–84.
- _____. The United States Looking Outward. En *The Atlantic*. 1 de diciembre de 1890, [Consulta: 8 de abril de 2021]. Disponible en: https://www.theatlantic.com/magazine/archive/1890/12/the-united-states-looking-outward/306348/.
- QUESTER, George H. Mahan and American naval thought since 1914. En: *The influence of History on Mahan: The proceedings of a Conference marking the centenary of Alfred Thayer Mahan's. The influence of sea power upon history, 1660-1783*. Naval War College Historical Monograph Series 9. Newport, Rhode Island: United States Naval War College. 1991.

El legado de Mahan.indd 50 17/06/21 06:42

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!



LA PRIMERA GENERACIÓN DE MARINOS DE GUERRA EN BLINDADOS

5. C. de N. Juan Carlos Llosa.indd 52 29/06/21 10:53 53p. m.



La Primera Generación de Marinos de Guerra en Blindados



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
El autor analiza la relación de los llamados Cuatro Ases, Lizardo Montero, Miguel Grau, Aurelio García y García, y Manuel Villar Olivera, desde sus tiempos de Guardiamarinas, como comandantes de los principales buques de la Marina en el siglo XIX, el Huáscar, la Independencia, la Unión y la América.

PALABRAS CLAVE
Cuatro Ases de la Marina, Lizardo Montero, Miguel Grau, Aurelio García y García, Manuel Villar Olivera.

ABSTRACT
The author analyses the relationship of the named Four Aces, Lizardo Montero, Miguel Grau, Aurelio García y García, and Manuel Villar Olivera since their time as Midshipmen, as commanders of the primary ships of the Navy in the XIX century; the Huáscar, the Independencia, the Unión and the América.

KEYWORDS
Four Aces of the Navy, Lizardo Montero, Miguel Grau, Aurelio García y García, Manuel Villar Olivera.

En la carrera de las armas suelen surgir grandes amistades generacionales que se inician en aulas de la Academia (muchas veces a poco de haber dejado la pubertad) y que duran para toda la vida. En ella, el compañerismo, la camaradería y el espíritu de cuerpo se ven alimentados con las vivencias profesionales, lo que incluye acontecimientos relevantes y hasta críticos en la historia de los países.

Para ponerle título a este artículo he tomado como referencia el artículo "La primera generación naval de posguerra" del gran historiador naval peruano Capitán de Fragata Fernando Romero Pintado, quien llamó así a un grupo de Marinos nacidos entre 1884 y 1892, y que ingresaron a la Marina de Guerra del Perú en los primeros años de la siguiente centuria. Destacaron entre ellos Tomás Pizarro Rojas, Carlos

5. C. de N. Juan Carlos Llosa.indd 53 29/06/21 10:53 57p. m.



Rotalde Gonzáles del Valle, Federico Díaz Dulanto, Héctor Mercado, Grimaldo Bravo Arenas y Roque Saldías.

De las muchísimas generaciones de Oficiales de Marina de nuestra bicentenaria Armada independiente, se distinguieron por encima de las demás la de los nacidos entre 1830 y 1834[1], cuyos integrantes ingresaron a la Institución alrededor de 20 años después. Esta generación jugó un rol preponderante en la Marina en la segunda mitad del siglo XIX, así como en la vida nacional. Sus más conspicuos miembros nacerían en este orden: Camilo Carrillo, Amaro Tizón, Lizardo Montero, Germán Astete, Juan Guillermo More, Manuel Ferreyros, Miguel Grau, Mariano Jurado de los Reyes, Aurelio García y García. Todos los mencionados, a excepción de Jurado de los Reyes (que se inmoló siendo Comandante de la corbeta *América*, cuando el maremoto de 1868 en Arica), alcanzaron pronto el grado de Capitán de Navío, el cual en su época (en realidad por todo el siglo XIX y bien entrado el XX) era considerada la más alta jerarquía por línea de carrera, ya que solo en casos excepcionales se ascendía a Contralmirante.

Constituía casi una regla en la Armada del Perú en la segunda mitad del siglo XIX que hubiese un único oficial con el grado de Contralmirante en servicio activo. Esta regla sería exceptuada por acción de armas distinguida, como fue el caso de Lizardo Montero en 1875 y de Miguel Grau en 1879. Con Aurelio García y García, el ascenso a Contralmirante se concretaría en plena guerra con Chile, como también fue el caso del anciano y prestigioso Capitán de Navío Manuel Villar Olivera (1809-1889). Ambos líderes navales alcanzaron el almirantazgo en el mismo año (1881)[2].

Y entre vientos y velas, revoluciones e interregnos mercantes, aquella generación asiste a su primera guerra internacional, cuando el Perú se enfrenta, junto con Ecuador y Chile, a España (1865-1866). Para ese entonces, la que podríamos llamar la "primera generación de marinos de guerra en blindados", a pesar de su juventud (frisaban los 33 años) estaba ya compuesta por reconocidos líderes navales.

1. Comúnmente las generaciones se estiman entre 20 y 30 años. En este caso hemos considerado cinco años, teniendo en cuenta el tiempo de vida en el servicio activo de los Oficiales, y tomando como referencia el alta a bordo como guardiamarinas o en los años comunes vividos en la Escuela Naval.
2. Entre 1821 y 1900 hubo 17 almirantes en la Marina de Guerra de Perú. **Vicealmirantes (3)**: Manuel Blanco Encalada (argentino, nombrado Vicealmirante en 1822), Martín Jorge Guise (nacido inglés, ascendido en 1823) y José Pascual de Vivero (nacido español, ascendido en 1833). **Contralmirantes (14)**: Carlos García del Postigo (nacido en Chile, ascendido en 1835), Francisco Forcelledo (ascendido en 1849), Domingo Valle Riestra (ascendido en 1854), Eduardo Carrasco (ascendido en 1855), Ignacio Mariátegui (ascendido en 1857), Juan José Panizo (ascendido en 1865), Lizardo Montero (ascendido en 1875), Antonio de la Haza (ascendido en 1876), Miguel Grau (ascendido en 1879), Manuel Villar (ascendido en 1881), Aurelio García y García (ascendido en 1881), José Rosendo Carreño (ascendido en 1889), Manuel Villavicencio (ascendido en 1894) y Bernabé Carrasco (ascendido en 1899). La Ley de Situación Militar de 1915, la primera que se dio sobre esa materia en el Perú, considera como máximo grado en la Marina el de Contralmirante, mientras que para el Ejercito es el de General de División. En 1949 la Junta Militar de Gobierno, presidida por el entonces General de Brigada Manuel A. Odría, estableció el grado de Vicealmirante a requerimiento del Ministro de Marina y miembro de la citada Junta, Contralmirante Roque Saldías. Dado el dispositivo legar respectivo, ese mismo año ascendió el oficial almirante más antiguo en servicio activo, don Carlos Rotalde del Valle, primer Oficial de Marina en línea de carrera en alcanzar ese alto grado. El Almirante Rotalde, que se desempeñaba como Jefe de Estado Mayor General, tenía en ese momento 61 años. Rotalde es el primer Oficial de Marina en alcanzar el grado de Vicealmirante. Empezó su carrera naval como alumno de la Escuela Naval del Perú (1900-1905), se graduó como Guardiamarina y, finalmente, fue promovido a Vicealmirante. Con los anteriores Vicealmirantes esto no ocurrió. En el siglo XIX, Martín Jorge Guise y Pascual de Vivero se increparán a la Marina peruana independiente como Capitanes de Navío y de ahí fueron ascendidos hasta Vicealmirante. A Manuel Blanco Encalada se le hace Vicealmirante del Perú (1822) para que asuma el Comando General de la Escuadra. Manuel Villavicencio y Manuel Melitón Carvajal fueron ascendidos a Vicealmirante, en 1923 con 81 años (Resolución Legislativa 4813) y en 1927 con 80 años (Resolución Legislativa 5863), respectivamente. Cuando ocurren estas promociones, ambos héroes navales se hallaban en el retiro desde la década anterior, por límite de edad que la ley de 1915 señalaba para el grado de Contralmirante.

5. C. de N. Juan Carlos Llosa.indd 54 29/06/21 10:53 59p. m.





El *Huáscar* en Arica.Fuente: Propiedad del Tte. 1º (r) César Pezet Valle Riestra.

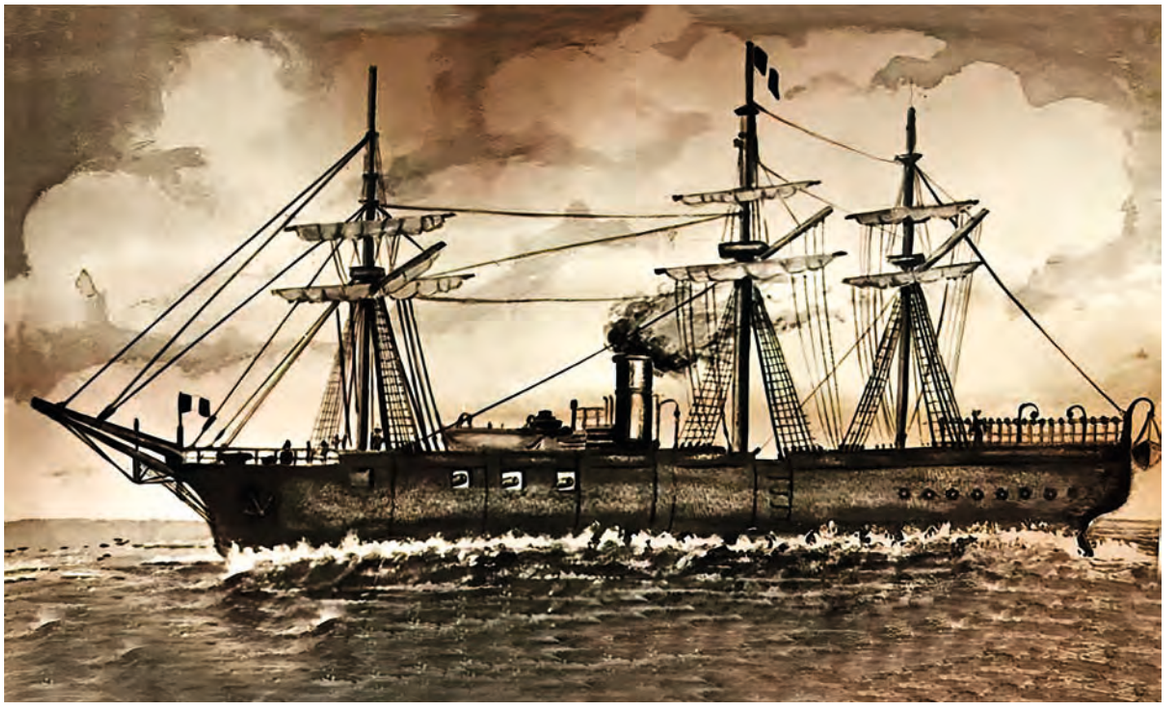
Tras las operaciones y los combates, cuatro de ellos se distinguirían del resto: Lizardo, Manuel, Miguel y Aurelio[3]. Para 1866 ya eran Capitanes de Fragata, a excepción de Lizardo, que había alcanzado el grado Capitán de Navío en 1865 al secundar al Coronel de Guardias Nacionales, Mariano Ignacio Prado, en su revolución contra el Presidente Constitucional, General de División Juan Antonio Pezet. Lizardo había sido designado Comandante General de la Escuadra restauradora del honor nacional, mancillado por el tratado Vivanco-Pareja, tal como lo entendía buena parte de la población peruana de aquellos tiempos.

Hacia mediados de ese año, aquellos marinos se hallaban en Valparaíso como integrantes de la División Naval Peruana que había contribuido decisivamente a expulsar a la escuadra española del Capitán de Navío Casto Menéndez Núñez de las aguas del Mar del Sur. Los cuatro comandaban las recién adquiridas y mejores unidades de combate con que contaba la Marina de Guerra del Perú, la más poderosa del Pacífico sur. Lizardo comandaba el monitor *Huáscar*; Manuel, la corbeta *América*; Miguel, la corbeta *Unión*; y Aurelio, la fragata blindada *Independencia*.

En estas circunstancias, el Presidente Prado concibió el singular y descomedido proyecto –por decir lo menos– de organizar una expedición naval para libertar las islas Filipinas del poder español. Como señala Guillermo Thorndike en su monumental saga sobre la vida de Grau, poco antes de que Lizardo Montero partiese a Chile

3. Los cuatro ingresaron al servicio naval como Guardiamarinas casi en la misma época. Lizardo y Aurelio en 1852, Manuel José al año siguiente y Miguel María en 1854, junto con su hermano Enrique y con Juan Guillermo More, recién llegado de Gran Bretaña después de muchos años viviendo en ese país, solo y afrontando muchas dificultades económicas, a quien recomendaban por un amigo de su familia y quien sería más tarde su suegro el General de Brigada José Miguel Medina.

5. C. de N. Juan Carlos Llosa.indd 55 29/06/21 10:54 01p. m.



La Corbeta *America*. Fuente: Propiedad del Tte. 1º (r) César Pezet Valle Riestra.

para incorporarse al poder naval peruano ahí surto, se reúne con el Presidente Prado, quien le dice: "Los buques aliados –peruanos y chilenos– irían a Filipinas, persiguiendo a *Berenguela* y *Numancia*, no solo para rendirlas sino con el fin de precipitar la independencia de las islas"[4]. Después del 2 de mayo, al Coronel Prado lo habían puesto en el pedestal de los libertadores y, alentado por diversidad de aventureros y aduladores, prestaba su consideración a cualquier proyecto que apareciera iluminado por ideas del sistema republicano y de la independencia.

Resultaba sorprendente que un Presidente al frente de un país con muchos problemas internos que resolver se creyese en la capacidad de derrotar en ultramar a un imperio, que, aunque en decadencia y pese a sus fracasos estrepitosos en el Pacífico sur, aún contaba con más recursos e influencia a nivel mundial que nuestro país, que para ese entonces era visto como una excolonia anárquica asolada por caudillos militares ambiciosos sin escrúpulos, en lo que se consideraba como la periferia de la vieja Europa. Con ese antecedente, a quién podría extrañarle el viaje-fuga para adquirir armas en plena guerra que Prado realizó 13 años después, con el agravante de ser él, por autodesignación, el conductor militar en el frente. ¿Una calculada deserción –que contó con la complicidad del Congreso de la República para salir del país en plena guerra– o delirios de un psicópata?

Como fuere, este prohijado del dios Marte quería "librar una auténtica guerra santa en remotas colonias de España y dar cumplimiento a la inconclusa libertad a la

4. THORNDIKE, Guillermo. Grau. *La traición y los héroes*. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú. 2006.
5. THORNDIKE, *óp. cit.*

5. C. de N. Juan Carlos Llosa.indd 56 29/06/21 10:54 04p. m.



que habían dedicado sus vidas Bolívar, San Martín y Sucre"[5].

Concebida la maniobra estratégica, Prado decide poner al frente de ella al Comodoro norteamericano John Tucker, a quien contrata a través de su agente en Estados Unidos, Federico Barreda, para comandar la Escuadra Peruana. Esta decisión desencadenaría la llamada cuestión Tucker, cuyo episodio más sonado fue el juicio por insubordinación, deserción y traición a la Patria, que tuvo lugar en febrero de 1867, en el Callao, contra un grupo de resueltos y dignos marinos, encabezados por los llamados Cuatro Ases de la Marina.

Quienes poco a poco se habían batido con éxito contra una potencia marítima mediana como la española, y que además comandaban por mérito propio los buques más modernos y poderosos de esta parte del continente, no podían de ninguna manera aceptar tal despropósito, lo cual constituía hasta una afrenta a sus jerarquías. Resultaba inverosímil que una Fuerza Naval victoriosa, en ascenso, con jefes competentes, se pusiese bajo las órdenes de un extranjero, por muy capaz que este fuese. Ello sin considerar que Tucker había formado parte de los confederados en la Guerra de Secesión, es decir, del bando perdedor[6].

El 20 de junio de 1866 el Coronel Prado escribió a Montero, a bordo del *Huáscar*, para comunicarle que, de acuerdo con los planes trazados, Tucker reemplazaría a Blanco Encalada en el Comando de la Escuadra aliada. Seis días después el jefe supremo envió notas personales a los comandantes de Montero, Aurelio García y García de la *Independencia*, Manuel Ferreyros de la *América* y Miguel Grau de la *Unión*. Dirigiéndose a ellos como "estimados amigos", el Coronel les decía que el virginiano sería el segundo jefe de la Escuadra aliada y sucedería a Blanco si ese oficial renunciaba. Implícitamente, las cartas decían que Tucker suplantaría a Montero en el mando de la división peruana[7].

Como era de esperarse, los Comandantes peruanos no aceptaron tal desaire a sus bien ganados prestigios profesionales, al haber jefes navales antiguos de mucha reputación como el Contralmirante Francisco Forcelledo o el Capitán de Navío Antonio de la Haza, para comandar tan descabellada expedición, así como lo era el Almirante español Luis Hernández-Pinzón.

Como señala el historiador norteamericano y biógrafo de Tucker, David Werlich:

> Seis días después, Montero y sus comandantes respondieron las comunicaciones informales de Prado con cartas que se cruzaron en el camino con Tucker, quien se dirigía al sur a bordo del vapor correo Paita. García y García censuraban el nombramiento de un "pro esclavista y rebelde desconocido" que ni siquiera sabía hablar español e instaba al jefe supremo a reconsiderar su decisión. Le decía que Tucker jamás sería aceptado por los oficiales peruanos. Exaltado, Montero respondió que él y todos sus subordinados "rechazamos con indignación el nombramiento de ese Mr. Tucker" y preguntaba en forma retorica si el Coronel Prado aceptaría a un "general extranjero y

6. WERLICH, David P. *John Tucker. Almirante del Amazonas*. Lima: Instituto de Estudios Histó ico-Marítimos del Perú y Asociació de Historia y Naval Iberoamericana. 2010.
7 WERLICH, *óp. cit.*

5. C. de N. Juan Carlos Llosa.indd 57 29/06/21 10:54 05p. m.



> aventurero" para comandar su Ejército. Luego sugería que el Jefe Supremo sería el primero en rechazar tal idea. Proclamando su patriotismo y su lealtad al régimen, Montero aseguraba que estaba dispuesto a defender al Perú "en una lancha, en cualquier bote, pero jamás a orden de un suizo", o, en otras palabras, un mercenario. Juraba que los "buques de la alianza no pasaran a control de Tucker"[8].

Ante la insistencia del Gobierno de Lima, para que Tucker ocupase el puesto de Comandante General de Escuadra peruana, los cuatro Marinos presentaron su renuncia al comando de sus buques. Los secundaron muchos de sus subordinados.

Esta manera de actuar, por demás principista y valiente, se ha repetido en nuestra Marina en no pocas oportunidades. Citaré dos ejemplos. En 1937, el Gobierno del General de División Óscar R. Benavides decide enviar la Escuadra Nacional a Talcahuano (Chile), donde nuestros buques de guerra, incluido los submarinos, debían efectuar sus carenas y otros trabajos en dique seco a falta de uno en nuestro país. Ante esta situación, el Comandante General de la Escuadra, el entonces Capitán de Navío Carlos Rotalde, cuyo padre, el médico Felipe Rotalde, había combatido en Angamos a bordo del monitor *Huáscar* y luego en la defensa de Lima el 15 de enero de 1881, se opone firmemente y presenta su renuncia al cargo.

El otro hecho tuvo lugar 30 años después, el 3 de octubre de 1968, al producirse el golpe de Estado contra el Presidente Fernando Belaunde Terry, el Comandante General de la Marina, Vicealmirante Mario Castro de Mendoza, no acepta la ruptura del orden constitucional. Luego, tras reunirse en Chorrillos con el General Velasco, lo increpa por haber quebrado el orden constitucional. En un primer momento se niega a que la Marina participe en un Gobierno usurpador, pero al no lograr consenso interno, dado lo difícil que resultaba que la Institución se mantuviese al margen de un Gobierno militar ya instalado, el Vicealmirante Castro de Mendoza presenta su pase al retiro.

Tan decidido estaba Prado de llevar a cabo su arriesgada y poco realista operación naval a ultramar, que envió al archipiélago de Filipinas al entonces Capitán de Fragata Enrique Carreño Gasso[9] t(1827-1886), con la misión de obtener información para desarrollar el planeamiento de la expedición que el dictador pretendía enviar ahí, tal como lo señalan los historiadores Alicia Castañeda y Jorge Ortiz Sotelo. Esta poco conocida y accidenta misión puede considerarse como una de las más antiguas operaciones de inteligencia de las que se tenga conocimiento en nuestro país. Delatado por un chileno apellidado Dublé, el Comandante Carreño fue tomado preso y permaneció en esa condición por 10 meses en los calabozos de la real ciudadela de Santiago de Manila (2006). En efecto, en junio de 1867 fue reincorporado a la Armada y se le encomendó una delicada misión. Bajo la apariencia de comerciante colombiano, viajó a Manila para reunir inteligencia sobre las defensas españolas, pero su misión fue descubierta y estuvo a

8 WERLICH, *óp. cit.*

9. Prestigioso oficial de marina que como Capitán de Navío ocupó el cargo de Mayor de Órdenes (Jefe de Estado Mayor) en la Primera División Naval en los primeros meses de la campaña naval de 1879. Graduado en el Colegio Naval Militar del Perú, donde más tarde enseñó, Carreño había pasado varios años como guardiamarina en la Real Armada Británica. Había desempeñado varios cargos importantes en Gran Bretaña y Estados Unidos, y servido entre 1862 y 1864 con la comisión que eligió Iquitos para establecer la nueva estación naval. Leal a Pezet durante la revolución de 1865, había sido dado de baja del servicio cuando triunfó la revolución de Prado.

10. ORTIZ SOTELO, Jorge y CASTAÑEDA MARTOS, Alicia. *Diccionario biográfico marítimo peruano*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2007

5. C. de N. Juan Carlos Llosa.indd 58 29/06/21 10:54 05p. m.





La *Independencia*. Fuente: Propiedad del Tte. 1º (r) César Pezet Valle Riestra.

punto de ser ejecutado por espía. Luego de seis meses de encarcelamiento fue canjeado como prisionero de guerra[10].

Volviendo a Valparaíso, don Manuel Pardo y Lavalle, uno de los más cercanos colaboradores de Prado, llega al primer puerto de Chile con el encargo de resolver el impase. Luego de sostener conversaciones con el futuro fundador del Partido Civil y Presidente del Perú, los marinos, indignados y heridos en el amor propio, acuerdan con él partir al Callao, dada la promesa del enviado especial de que no habría represalia alguna contra ellos. Es muy probable que en aquellas reuniones se halle el germen de la trascendental participación que tuvieron los líderes navales que pertenecieron a la primera generación de marinos en blindados, en la formación y primeros tiempos del Partido Civil, como veremos más adelante.

Lo cierto es que nuestros Marinos serían engañados por el Presidente Prado, ya que al llegar a nuestro primer puerto se les declara reos y son sometidos a juicio. Este tendría lugar en febrero de 1867, precisamente un año después de la victoria de la Fuerza Naval peruana en el Combate de Abtao.

De ahí que Miguel, vencedor de Abtao, y los otros marinos, fuesen encausados de manera ruin e injusta por meros cálculos políticos subalternos, como más de un siglo después también lo serían los heroicos comandos Chavín de Huantar. Tras seis meses de prisión en la isla San Lorenzo, la mayor parte transcurridos en el inmueble que pertenecía al ingeniero Tadeo Terry en la isla, se dio inicio a las audiencias del proceso judicial. Se instauró entonces un tribunal militar *ad hoc* presidido por el Benemérito Gran Mariscal del Perú Don

5. C. de N. Juan Carlos Llosa.indd 59 29/06/21 10:54 08p. m.



La *Unión*. Fuente: Propiedad del Tte. 1º (r) César Pezet Valle Riestra.

Antonio Gutiérrez de la Fuente, y estuvo compuesto por varios Generales y un Coronel como fiscal. Pocos repararían en el hecho de que el tribunal no estuvo integrado por ningún Oficial de Marina del grado de Contralmirante o Capitán de Navío más antiguo que los procesados.

Aquello dejaba en evidencia las bajas intenciones del Gobierno, que no contó con la presión de la opinión pública en su contra, y con que los jueces harían caso a su conciencia de destacados servidores de su Patria, antes que a mezquinos juegos políticos. Por ironía del destino, Miguel comparecía frente a un tribunal que presidia el Gran Mariscal que había sido jefe de su padre en las guerras por la independencia, y con quien trabó fecunda amistad. Fue don Antonio Gutiérrez de la Fuente el que recomendó a la Marina aceptar en sus filas a los experimentados marineros Enrique y Miguel, hijos de su subordinado y amigo, el Teniente Coronel Juan Manuel Grau y Berrío. Los hermanos Grau serían incorporados a la Marina de Guerra del Perú como Guardiamarinas en 1854.

El juicio tuvo mucho eco en la prensa y en cuanta tertulia hubo en calles y plazas. Los alegatos de los abogados defensores, principalmente de los Cuatro Ases, fueron transcritos en los periódicos limeños. Muchos publicaron sus opiniones en defensa de los marinos y destacaron unas notas publicadas con el nombre de "La Sombra de Noel", muy probablemente redactados por Marinos en servicio activo, ocultos con ese seudónimo para evitar las represalias del dictador contra ellos y sus familias. Se hizo notorio que la opinión pública estuviese con los héroes y defensores de la dignidad nacional, en

5. C. de N. Juan Carlos Llosa.indd 60 29/06/21 10:54 13p. m.



una época en que el nacionalismo estaba en su mayor efervescencia. Como era previsible, fueron declarados inocentes, lo que significó un revés político para Prado, con no muy buenos augurios para él y su proyecto "libertario".

De esos días provendría la célebre fotografía en grupo que dio origen a la leyenda de los Cuatro Ases. Lo más probable es que esto haya sucedido entre su salida de San Lorenzo con permiso para ver a sus familias y el inicio de las audiencias. Los cuatro amigos decidieron inmortalizar el momento y visitaron el estudio fotográfico Courret, el más solicitado en Lima, para retratarse juntos.

Hay quienes piensan, con mucha lógica, que la denominación de Cuatro Ases tiene un origen muy posterior a la desaparición de los notables Marinos, ya que más bien los primeros en ser llamados así serían los pilotos de combate de la primera guerra militar, los llamados ases de la Aviación militar, como el célebre Barón Rojo, as de ases.

Sin embargo, este sobrenombre también podría haber surgido de los juegos de cartas, y específicamente de los ases de las barajas, si consideramos que con uno o varios de ellos se obtiene el triunfo en los juegos de póker o de rocambor. Este último juego de mesa era el favorito en los días de la cuestión Tucker.

El rocambor o tresillo fue muy popular en los salones limeños de los siglos XVIII y XIX. Usaba la baraja española en la que se reparten en cuatro palos, copas, oros, espadas y bastos. En esa baraja hay cuatro ases, representados por el número uno. Cuatro ases puestos en mesa significa victoria segura. Es decir, alguien en un acalorado juego pudo anunciar su jugada vencedora exclamando de manera determinante y retadora: "¡Aquí están mis cuatro ases!, el *Huáscar*, la *Independencia*, la *Unión* y la *América*". Los cuatro buques principales de la Marina que comandaban Lizardo, Miguel, Aurelio y Manuel. ¿Quién o quiénes podrían ser capaces de vencer a tan poderoso cuarteto en del Pacífico sur?

Terminado el proceso judicial, el Capitán de Fragata Miguel Grau contrae matrimonio con Dolores Cabero Núñez, joven limeña de 23 años el 12 de abril de 1867. El novio acababa de pedir licencia indefinida de la Marina, para luego firmar contrato con la Pacific Steam Navegation Company como Capitán de Vapor. Los meses siguientes haría muchos viajes en cabotaje hasta el año siguiente, en que se reincorpora a la Marina. Poco después, en 1873, Miguel asciende a Capitán de Navío efectivo, a los 39 años. El Comandante Ortiz Sotelo, en su biografía sobre Grau, recoge una nota de Ella Dunbar Temple en la que la recordada historiadora afirma que el Superintendente de la Pacific –cargo al que también solía llamársele Comodoro en las compañías navieras de la época–, Jorge Petrice, le ofreció a Miguel, de regresar a la Marina Mercante más adelante, un alto puesto en la compañía, ya que lo consideraba "el jefe más distinguido, leal y caballeresco de la Marina peruana"[11].

Apadrinó la boda de Miguel el General de Brigada José Miguel Medina, figura notable de la época y futuro suegro del en ese momento Capitán de Fragata Juan Guillermo More, quien imaginamos estuvo entre los asistentes a la ceremonia. Atestiguaron el enlace matrimonial, por parte del novio, los otros tres Ases, Lizardo, Aurelio y Manuel.

Ese hecho histórico unió en el imaginario patrio para siempre a aquellos cuatro jefes

11. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Miguel Grau, el hombre y el mar*. Lima: Fondo Editorial del Congreso. 2003

5. C. de N. Juan Carlos Llosa.indd 61 29/06/21 10:54 13p. m.



navales. Poco tiempo después, junto con otros miembros de su generación, como Camilo Carrillo y Luis Germán Astete; Lizardo, Manuel, Miguel y Aurelio volvieron a hacer noticia, cuando el rechazo de la Escuadra Nacional al golpe de los hermanos Gutiérrez en 1872. Desde a bordo y a través de un manifiesto a la Nación, los oficiales navales más conspicuos se oponen al quiebre constitucional y marcan con esta acción un hito sin precedentes en la vida política peruana, tal como ha sido destacado por diversos autores. La Armada asumió un papel de defensa del orden legal frente a la ya clásica usurpación del poder[12].

El pronunciamiento de la Armada –el primero de su historia– sería el preludio de la importante posición que ocuparon Lizardo, Miguel y Aurelio en filas del único partido político, que en cierto sentido podría llamarse tal. Aquel fue el novedoso Partido Civil. Sobre ello, hay algunos politólogos que opinan que aquel tampoco pasaba de ser un club de amigos más, en torno a un caudillo carismático (Manuel Pardo), como solían ser los del siglo XIX en el Perú.

En virtud a ello, los cuatro Marinos se convertirían también en figuras relevantes del quehacer político del país, por su defensa a la Constitución y a la ley.

Como se puede apreciar, pasada la época de la gloria guerrera, se dio paso a la participación en la política de la primera generación de marinos en blindados, de una manera muy distinta a las de las febriles aventuras revolucionarias de sus días de alféreces. Ahora actuaban como miembros destacados del Partido Civil, una embrionaria agrupación democrática. En relación con ello, el historiador alemán Ulrich Mücke señala que, a diferencia del Ejército, la Marina incrementó su influencia en el partido en los años 70, al punto de que para 1878 la dirigencia central del Partido Civil, que tenía cinco miembros, estaba integrada por tres Marinos (2010). Eran ellos Lizardo, Aurelio y Camilo.

La aceptación de Marinos, que llegaron a ser parte de la cúpula de la organización política que se autodenominó Civil, se debió en parte a que la Armada no fue considerada peligrosa por el civilismo, sino más bien una aliada a la cual se le dio la oportunidad histórica, por primera vez, de asumir protagonismo político y no continuar a la saga del Ejército, como había ocurrido en el pasado[13].

Luego del juicio y de la algarabía de la boda Grau-Cabero, surgirían en los siguiente años diferencias tanto políticas como institucionales que en algún caso no tendrían vuelta atrás, en cuanto a la amistad de Miguel, as de ases, con los otros tres camaradas de su estirpe.

De Manuel José Ferreyros Serna (1833-1976) existe poco material biográfico. En realidad hace falta una biografía detallada de este notable Marino de guerra. El doctor José Agustín de la Puente y Candamo, en su biografía del *Caballero de los Mares*, en la que hace referencia a los amigos de Miguel, indica únicamente que Manuel estuvo presente en Abtao, como Comandante de la *América*, y que fue hombre de gran prestigio profesional. Por su parte, Fernando Romero dice que formó parte de la comisión presidida por el Contralmirante Ignacio Mariátegui y Tellería, que primero contrató la construcción a Gran Bretaña y luego condujo a Iquitos los vapores de 500 toneladas *Pastaza* y *Morona*. Manuel fue

12. LLOSA PAZOS, Juan Carlos. La Marina de Guerra del Perú y sus vínculos con la política nacional. Breve recuento (primera parte). En: *Revista Derroteros de la Mar del Sur*. 2002. Nro. 10.
13 LLOSA PAZOS, *óp. cit.*

5. C. de N. Juan Carlos Llosa.indd 62 29/06/21 10:54 13p. m.



designado Comandante de este último. Con la llegada a Iquitos en 1864 de los vapores peruanos, nació la Fuerza Fluvial de la Amazonía de la Marina de Guerra del Perú. Ambos buques, destinados al control fluvial del Amazonas, fueron adquiridos por el Perú gracias a la visión estratégica del Gran Mariscal Castilla, a quien se puede considerar nuestro primer Almirante honorífico.

Habiendo llegado el vapor *Morona* al río Pará de Brasil, que une las cuencas del Amazonas y Araguaia-Tocantins en Brasil, las autoridades de ese país exigieron que el buque peruano se sometiese a su reglamentación para las embarcación mercante, un poco por la apariencia del buque, que, como dice Romero, era de un término medio entre buque de guerra y mercante[14]. A pesar de que el buque estaba al mando por un Teniente Primero de la Marina de Guerra del Perú, las autoridades pretendieron negarle el tránsito al *Morona*, a lo que el Comandante hizo caso omiso y continuó hasta que fue interceptado. Por esta acción de temple y dignidad –que Manuel repetiría en 1866 tras la cuestión Tucker– en Loreto se acuñó la frase "bravo como Ferreyros", según refiere Romero.

Manuel tuvo vinculación política con el Presidente Balta, quien lo hizo Ministro de Gobierno, y luego Comandante General de Marina. Murió en Puno en 1876, ya retirado del servicio activo[15].

A diferencia de la amistad de Manuel con Miguel, de la que existen pocas noticias incluidas las ya mencionadas, de la relación con Aurelio y con Lizardo se cuenta con mucho más información.

Al vínculo amical entre Miguel y Aurelio desde Guardiamarinas, se suma el laboral privado, ya que el Caballero de los Mares fue contratado en 1859 como Capitán de buque mercante por el hermano de Aurelio, José Antonio García y García. Miguel acababa de dejar el servicio naval tras ser parte de la fallida revolución vivanquista contra Castilla. Es de suponer que la amistad entre Miguel y Aurelio se mantuvo inalterable hasta hacia 1877. Ese año, a causa de un frustrado levantamiento contra el Gobierno constitucional de Mariano Ignacio Prado (1876-1879) que tuvo lugar en el Callao, las cosas cambiaron entre ellos. En esa asonada, le cupo a Aurelio rol protagónico. Por su parte, el futuro héroe de Angamos, que para ese entonces se desempeñaba como Comandante General de Marina, se opuso con firmeza al levantamiento. Miguel fue muy activo para impedir el triunfo de los rebeldes, libre ya para ese entonces de los impulsos levantiscos de su primera juventud. Su convicción era de firme oposición a cualquier movimiento que tuviese como propósito subvertir el orden constitucional. Las acciones de Miguel para "sostener el régimen constitucional" ante la rebelión liderada por Aurelio fueron comunicadas al Ministro de Guerra y Marina General de División Don Juan Buendía y Noriega, con oficio de fecha 5 de junio de 1877[16].

Aquel incidente sería el inicio del resquebrajamiento de la amistad entre ambos prestigiosos líderes navales.

Sobre este tema, sostiene el doctor Héctor López Martínez que, durante los primeros días de la Guerra con Chile, la prensa del vecino país se ocupó de quienes habían sido designados por el Gobierno peruano para comandar sus buques de guerra con

14. ROMERO, Fernando. *Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonía* (1830-1933). Callao: Dirección General de Intereses Marítimos del Ministerio de Marina. 1ϑ
15. ORTIZ SOTELO y CASTAÑEDA MARTOS, *óp. cit.*
16. LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor. *Historia marítima del Perú. La República. 1876 a 1879*. Tomo X. Lima: Instituto de Estudios Histó ico-Marítimos del Perú1ϑ

5. C. de N. Juan Carlos Llosa.indd 63 29/06/21 10:54 13p. m.





Contralmirante Lizardo Montero. Archivo Histórico de Marina.

la campaña naval que se inició en mayo de 1879. Uno de los periódicos sureños publicó un artículo de un ciudadano chileno llamado Rafael Vidal, quien había vivido en Lima durante varios años, y debido al desencadenamiento de las hostilidades abandona el Perú. Por supuesto que, aunque es información de interés, las apreciaciones de Vidal no pueden tomarse como fiel reflejo de la realidad, al no estar exentas de exageraciones y hasta de infundios contra los marinos peruanos, entendemos por la pasión del momento y la exacerbación de los ánimos bélicos en una y otra prensa. En efecto, *El Independiente* de Santiago solicitó a Rafael Vial un artículo sobre su opinión personal de nuestros más destacados jefes navales. Vidal conocía la vida política peruana y de sus más conspicuos personajes.

En el artículo en mención, el autor señalaba que era conveniente conocer al enemigo, al analizar su capacidad profesional y sus características psicológicas más saltantes. De Miguel dice lo siguiente: "El señor Grau es vigilante y severo en la disciplina, y se le tiene generalmente por bravo [...] Estamos persuadidos, concluye, de que cuando se presente la ocasión el señor Grau cumplirá su deber"[17].

En cuanto a la relación de Miguel y Aurelio, Vidal señala que existía "una rivalidad profunda" entre ambos. Esto puede verificarse en la correspondencia que publica el investigador Renzo Babilonia Fernández Baca, perteneciente al entonces Capitán de Fragata José Ezequiel Otoya Correa (1836-1882). En las masivas dirigidas al que fuese su gran amigo y segundo en el *Huáscar* durante la primera parte de la campaña naval de 1879, Miguel emplea duras palabras para referirse al Comandante de la Segunda División Naval. En ellas se quejaba de las maniobras de Aurelio, lo que en su concepto constituían intrigas de argollas por él promovidas, para conseguir nombramientos de comandos y dotaciones en unidades para los más allegados[18].

17. LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor. *Notas sobre Grau y otros temas de la Guerra con Chile*. Lima: Ministerio de Marina. 1θ.
18. BABILONIA FERNÁNDEZ-BACA, Renzo. *Recuerdos de una guerra: fotografías, ilustraciones y correspondencia personal en torno a la guerra del Pacífico*. Lima: Fondo Editorial Pedagógi co San Marcos. 2010.

5. C. de N. Juan Carlos Llosa.indd 64 29/06/21 10:54 14p. m.



Por su parte, Miguel y Lizardo se conocieron, hasta donde se sabe, cuando eran poco más que adolecentes al ingresar a la Marina. Tal vez pudieron conocerse antes en Piura, pero, como afirma el Comandante Ortiz Sotelo, no hay evidencia de ello.

Joven provinciano como Miguel, aunque, a diferencia de él, de posición acomodada, Lizardo supo relacionarse con la alta sociedad de la capital del otrora virreinato del Perú. Tal vez su cercanía a Prado hacia 1865 le abrió los salones más encumbrados de Lima. Ahí debió de conocer a Rosa Elías de la Quintana, hija de uno de los hombres más poderosos del Perú, el hacendado iqueño Domingo Elías Carbajo, quien había ejercido la Jefatura del Estado como Jefe Supremo en 1844. Lizardo y Rosa se casaron, por rara coincidencia, la misma fecha en la que, nueve años después, perdería la vida su gran amigo Miguel. En efecto, el enlace Montero-Elías tuvo lugar un 8 de octubre de 1870 en la parroquia de San Marcelo en Lima.

A diferencia de Miguel, que tuvo 10 hijos con Dolores, Lizardo y Rosa no tuvieron hijos biológicos, pero adoptaron a dos niñas que fueron sus herederas, Filomena y María Flores.

El Capitán de Fragata e ilustre historiador Teodosio Cabada Porras dice que el audaz Lizardo fue dueño de una personalidad interesante por sus arrestos valerosos, caballerescos y atrevidos[19].

Vehemente y diferente a su amigo íntimo Miguel –más juicioso y prudente–, imaginamos a Lizardo siempre tratando de ser el centro de atención, arrastrando a su amigo más bien reservado, pero ya en confianza entretenido y simpático contertulio. La tertulia de Miguel, gracias a sus experiencias cosmopolitas colmadas de aventuras más cercanas a las páginas de Daniel Defoe o de Herman Melville, resultaba más interesante que la de los citadinos y monótonos pasatiempos de los caballeros de levita y chistera del Club Nacional o de la Unión. Por ello, y seguramente más entre las señoritas casaderas, debió de ser popular en los salones a los que, no me cabe duda, llegó gracias a Lizardo. Prueba de la simpatía personal de Miguel es que, con los años, tendría como amigos íntimos y compadres a algunos de los hombres más influyentes y acaudalados de la sociedad limeña, como Dionisio Derteano y Echenique, Carlos Elías de la Quintana, Juan Francisco Pazos Monasi y Ricardo Ortiz de Zevallos y Tagle, VI Marqués de Torre Tagle, entre otros.

Entre Miguel y Lizardo siempre hubo una gran amistad que estuvo muy por encima de la profesión y de las rivalidades institucionales, así como de los vaivenes de la política. Sobre ello, el doctor José Agustín de la Puente, recoge una carta de Carlos Elías, gran amigo de Miguel y cuñado de Lizardo, quien publicó en el *Diario de Guayaquil* el 8 de octubre de 1880, estando desterrado por Piérola: "Miguel Grau le tenía cariño de hermano [a Montero], y no faltaron quienes quisieran meter cizaña entre los dos antiguos compañeros del *Apurímac*, pero jamás lo consiguieron. Los dos marinos estaban estrechamente unidos por lazos poderosos, habían defendido desde joven las mismas causas y el afecto entre ellos era inquebrantable. Por eso Miguel Grau quería que fuese Montero el Jefe de la Escuadra, para compartir con él las glorias de la campaña"[20].

De Lizardo, aunque hemos escrito sobre su vida, está pendiente realizar una

19. CABADA PORRAS, Teodosio. Castilla. *Estadista y soldado. Antología*. Lima: Instituto Libertador Ramón Castilla. 1945.
20. DE LA PUENTE CANDAMO, José Agustín. *Miguel Grau*. Lima: Instituto de Estudios Histó ico-Marítimos del Perú2003

5. C. de N. Juan Carlos Llosa.indd 65 29/06/21 10:54 14p. m.



exhaustiva biografía. Así lo hace notar el historiador naval y Capitán de Navío Julio Elías Murguía, en páginas de su libro *Marinos peruanos en Arica*. En ese texto pendiente, tendría que profundizarse el estudio de los principales hechos de su vida y las circunstancias que lo llevaron a convertirse en el marino más influyente del periodo comprendido entre la guerra con España y fines del siglo XIX. Lizardo, no nos cabe duda, contribuyó a consolidar el prestigio de la Armada en la sociedad peruana de las décadas de 1860 y 1870, periodo cuyas circunstancias políticas y militares lo convierten en uno de los más trascendentales de la vida republicana.

En relación con la cuestión Tucker, el historiador Werlich dice: "mucha de la turbulencia que se vivía entonces al interior de la Armada Peruana estaba relacionada [con] la tempestuosa personalidad de Lizardo Montero, quien había obtenido sus ascensos a Teniente Primero gracias al papel clave que desempeñó en una revolución en 1856. Pocos días después del alzamiento del Coronel Prado contra Pezet en 1865, Montero, de 33 años, que comandaba el vapor *Lerzundi*, se unió al movimiento y rápidamente logró el apoyo de los hombres del Tumbes. Luego Montero sorprendió y capturó a la fragata *Amazonas* y a la corbeta *América*. En un lapso de 16 meses, Montero fue ascendido a Capitán de Corbeta, a Capitán de Fragata y, por último, a Capitán de Navío. A pesar de que solo tenía 14 años de servicio, fue nombrado Comandante de la Escuadra, pasando por alto a varios Oficiales más antiguos. El Comandante Montero era un hombre de mucha energía y coraje, pero no era muy respetado por sus colegas. Este joven Oficial era voluble y vanidoso, y su ambición personal opacaba el patriotismo que tanto proclamaba. El Coronel Prado valoró y recompensó su apoyo, pero sabía de sus limitaciones y pronto comenzó a dudar de su lealtad política: José Balta, tío de Montero, había sido su principal rival por hacerse del liderazgo del gobierno. Probablemente para desembarazarse de este controversial marino, Prado mandó a Montero a Estados Unidos en comisión para comprar armas en diciembre de 1865". Cabe resaltar que, aunque Werlich es biógrafo de Tucker y está parcializado con él, sus apuntes son de gran interés.

En 1905 falleció Lizardo en su casa de Paseo Colón, 26 años después de que su gran amigo Miguel se inmolara en Angamos.

Finalmente, en este artículo he pretendido –espero que con algún éxito– acercar al lector a las raíces de una de las tradiciones de eficiencia y prestigio profesional más caras a nuestra Marina de Guerra, y que son un referente para los Marinos, como lo es la figura de los Cuatro Ases de la Marina.

5. C. de N. Juan Carlos Llosa.indd 66 29/06/21 10:54 14p. m.



Bibliografía

- BABILONIA FERNÁNDEZ-BACA, Renzo. *Recuerdos de una guerra: fotografías, ilustraciones y correspondencia personal en torno a la guerra del Pacífico*. Lima: Fondo Editorial Pedagógico San Marcos. 2010.
- CABADA PORRAS, Teodosio. *Castilla. Estadista y soldado. Antología*. Lima: Instituto Libertador Ramón Castilla. 1945.
- DE LA PUENTE CANDAMO, José Agustín. *Miguel Grau*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2003.
- LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor. *Notas sobre Grau y otros temas de la Guerra con Chile*. Lima: Ministerio de Marina. 1980.
- LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor. *Historia marítima del Perú. La República. 1876 a 1879.* Tomo X. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1988.
- LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor. *Guerra con Chile. Episodios y personajes. 1879-1885*. Lima: Minerva. 1989.
- LLOSA PAZOS, Juan Carlos. Lizardo Montero Flores, marino y estadista (1832-1905). En: *Revista de Marina*. Julio-setiembre de 2001. Nro. 3, pp. 55-70.
- LLOSA PAZOS, Juan Carlos. La Marina de Guerra del Perú y sus vínculos con la política nacional. Breve recuento (primera parte). En: *Revista Derroteros de la Mar del Sur.* 2002. Nro. 10.
- MÜCKE, Ulrich. *Política y burguesía en el Perú. El Partido Civil antes de la guerra con Chile*. Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos e Instituto de Estudios Peruanos. 2010.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Miguel Grau, el hombre y el mar.* Lima: Fondo Editorial del Congreso. 2003.
- ORTIZ SOTELO, Jorge y CASTAÑEDA MARTOS, Alicia. *Diccionario biográfico marítimo peruano*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2007.
- ROMERO, Fernando. *Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonía (1830-1933)*. Callao: Dirección General de Intereses Marítimos del Ministerio de Marina. 1983.
- ROMERO PINTADO, Fernando. *Historia marítima del Perú. La República. 1850 a 1870*. Tomo VIII, volumen 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1984.
- THORNDIKE, Guillermo. *Grau. La traición y los héroes*. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú. 2006.
- WERLICH, David P. *John Tucker. Almirante del Amazonas*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y Asociación de Historia y Naval Iberoamericana. 2010.

5. C. de N. Juan Carlos Llosa.indd 67 29/06/21 10:54 14p. m.



EL SOUNDTRACK PARA UN CAUDILLO EN EL MAR: DOS PARTITURAS DEDICADAS A LAS GESTAS MARINAS DE 1874-1877



El soundtrack para un caudillo en el mar: dos partituras dedicadas a las gestas marinas de 1874-1877



DOCTOR EDUARDO TORRES ARANCIVIA
Historiador por la PUCP. Doctor en Historia con mención en Estudios Andinos (PUCP) y Magíster en Historia por la Escuela de Graduados (PUCP). Miembro Asociado del IRA. (PUCP). Profesor Universitario e investigador. En 2004 obtuvo el Premio Franklin Pease G.Y. y en el 2007 el Premio Nacional PUCP (categoría ensayo), galardón que volvió recibir en el 2009. Ha publicado: *Corte de Virreyes. El entorno del poder en el Perú del siglo XVII* (2006) (2014) (PUCP / IRA), *Buscando un rey. El autoritarismo en la Historia del Perú, siglo XVI-XXI* (2007) (PUCP), *El acorde perdido. Ensayos sobre la experiencia musical desde el Perú* (2010) (PUCP), *La voz de nuestra Historia. El poder de la oratoria civil y religiosa en el Perú* (2012) (UPC) y *La violencia en los Andes. Historia de un concepto, siglos XVI-XVII* (PUCP / IRA) (2016).

RESUMEN
Se presentan y analizan dos partituras muy poco conocidas. La primera se llama *El Talismán* (1874), una danza habanera de Elena Benavides, y la segunda se intitula *Himno 29 de mayo* (1877) para coro y piano, con letra de Pedro Mas y música de Claudio García. Ambas piezas ponen en música las peripecias marinas de Nicolás de Piérola. Efectivamente, en 1874, Piérola, a bordo de un barco llamado *Talismán*, intentó derrocar al Gobierno de Manuel Pardo, lo que el caudillo no logró por la intervención del *Huáscar* y su Comandante Miguel Grau. Más tarde, en 1877, Piérola, esta vez al bordo del *Huáscar*, intenta un golpe al Gobierno de Mariano Ignacio Prado. En esa intentona, el navío se enfrentó a dos barcos de la flota inglesa, a los cuales derrotó. El impacto de ambas aventuras se puso en música y así este artículo analiza el poder de dicha música para la construcción de nacionalismos y como herramienta política.

PALABRAS CLAVE
Música, Piérola, *Huáscar, Talismán*, partituras.

ABSTRACT
Two very little-known scores are presented and analysed. The first one is called El Talismán (1874), a Havanan dance of Elena Benavides; and the second one is titled Himno 29 de mayo (Hymn 29th of May) for choir and piano, with lyrics of Pedro Mas and music of Claudio García. Both pieces transmit in music, the marine incidents of Nicolás de Piérola. Indeed, in 1874, Pierola on board a ship called Talismán, tried to overthrow Manuel Pardo's Government, which the leader did not accomplish due to the Huascar's intervention and its Commander Miguel Grau. Later, in 1877, Piérola, this time on board the Huascar, tried to overthrow the Government of Mariano Ignacio Prado. In that attempt, the ship confronted two ships of the English fleet, which he defeated. The impact of both adventures was transmitted in music and in this manner the present article analyses the power of the mentioned music for the composition of nationalisms and as political tool.

KEYWORDS
Music, Piérola, Huáscar, Talismán, scores.

1. Introducción

Este es un artículo particular, pues en él, entre otros temas, se reúnen dos personajes Históricos trascendentes para la siempre compleja historia del Perú: Miguel Grau y Nicolás de Piérola. No solo eso, en estas líneas estos personajes estarán relacionados con dos barcos: el *Huáscar* y el *Talismán*. En este recuento discurrirán el heroísmo, los combates navales, una intervención de la flota británica en el Pacífico, además de osadías, traiciones y mezquindades.

Asimismo, se recordarán hechos que nadie recuerda o no se quieren recordar, como que Grau, al mando del *Huáscar*, fue enviado a perseguir a Piérola, que, al

El soundtrack para un caudillo en el Mar.indd 69 29/06/21 9:44 21p. m.

mando del *Talismán*, se había transformado en pirata (1874) y que, tres años después de lo dicho, Piérola secuestraría el *Huáscar* y le daría su bautizo de fuego enfrentándolo (y esto tiene ribetes de epopeya) a dos poderosos navíos ingleses que no tuvieron reparos en usar, dicen que por primera vez en la historia, torpedos teledirigidos (1877). Es una historia enrevesada, sin dudas, pero, sorprendentemente, no es el tema de estas páginas. En estas líneas el tema es la música patriótica que envolvió a las narraciones que se han adelantado.

Efectivamente, aquí se presentarán y analizarán dos partituras que le pusieron música a la aventura del *Talismán* (1874) y a la jornada del llamado Combate de Pacocha (29 de mayo de 1877). La primera obra se intitula *El Talismán* y es una danza habanera para piano a cuatro manos, una composición musical de Elena Benavides (arreglada por Luisa San Martín) y la otra es el *Himno 29 de mayo*, un coro, con la música en piano compuesta por Claudio García para la letra de Pedro Mas. En ese sentido, y con base en un somero estudio musicológico, este artículo recordará el gran poder que tiene el arte, y más aún la música, para la construcción de una opinión pública, como arma de propaganda y como recreación estética de una realidad alterna triunfante y gloriosa.

Para ese fin, se presentarán, en primer lugar, los hechos que llevaron a inspirar sendas composiciones. En segundo lugar, se hará un somero resumen del poder de la música para la política peruana y, en tercer lugar, se realizará la hermenéutica musicológica de cada obra. Finalmente, se anexarán los facsímiles de las partituras y se incluirá la ruta por la que el eventual lector podrá escuchar una música, que, en su momento, movió al patriotismo de cientos de peruanos.

2. Las asonadas marinas de Piérola (1874-1877)

En una entrevista, el célebre historiador peruano Jorge Basadre calificó a Nicolás de Piérola como "el eterno insurrecto"[1]. Efectivamente, Piérola fue un caudillo de armas tomar, diferente a los militares que habían señoreado al Perú: él era un civil que vivió por y para el poder y que, en ese afán y a pesar de sus gruesos errores de su larga vida política, nunca perdió el apoyo popular. El pueblo le perdonaba todo y lo elevaba, cuando podía, a cimas de poder inimaginable. Era un civil, ya se mencionó, pero con muchas aspiraciones y características del militar decimonónico peruano. Grandilocuente y vanidoso, se volvió en Dictador del Perú (1879) en el momento más oscuro, cuando las tropas chilenas, en el contexto de la denominada Guerra del Pacífico (1879-1883), ya estaban avanzando hacia Lima. En esos días, este hombre voluntarioso se hizo del mando civil y militar y no son pocos los que sostienen que sus errores llevaron a la debacle que fue la toma de la capital por fuerzas extranjeras. Es muy probable que, en esos aciagos días, Piérola, asentado en el despacho del alicaído palacio presidencial, haya encargado un cuadro alegórico con el que pretendió reflotar sus viejas glorias[2]. Tal cuadro es la *Alegoría del combate de Pacocha* (29 de mayo de 1877), en el que se ve a la diosa Atenea y

1. NEIRA, Hugo. El arquetipo Piérola o Leguía, según un inesperado visitante. Entrevista de Hugo Neira a Jorge Basadre. 2017. *El Mat ne ro*. [Consulta: 6 de abril de 2021]. Disponible en: https://elmontonero.pe/columnas/el-arquetipo-pierola-o-leguia-segun-un-inesperado-visitante
2. WUFFARDEN, Luis Eduardo. *El a te d To re Tg e. La cb eccio d l Ministerio d Rela ine s Exterio es*. Lima: Ministerio de Relaciones Exteriores. 2016, p. 102.

El soundtrack para un caudillo en el Mar.indd 70 29/06/21 9:44 21p. m.



a la Historia, homenajeando a la Patria, esta última vestida de túnica blanquirroja y con espada en mano[3]. A lo lejos se divisa al *Huáscar* en combate naval contra los navíos ingleses *Shah* y *Amethyst*, mientras que un ángel corona de palmas y laurel al barco peruano. El intento de Piérola era obvio: unir las proezas del *Huáscar* en ese año horrible de 1879 con la gloria de ese mismo *Huáscar* que obtuvo, frente a naves extranjeras, en 1877. En ese último combate Piérola había sido el protagonista y es que ese caudillo también había sido caudillo en altamar. Veamos:

2.1. Piérola y el Talismán (1874)

Estando exiliado en Chile, Nicolás de Piérola se propone derrocar a Manuel Pardo y así entró en tratativas conspirativas con otros hombres. Formado su pequeño núcleo de rebeldes, el caudillo pasó a Inglaterra donde compró el *Talismán*, al que pertrechó de proa a popa. En tal navío, Piérola regresó a Chile y de ahí pasó a Pacasmayo (en La Libertad, al norte del Perú), donde pretende alzar a la gente, pero sin éxito. Luego, se dirigió a Pacocha (Ilo, Moquegua, al sur del Perú), donde desembarcó y neutralizó a la guarnición. En el interín, Pardo declaró al *Talismán* barco pirata y envió a Miguel Grau (comandando el *Huáscar*) a neutralizar al hombre y al barco rebeldes. Grau logró capturar al *Talismán*, pero Piérola consiguió tomar Moquegua, por lo que fue necesario del concurso de los ejércitos de Lizardo Montero y Belisario Suárez para derrotar al caudillo, propósito que se logró el 6 de diciembre de 1874. Esta fue la primera asonada marina de Piérola[4].

2.2. Piérola y el *Huáscar* (1877)

1877 fue un año difícil para la vida nacional. El General Mariano Ignacio Prado gobernaba a un país crispado. Como solía pasar en la política peruana, el Poder Ejecutivo se hallaba en pugna con el Poder Legislativo (en esa coyuntura controlado por los civilistas). Además, la economía peruana estaba quebrada. Juntas, la crisis política y la económica, hacían campo fértil para la sedición y Piérola, otra vez, intentaría una de sus asonadas para deponer a Prado, solo que esta vez la aparatosidad de su acción sería memorable, en el más estricto sentido de la palabra.

Todo comenzó el 6 de mayo de 1877. Ese día, los partidarios de Piérola secuestraron al *Huáscar*, que estaba anclado en el Callao. Como el navío estaba con los motores en arreglo, el barco partió a vela y siguió esta ruta: Chincha, Quilca, Arica, Pisagua, Iquique, Cobija y de ahí a Antofagasta. En ese último puerto Piérola subió al barco. Había ocurrido que en esa trayectoria los partidarios pierolistas se enfrentaron a un par de navíos ingleses a los cuales el *Huáscar* interceptó y, como era de esperarse, esa temeridad acarreó la cólera de la flota inglesa, que se propuso atrapar al monitor declarado nave pirata por Prado. El combate se volvió inminente. Lo que ocurrió luego lo narra la historiadora Margarita Guerra:

> El Comandante de la nave [el *Huáscar*], Luis Germán Astete, y el propio Piérola responden altivamente [a los propósitos ingleses] y el 29 de mayo, en Pacocha, se tropiezan con la División Británica

3. Ese cuadro fue realizado por el pintor cubano Luis Boudat Ducollier. Actualmente se encuentra en el palacio de Torre Tagle de Lima. Un breve estudio sobre esta obra se puede ver en: WUFFARDEN, op. cit., pp. 102-104.
4. El recuento sale de BASADRE, Jorge. *Histo ia d la Rep̈ lica d l Perú T. IV:* . Lima: Historia. 1961; GUERRA, Margarita. La República. En: *Histo ia g nerl d l Perú*, T. VII. Lima: Brasa. 1994, p. 595; y LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor. *Histo ia ma ítima d l Perú*, T. X. Lima: Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. 1988.

El soundtrack para un caudillo en el Mar.indd 71 29/06/21 9:44 21p. m.


HIMNO "29 DE MAYO"

Letra de Pedro Mas.

Música de Claudio García.

CORO de Tenores.




Esta patria que libre fundaron
Nuestros padres por ella luchando,
Con su sangre brotada torrentes
Las cadenas de vil opresion,
No será la que humille su frente
Al poder de bastardas pasiones,
Ayer que sumerge orgullosa con laureles
Su altanero y glorioso pendon.
Veintinueve etc.

¡Perú no soporta imposible
Ni ninguna nacion el insulto.
Pues el pueblo que es libre y es culto
No reniega jamas del honor.
Por lo mismo el gran Piérola supo,
En su ardiente Semagoga Atlantica,
Refrenar el avance Británico
Con sublime y heroico valor.
Veintinueve etc.

¡Gloria eterna á los heroes del Huascar
Que han grabado una pagina de oro,
Consagrando á la Patria el decoro
Una entera abrazar el deber!
Gloria eterna á los heroes y martires
Que insultante secuestro sufrieron
Pues el Triunfo inmortal que obtuvieron
Combatiendo con noble altivez!
Veintinueve etc.

Himno 29 de mayo. Dedicado al muy ilustre y esforzado patriota Dr. D. Nicolás de Piérola y demás compañeros de gloria. Música de Claudio García, letra de Pedro Mas.

El soundtrack para un caudillo en el Mar.indd 72 29/06/21 9:44 24p. m.



integrada por el *Shah* y el *Amethyst*. De inmediato, los británicos envían el ultimátum a Piérola, en nombre de Su Majestad británica. Los peruanos rechazaron la prepotencia británica y señalaron que lucharían en defensa del Pabellón Nacional. A las 3:06 se inició el combate, desigual, pero a las 5:45 Horsey [el Capitán inglés] abandona la lucha y el *Huáscar* va a Iquique, donde se entregan a la flota peruana y el Comandante More da garantías a todos los tripulantes, incluido a Piérola[5].

Esta fue la segunda asonada marina de Piérola[6].

3. La música patriótica como hacedora de la nación y sus héroes

La música patriótica, vamos a decirlo así, nació en 1789. Y es que la Revolución francesa necesitó de la música para cantarle, no solamente a los ideales de libertad, fraternidad e igualdad, sino también a la Nación, que aparecía como novedad en el universo de los conceptos políticos[7]. Así, músicos que iban desde Rouget de Lisle (el compositor de *La Marsellesa*) hasta Beethoven pusieron su arte sonoro al servicio de esos ideales.

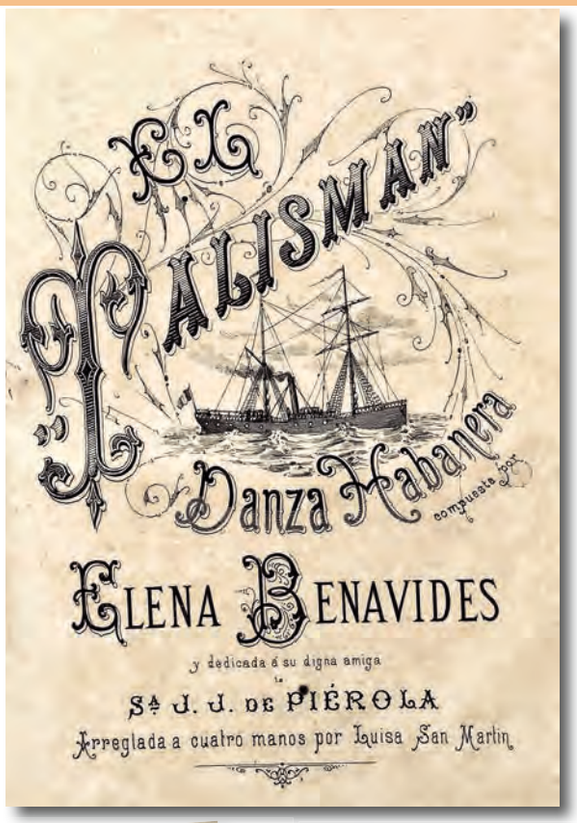
Eso último, cantarle a la libertad y a sus héroes y al pueblo como entidad, implicó una reforma del arte musical: las orquestas crecieron, así como la potencia y carácter de los temas. Bajo esa premisa, era natural que los compositores ahora apelaran al sentir de sus pueblos y por ello se afanaban en componer temas que resultarán éxitos mediáticos entre las grandes mayorías (lo que hoy se llamaría un *hit* musical).

Eso de cantarle a la nación, a la libertad y a sus héroes populares se volvió un ideal prerromántico y comenzó a inflamar el mundo entero. ¿No es esa, acaso, la lógica de los himnos nacionales de las nacientes repúblicas americanas? La canción patriótica latinoamericana fue planeada por políticos y artistas justamente para inflamar las emociones y el celo guerrero de millones de hombres, mujeres y niños que veían la constitución de un nuevo mundo libre de reyes y nobles. En ese sentido, en la canción patriótica también se materializará de una manera estética en una opinión pública, que durante el Antiguo Régimen no había existido. Por ello, esa música, que se vigorizó entre fines del siglo XVIII hasta 1914, es deslumbrante, potente, marcial, rápida o solemne y de rápida recordación. En el Perú, el espectro de esa música lo inaugura José Bernardo Alcedo (el compositor del *Somos libres*) y lo finaliza José Sabas Libornio (el autor de la célebre *Marcha de banderas*).

Entre las composiciones de Alcedo y Libornio hay centenares de composiciones peruanas de esa tónica que merecen resucitar y que felizmente cada día los archivos y colecciones particulares van develando. Por ejemplo, Alcedo no solo es autor del *Himno del Perú*, tiene muchas canciones patrióticas como "La chicha" y "La canción a la batalla de Ayacucho". También está Mariano Bolognesi (efectivamente, el nieto del músico Andrés e hijo del Héroe de Arica) con su *Himno por el 2 de mayo* (entre otros tantos), Claudio Rebagliati con su rapsodia *Un 28 de julio*, José Benigno Ugarte con su

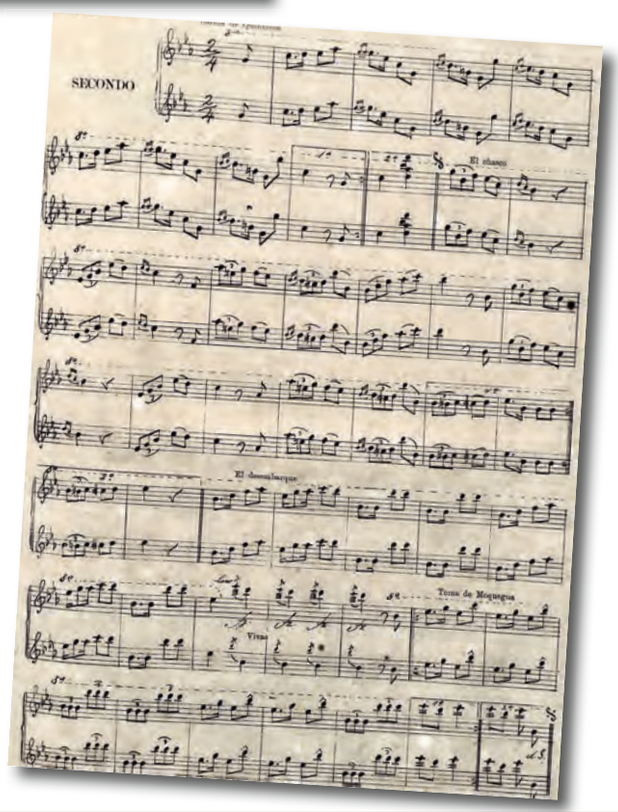
5. GUERRA, *op. cit.*, p. 596.
6. El recuento sale de BASADRE, op. cit., T. V, pp. 2189-2195, y GUERRA, op. cit., p. 596.
7. TORRES ARANCIVIA, Eduardo. *El arte de la verdad. Ensayos sobre la experiencia musical del Perú*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. 2010.

El soundtrack para un caudillo en el Mar.indd 73 29/06/21 9:44 24p. m.



El Talismán, danza habanera por Elena Benavides y dedicada a su digna amiga Sra. J [esusa] de Iturbide y arreglada a [piano a] cuatro manos por Luisa San Martín.





El soundtrack para un caudillo en el Mar.indd 74 29/06/21 9:44 26p. m.



himno *Noble pueblo*. Y claro, cientos de miles de partituras manuscritas e impresas del filipino José Sabas Libornio esperan a los musicólogos, que solo lo recuerdan por su hermosa *Marcha nacional* (hoy *Marcha de banderas* [1897]), compuesta como saludo solemne y homenaje al presidente Piérola, que la tomó para sí y como protocolo para la bandera del Perú, para todo presidente peruano (hasta hoy), y que no es sino el equivalente al *Hail to the chief* estadounidense.

Pues bien, aquí se develarán dos de esos temas patrióticos que giraron en torno a las gestas marinas de Piérola.

4. *El Talismán*, danza habanera por Elena Benavides y dedicada a su digna amiga Sra. J [esusa] de Iturbide y arreglada a [piano a] cuatro manos por Luisa San Martín[8]

La habanera es una danza o canción de origen cubano, que se consolidó hacia inicios del siglo XIX para pasar luego a España, donde el género triunfó. Luego, la habanera regresó al continente americano (con las transformaciones propias de un mestizaje sonoro) hacia 1850, para arrasar en éxito por toda la costa atlántica. Al tener un compás binario y poderoso ritmo, el género adquiere un gran carácter. Pues bien, para poner en sonido la primera aventura marina de Piérola, su autora recurrió al sabor de esa danza. No hay que olvidarlo: los compositores que hacen música puesta al servicio de la política siempre deben encontrar la manera de que sus sones encanten a la gente y más aún a los partidarios, en este caso, de Piérola.

Se trata de una pieza para música de salón, tal vez compuesta muy cerca del año de la aventura del *Talismán*, es decir, 1874. Arreglada a cuatro manos, significa que dos músicos interpretan la pieza al piano. Por la tesitura de la partitura, se hace evidente que no se requieren dos pianos para su puesta en escena: un intérprete toca la página titulada como *Primo* y el otro, la página titulada *Secondo*, ambos en un mismo piano. Ciertamente tiene sabor a danza, a habanera; pero la música es también narrativa, si se quiere hasta incidental, pues su desarrollo cuenta la gesta del *Talismán* y así está señalado en la partitura:

a) *Salida de Quinteros*. El oyente debe imaginar el barco saliendo del puerto chileno de Quinteros, con la intención de llegar al Perú para derrocar a Pardo. El movimiento musical, con ese meneo que le da el ritmo, me parece intenta imitar el bamboleo del *Talismán* mientras surca las olas. El tema es repetido dos veces, la segunda en una octava superior. Un acorde de séptima mayor con séptima menor indica el cambio de narración.

b) *El chasco*. Chasco es engaño, y aquí la música trata de representar las adversidades que sufrió el caudillo cuando, en Pacasmayo, nadie de la causa rebelde estaba esperando al barco, sino que, por el contrario, solo había enemigos que obligaron a que el navío partiera destartalado y desprovisto. La música, en esta sección, es chispeante y hasta burlona, casi al modo de un tema de persecución.

c) *El desembarque*. Aquí se narra el desembarcó en Pacocha del 1 de noviembre de 1874. Este resultó un éxito puesto que la guardia estaba distraída en una función teatral. Es música feliz. Tras tres acordes con apoyaturas (que

8. La partitura se encuentra en la colección privada del autor de este artículo. Aquí se adjunta una fotografía, con la esperanza de que cualquier músico se anime a interpretarla u orquestarla. En la sección de fuentes se adjuntará una ruta (vía YouTube) para que la pieza pueda ser escuchada por el lector.

El soundtrack para un caudillo en el Mar.indd 75 29/06/21 9:44 26p. m.

imitan –así se indica– a tres *¡Vivas!*) viene la última sección.

d) *Toma de Moquegua*. Piérola entra triunfal y sin oposición a Moquegua. La música, si se oye bien, es una variación de la famosísima marcha *El ataque de Uchumayo* (1835) de Manuel Bañón.

¿Qué sabemos de la compositora y de la arreglista? Pues no mucho. Este breve artículo más bien debería animar a los interesados a adentrarse en el mundo de las compositoras peruanas de las que se pueden rastrear (con mayor facilidad) obras publicadas a partir de la década de 1860 en adelante. Gracias al "diccionario" de Barbacci (1949), sabemos que Elena Benavides compuso, en 1875, una polka llamada "La cubana" dedicada al Club Progreso. La partitura de *El Talismán* también da pistas sobre la relación que tenía Benavides con los Piérola: Elena era cercana a la esposa del futuro Dictador; de ahí que le dedicara esta *habanera*. De Luisa San Martín, Barbacci nos ofrece más datos: era chilena, profesora de piano, llegó a enseñar en el Conservatorio de Santiago de Chile y, luego, en 1872, pasó residir en Lima. En el interín, dice maliciosamente Barbacci, "se enfermó de pecho [es decir, le dio tuberculosis] y vino a Lima donde ofreció sus lecciones (y sus bacilos de Koch)"[9].

5. *Himno 29 de mayo*. Dedicado al muy ilustre y esforzado patriota Dr. D. Nicolás de Piérola y demás compañeros de gloria. Música de Claudio García, letra de Pedro Mas[10]

Este hermoso y potente himno salió impreso de la Litografía Musical de Leoncio Otero, ubicada en la calle de Hoyos 137 de Lima. Como la pieza anterior, tal vez sea contemporánea a los sucesos que intenta representar, es decir, 1877. El "poeta" Pedro Mas (al que no se ha podido rastrear[11]) compuso esta almibarada loa, tal cual solía ocurrir tras alguna aventura del Califa:

> Coro: Veintinueve de mayo glorioso, / fecha ilustre que hoy marca el país, / en que Piérola supo animoso / del inglés castigar el desliz.
>
> Estrofa 1: ¡Compatriotas! Si altivas naciones, / piensan hoy sojuzgar pueblos libres, / con cañones de grueso calibre / infundiendo en los pechos temor, / el Perú no será el que soporte, / la agresión temeraria del fuerte / pues prefiere mil veces la muerte a la infamia y vil deshonor.

De ahí vienen tres estrofas más. En la segunda, se retoma el motivo –salido de la estrofa apócrifa del *Himno Nacional*– de las "cadenas de humillación" que fueron rotas por un peruano que no se iba a rendir ante enemigo extranjero. La tercera estrofa reafirma la libertad del Perú y pregona la cultura del país, a la par que se pinta a Piérola como el más eficaz freno al avance imperialista británico. La última estrofa es, tal vez, la primera en poner en obra de arte la "¡Gloria eterna a los héroes del *Huáscar*!". Así, el monitor queda como el defensor del decoro de la Patria frente a los ultrajes de

9. BARBACCI, Rodolfo. Apuntes para un diccionario biográfico musical peruano. *Fénix. Revista de la Biblioteca Nacional del Perú*, 1949. Nro. 6, pp. 497.
10. La partitura se encuentra en la colección privada del autor de este artículo. Aquí se adjunta su fotografía, con la esperanza de que cualquier músico se anime a interpretarla u orquestarla. En la sección de fuentes se adjuntará una ruta (vía YouTube) para que la pieza pueda ser escuchada por el lector.
11. ¿Se tratará del militar de renombre en tiempos de la Reconstrucción Nacional [1883-1895]? Es probable que no, pues en esos días tal personaje dio a conocer su oposición política a Piérola.

El soundtrack para un caudillo en el Mar.indd 76 29/06/21 9:44 26p. m.



enemigo foráneo. ¡Nadie presagiaba lo que iba a ocurrir dos años después!

La música es de Claudio García, del cual no hemos podido hallar dato alguno. Es música potente y solemne, un himno para coro de tenores y acompañamiento de piano (aunque la armonía de la obra insinúa que tal vez se haya orquestado para banda militar). Como el *Himno Nacional*, esta pieza tiene un coro y cuatro estrofas. La tonalidad es de la obra está en la mayor.

El coro tiene una construcción sonora –ya lo adelantamos– muy parecida al *Somos libres*. No obstante, no hereda de este la brillantez, sino cierta gravedad. El final de esa sección de desliza por una rápida escala ascendente para coronarse con una final muy al estilo Verdi (que, por cierto, reinaba en el mundo musical por ese entonces). La estrofa, por su parte, tiene sabor a trío (lo que me hace presumir su orquestación para banda) y la línea en clave de fa se remarca por ese juego de galopas que le da ese timbre marcial pero grave. Sobre eso último, la estrofa juega a ir desde lo grave a notas en octavas superiores para atenuar esa solemnidad.

Ojalá que los músicos que lean este artículo se animen a orquestar estas piezas y las resuciten, para que se cumpla eso de que –y aquí parafraseo a Horacio– aquellos viejos sonidos que ahora yacen callados, pues volverán a sonar.

Bibliografía

Fuentes

- BENAVIDES, Elena. *El Talismán. Danza habanera por Elena Benavides y dedicada a su digna amiga Sra. J [esusa] de Iturbide y arreglada a [piano a] cuatro manos por Luisa San Martín.* Partitura para piano. Lima: S/i. H. 1874. [Se puede escuchar una reconstrucción en este enlace en YouTube: https://youtu.be/LUbgfp99lQU].
- GARCÍA, Claudio. *Himno 29 de mayo. Dedicado al muy ilustre y esforzado patriota Dr. D. Nicolás de Piérola y demás compañeros de gloria. Música de Claudio García, letra de Pedro Mas.* Partitura para canto y piano. Lima: Leoncio Otero. H. 1877. [Se puede escuchar una reconstrucción en este enlace en YouTube: https://youtu.be/YdcafkFPRQg].

Bibliografía

- BARBACCI, Rodolfo. Apuntes para un diccionario biográfico musical peruano. *Fénix. Revista de la Biblioteca Nacional del Perú,* 1949. Nro. 6, pp. 414-510. Lima.
- BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú.* Lima: Historia. 1961.
- GUERRA, Margarita. La República. En: *Historia general del Perú*, T. VII. Lima: Brasa. 1994.
- LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor. *Historia marítima del Perú,* T. X. Lima: Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. 1988.
- NEIRA, Hugo. El arquetipo Piérola o Leguía, según un inesperado visitante. Entrevista de Hugo Neira a Jorge Basadre. 2017. *El Montonero*. [Consulta: 6 de abril de 2021]. Disponible en: https://elmontonero.pe/columnas/el-arquetipo-pierola-o-leguia-segun-un-inesperado-visitante
- TORRES ARANCIVIA, Eduardo. *El acorde perdido. Ensayos sobre la experiencia musical desde el Perú*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. 2010.
- WUFFARDEN, Luis Eduardo. *El arte de Torre Tagle. La colección del Ministerio de Relaciones Exteriores*. Lima: Ministerio de Relaciones Exteriores. 2016.

El soundtrack para un caudillo en el Mar.indd 77 29/06/21 9:44 27p. m.



LA PALABRA Y LA PIEDRA. - DISCURSOS DURANTE LA INAUGURACIÓN DEL MONUMENTO DEL ALMIRANTE MIGUEL GRAU EN EL CENTRO DE LIMA



La palabra y la piedra. - Discursos durante la inauguración del Monumento del Almirante Miguel Grau en el Centro de Lima



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 seis 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), *Guise.- Un marino británico-peruano para todos los tiempos* (2017) *Los Submarino R de la Armada Peruana* (2020) y *La Misión Naval Americana en el Perú* (2020). 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

El 28 de octubre de 1946 se cumplió, luego de 67 años, la orden de una Ley dada a los pocos días del Combate Naval de Angamos. Se erigió en la ciudad de Lima un monumento a la memoria del Almirante Miguel Grau. La magnitud de dicho suceso lo convierte en uno de los reconocimientos cívicos limeños más importantes del siglo XX.

Si se tiene en cuenta que los monumentos son elaborados para perennizar valores en provecho de una comunidad contemplativa, la presencia de las más altas autoridades políticas, eclesiásticas, militares y diplomáticas, así como las distinguidas luces de los integrantes del Comité de preparación; estamos ante uno de los mejores trabajos monumentales que existen en la capital de la República.

En ese sentido, este artículo busca complementar la obra escultórica visible con la retórica que la acompañó en su inauguración, rescatándola del estante y así lograr apreciar la estética y belleza que el arte bien conceptualizado y reflexionado brinda a la sociedad.

PALABRAS CLAVE

Plaza Grau de Lima, Monumento a Grau en Lima, Cruz Peruana al Mérito Naval, Bustamante, Labarthe.

ABSTRACT

On 28th October 1946, after 67 years, the Law given a few days after the Naval Battle of Angamos was carried out. In the city of Lima, a monument to the memory of Admiral Miguel Grau was erected. The significance of the mentioned event makes it into one of the most important civic acknowledgements of Lima of the XX century.

If it is taken into account that monuments are made to perpetuate values for benefit of a contemplative community, the presence of the highest political, ecclesiastical, military and diplomatic authorities, as well as distinguished examples of the preparation Committee members; we are in the presence of one the best monument work that exist in the capital of the Republic.

In that respect, this article seeks to complement the visible sculptural work with the rhetoric that accompanied it in its inauguration, rescuing it from the shelf and in this manner achieving to appreciate the aesthetics and beauty that art well conceptualised and thought brings to society.

KEYWORDS

Plaza Grau de Lima (Plaza Grau of Lima), Monument to Grau in Lima, Peruvian Cross of Naval Merit, Bustamante, Labarthe.

"Renegar del propio carácter, trasuntado en la historia y sus monumentos, es amagar de muerte el civismo, el contenido sentimental de la patria, enervarlo [...] Porque es muy difícil que haya altivez, orgullo colectivo, cuando se borran y esfuman los recuerdos que componen los vínculos comunes; y cuando las tradiciones, que son memoria y alma de una sociedad, palidecen y se menosprecian".

José de la Riva-Agüero y Osma, 1938

La palabra y la piedra-Laguerre.indd 79 29/06/21 10:52 59p. m.



INTRODUCCIÓN[1]

El 13 de octubre de 1879, el Congreso de la República presentó la siguiente moción: "Eríjase en una de las plazas públicas de esta Capital una estatua que represente al que fuera ilustre Contralmirante don Miguel Grau. La estatua llevará esta inscripción: La República del Perú a su más heroico y abnegado defensor Miguel Grau". La ley resultante fue promulgada el 28 de octubre de 1879.

El monumento que se inauguró en el Callao en 1897 no es el de la ley del párrafo anterior, puesto que se refería a la ciudad de Lima. Con dicho fin, el Centro Naval organizó una serie de actividades destinadas a recaudar fondos que contribuyeran a la construcción del monumento en Lima. De este modo, entre 1926 y 1928 se reunieron 200 000 soles que sumarían al proyecto[2]. Sin embargo, el dinero no fue suficiente, y se continuaron con las actividades recaudadoras. Una de ellas se llevó a cabo el 7 de octubre de 1935 en el Teatro Municipal de Lima, y reunió al Maestro Director Tino Cremagnani, al poeta José Gálvez, la señora Garland de Cook, al barítono Stuarla y al Cadete Naval Víctor Romero, quienes presentaron su concurso en la velada literario-musical Pro-Monumento a Grau[3].

El 11 de mayo de 1946, el Ministro de Marina, Contralmirante Enrique Labarthe, convocó al Comité Ejecutivo del Monumento al Contralmirante Miguel Grau en Lima, para determinar el espacio sobre el cual se levantaría dicho conjunto. De acuerdo con el acta de la reunión, tanto las esculturas como los materiales para la colocación del monumento se encontraban listos. En adición, se determinó el lugar para erigirlo, que fue el mismo donde se había colocado la primera piedra, en el "encuentro de la Av. Grau, Paseo de la República y Paseo Colón". Esta primera piedra aludida se colocó el 27 de julio de 1934 durante un acto que contó con la presencia del Presidente de la República, General de División Óscar R. Benavides, el Presidente del Congreso Constituyente, miembros del Cuerpo Diplomático y autoridades militares.

De este modo, se ordenó que se procediera de inmediato con la instalación del monumento, y se constituyó una Junta conformada por el Ministro de Marina, el Alcalde de Lima (Augusto Benavides Canseco), Alberto Jochamowitz (Presidente), Fernando Wiese (Tesorero), Héctor Velarde, el Capitán de Navío Arturo Jiménez Pacheco, el escultor hispano Victorio Macho y un ingeniero de la sección Urbanismo del Ministerio de Fomento[4].

---

1. El presente artículo es parte de la conferencia que el autor dio el 6 de octubre del 2020 por invitación del Programa Municipal para la Recuperación del Centro Histórico de Lima –P ROLIMA.
2. PIZARRO ROJAS, Tomás. *El resu ġ r d la Armd Peraa Memo isa d l señ Cat rh mirat e d Tm á M. Piza ro Rþ s* . Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2017, pp. 183-186. Una versión antigua la deja el hijo del Contralmirante Pizarro, el Cadete de Tercer Año Tomás Pizarro Dávila, quien al final de su relato sostuvo que el monumento "parece que está en vías de realización por el gran escultor Macho". PIZARRO DÁVILA, Tomás. Algo de Historia. En: *Revista Orto*, 1941. La Punta: Talleres Tipográficos de la Escuela Naval del Perú, p. 14. Otra versión anota que el monto recaudado para 1934 ascendió a 70 000 soles. CRÓNICA NACIONAL. Colocación de la primera piedra del Monumento al Contralmirante Miguel Grau. En: *Revista d Ma ina y Avia ió* , julio-agosto de 1934. Nro. 4, p. 504. El álbum de las autógrafas de donantes registra 60 000 soles oro, firmado por el propio Pizarro Rojas.
3. CRÓNICA NACIONAL. Conmemoración del Día de la Marina. *Revista d Ma ina*, setiembre-octubre de 1935. Nro. 5, pp. 592-593. Sobre Tino Cremagnani, podemos decir que el sábado 21 de enero de 1939 se llevó a cabo el concierto de despedida de dicho Director en el Teatro Municipal. La Orquesta Sinfónica Nacional interpretó a compositores como Ludwig van Beethoven (*Sép ima sinfa a* en la mayor), Richard Wagner (*La wh kirya*), Joaquín Rossini (*Gù llermo Tell*, obertura), Pedro Mascagni (*Iris*, himno al sol), Daniel Robles (*Amae cer ad no*) y Claudio Rebagliati (*Un 8 de jh io*). ORQUESTA SINFÓNICA NACIONAL. *Coc ierto d d sp d d Tino Cremga i* . Lima: Gráfica Morson. 1939. [Consulta: 19 de enero de 2021]. Disponible en: http://repositorio.cultura.gob.pe/handle/CULTURA/295
4. Resolución Suprema 683 del 15 de mayo de 1946.

La palabra y la piedra-Laguerre.indd 80 29/06/21 10:52 59p. m.



Augusto Benavides, Héctor Velarde, no identificado, Victorio Macho, Alberto Jochamowitz, C de N Jiménez, No identificado y Emilio Harth-Terré. Archivo Histórico de Marina.

Entre los que conformaron este grupo de trabajo podemos mencionar que Alberto Jochamowitz era un ingeniero, pintor, crítico de arte y escritor nacido en Lima, en 1881. Estudió cuatro años en la Escuela de Bellas Artes de París y participó como diseñador y ejecutor del parque de la Reserva de Lima. Fue Ministro de Fomento y Obras Públicas en 1944, así como Presidente del Consejo Superior de Bellas Artes, entre 1943 y 1945. Fernando Wiese nació en Lima en 1889. Fue un empresario minero e industrial que llegó a ser Presidente del Banco Central de Reserva del Perú. Por otro lado, Héctor Velarde fue un reconocido arquitecto y escritor que se dedicó a la enseñanza y al ejercicio de su profesión. Fue fundador de la Sociedad de Arquitectos del Perú y miembro de la Academia Peruana de la Lengua. Luego, se añadiría a este grupo el distinguido arquitecto Emilio Harth-Terré, quien además fue historiador del arte. Diseñó el edificio de la Biblioteca Nacional (avenida Abancay). Participó en la restauración de las iglesias de La Merced, el Sagrario, Santo Domingo y la catedral. Fue miembro correspondiente de la Academia Nacional de Bellas Artes de Argentina, la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando de Madrid, entre otras[5].

Casi tres meses después, mediante el Decreto Supremo 22, del 27 de agosto, el Presidente de la República, José Luis Bustamante y Rivero, aprobó el proyecto de la plaza Grau en Lima, el cual fue confeccionado por el Comité Ejecutivo del Monumento al Contralmirante Grau. Esta tendría:

5. MILLA BATRES, Carlos. *Enciclopedia biográfica e histórica del Perú. Siglos XIX-XX*, T. V, VI y X. Lima: Editorial Milla Batres.

La palabra y la piedra-Laguerre.indd 81 29/06/21 10:53 00p. m.



- Una plaza circular de 170 m diámetro, cuyo centro lo ocupa el monumento.
- Una vereda-plataforma circular en torno al monumento, de 86 m diámetro.
- Una calzada para vehículos en forma de anillos, con 30 m de ancho.
- Una vereda con el perímetro externo de 12 m de ancho.
- Dicho dispositivo también disponía el traslado del paradero del tranvía eléctrico de Lima, al norte de la plaza y el de Chorrillos al sur de la plaza[6].

Dos días antes de la inauguración, se promulgó la Ley 10689, del 26 de octubre de 1946, que confirmó el ascenso a la alta clase de Almirante que "la voluntad nacional ha concedido al Contralmirante de la Armada don Miguel Grau [...] El texto de la presente ley se leerá el 28 de octubre al inaugurarse el monumento". Se disponía añadir esa ley a todos los monumentos que se levantaran en memoria del Héroe de Angamos. Asimismo, se declaró feriado en las provincias de Lima y Callao el lunes 18 de octubre, fecha en la cual "se inaugurará en esta capital el monumento al Almirante don Miguel Grau, cumpliéndose así el deber de gratitud que tenía contraída la Nación"[7]. Puede observarse cómo el Ejecutivo y el Legislativo se unieron en torno a Grau para tributarle, lo mejor posible, el reconocimiento que la Nación guardaba hacia su memoria.

La presencia en la ceremonia tanto del Presidente de la República, del Presidente del Congreso de la República, del Cardenal Primado Juan Gualberto Guevara, del Gabinete Ministerial liderado por Julio Ernesto Portugal, del Mariscal del Perú Eloy G. Ureta, así como del Expresidente de la República Manuel Prado Ugarteche, acompañados de familiares del Héroe, sobrevivientes del *Huáscar*, autoridades militares, diplomáticas y de otras esferas nacionales, quienes, sumados al gran número de asistentes, plasman para la historia de la ciudad de Lima y del Perú uno de los momentos cívicos más notables del siglo XX.

Debe mencionarse que el mismo 28 de octubre el Presidente de la República y el Ministro de Marina firmaron las Resoluciones Supremas que otorgaron la Condecoración de la Cruz Peruana al Mérito Naval, Distintivo Blanco en el grado de Comendador, al escultor hispano Victorio Macho, al Alcalde de Lima, Augusto Benavides Canseco, al Ingeniero Alberto Jochamowitz y a Fernando Wiese; Distintivo Blanco en el grado de Oficial al Ingeniero Alfredo Málaga Bresani, al Ingeniero Emilio Hath-Terré, al Doctor Geraldo Arosemena Garland y al Ingeniero Héctor Velarde[8]. Vale recordar que dicha Condecoración se había creado mediante la Ley 10678 del 8 de octubre de 1946, la cual se otorgaría "a toda otra persona en el orden civil que por excepcionales circunstancias hayan intervenido en el desarrollo y grandeza de la Marina de Guerra del Perú"[9]. De acuerdo con la revisión realizada, podría considerarse a los civiles mencionados como los primeros en recibirla.

6. El presupuesto para realizar las obras de la Plaza Grau en Lima ascendió a S/. 381,583, encargándose a la firma Morris y Montero que lo terminara antes del 8 de octubre. Resolución Suprema Nro. 920 de fecha 6 de setiembre de 1946.
7. Decreto Supremo de fecha 24 de octubre de 1946.
8. Resoluciones Supremas Nro. 1015, 1016, 1017, 1018, 1019, 1020, 1021 y 1022 de fecha 28 de octubre de 1946.
9. El Reglamento de la Condecoración Cruz Peruana al Mérito Naval se aprobó mediante la Resolución Suprema Nro. 1014 de fecha 26 de octubre de 1946.

La palabra y la piedra-Laguerre.indd 82 29/06/21 10:53 00p. m.



Colocación de la primera piedra al monumento a Grau por el Presidente de la República General de División Oscar R. Benavides, 1934. Revista de Marina.



Contralmirante Enrique Labarthe durante su discurso. Detrás, derecha a izquierda, Emilio Harth-Terré, C de N Jiménez y Alberto Jochamowitz. Archivo Histórico de Marina.



De izquierda a derecha Maestro Cremagnani, poeta José Gálvez, Sra. Garlan de Cook, Barítino Sturla y Cdte. 3er Victor Romero en el Teatro Municipal de Lima, 7 octubre de 1935.



Momentos posteriores a la ofrenda floral presentada por el ex Presidente de la República Manuel Prado. Archivo Histórico de Marina.

La palabra y la piedra-Laguerre.indd 83 29/06/21 10:53 02p. m.



Al día de la inauguración, y frente al monumento, se instaló la tribuna oficial, la cual estuvo adornada con banderas peruanas, gallardetes y guirnaldas de flores naturales. Lo interesante es que en la parte superior de la tribuna se colocaron las banderas del Código Internacional de Señales de Marina. El Jefe de Línea fue el Mariscal Ureta, cuyo Estado Mayor estuvo compuesto por los Generales Luis Solari, Manuel Odría, Manuel Forero y Juan de Dios Cuadros, el Coronel Alejandro Villalobos y el Comandante José Gálvez.

La primera autoridad en hacer uso de la palabra fue el Ministro de Marina, Contralmirante Enrique Labarthe, quien hizo gala del dominio del castellano y sostuvo uno de los más interesantes discursos que el autor de esta nota haya leído. Inició sosteniendo que "cada monumento es un capítulo en la historia de los pueblos, por eso ellos nos enseñan y son ejemplos"[10]. Labarthe reconoce la función cívica y hasta moral que las esculturas públicas tienen en provecho de los pueblos.

Sostuvo que el progreso llegó a la capital de Lima mucho después de 1879 –posible alusión al Oncenio–, dando a entender, alegóricamente, que desde aquellas épocas "pretéritas", "oscuras", el Congreso de la República y el Ejecutivo tuvieron la *lux* de promulgar la norma del 28 de octubre de aquel año, que ordenó "erigir en Lima, para contemplación de las generaciones venideras, un monumento destinado a perpetuar ante la nacionalidad el gesto heroico del Almirante Grau". Labarthe, en una osada pero acertada disposición, se dirige directamente hacia el mismo Almirante Grau, como si lo tuviera de frente, cara a cara, en vivo y en directo; y le dice que la ciudad de Lima "relicario de augustos recuerdos [...] rincón que representa una de las mayores concentraciones del alma nacional, luminaria de virtudes que alumbró siempre el destino de nuestro pueblo, ha querido escudar tu gloria del olvido". Labarthe crea una metáfora como si tanto la materialidad de la piedra del monumento como de la ciudad de Lima, tuviesen vida añadida, una por Grau, otra por los vecinos, tantos los pasados como los actuales, quienes utilizan la construcción del monumento y de las calles y casas como medios de comunicación perennes e intemporal.

De hecho, el ministro de Marina añadió que Lima, ciudad que acogería el monumento, era cuna donde vivieron los "hombres más ilustres del Perú, solar de héroes y genios [...] abuela ilustre de las capitales del continente", para luego decirle directamente que "tu noble corazón rinde homenaje al heroísmo del gran ciudadano, nuestro caballero y heroico marino".

Labarthe enfocó después sus palabras directamente hacia los vecinos, a quienes se refirió como los "devotos de la tradición", para quienes este rincón de Lima que hoy se abre ha de ser refugio donde encuentren el ensueño apacible y la paz de lo pretérito". A continuación, el orador redireccionó sus palabras, nuevamente hacia Grau, diciendo que "en esta hermosa plaza que llevará tu nombre, un pueblo agradecido levanta esta mole de granito, cuya alegoría de la gloria parece elevarse hasta los cielos".
Entre las muchas referencias a España que el Ministro añadió a su discurso, se encuentran varias para el mismo autor de la

10. CRÓNICA NACIONAL. En ambiente de gran emoción patriótica se inauguró el 28 de octubre el monumento al Almirante Grau. En: *Revista de Marina*, setiembre-octubre de 1946. Nro. 5, p. 467.

La palabra y la piedra-Laguerre.indd 84 29/06/21 10:53 02p. m.



obra, Victorio Macho: "El espíritu delicado y selecto del artista pudo imprimirse mejor en esta ciudad hospitalaria, cuna de próceres, hidalga ciudad de tradiciones y anécdotas españolas [...] A medida que es más intensa la contemplación del monumento, en toda la magnitud de su belleza, siente el alma sensaciones exquisitas y acuden a los labios frases de agradecimiento para el artista sublime que derramó caudales de amor y poesía, en su esfuerzo por simbolizar la gloriosa tradición de nuestro Héroe".

El orador cambia el tema de sus palabras y se enfoca en la armonía del monumento. Así, sostiene que este tiene la "suprema armonía que es esencia divina e inexplicable", anota que Victorio Macho casi "modeló el alma de todo un pueblo, haciendo destacar resplandeciente [...] la imagen de la gloria, como modelada por los mismos dedos de Dios", y añade que "completan el armonioso conjunto del monumento con toda delicadeza, hasta llegar a la alegoría de la gloria como la máxima expresión de la perfecta belleza"[11].

Nos encontramos ante un Marino que funge de hispanófilo, limeñófilo e historiador del arte que en todo su discurso hace una o dos referencias directas a la estatua de Grau, de figura caballeresca y guerrera. Luego de enfocarse tanto en la ciudad de Lima, en Grau, así como en el monumento elevado, se dirige al público asistente y dice que el Comandante del *Huáscar* "alentado solo en la idea de caer con gloria, ya que si era imposible vencer, no era imposible morir [...] El 8 de octubre de 1879 fue, así, una protesta contra lo irremediable, un reto al destino, un galanteo con la muerte"[12].

Conociendo quienes conformaban su audiencia, Labarthe exaltó las virtudes católicas de Grau, tal como lo hizo con la ciudad de Lima. Las siguientes líneas debieron agradar al cardenal Guevara: "Como caballero del mar, fuiste humanamente cristiano en el respeto por los vencidos; por tus convicciones de católico mediste la fuerza de los hombres por la grandeza de sus almas; por eso nadie te vio temblar jamás ante el peligro, ni ante la certeza de la muerte". Semejanza al fragmento retórico "guerrero cristiano" pronunciado en 1879 por Monseñor José Antonio Roca y Boloña.

La siguiente parte de su discurso habrían sido dirigidas al Poeta Presidente del Senado y Vicepresidente de la República, José Gálvez Barrenechea: "Era el combate, con santo y majestuoso valor, desconocido a los guerreros de Homero y Virgilio, el que animaba al guerrero cristiano, cubierto de sus armas de nobleza; pero súbitamente el cielo se oscurece, en el rostro del héroe se ha apagado el brillo de un destello desconocido; el ángel de la victoria le cierra invisiblemente sus alas y se produce un profundo silencio; nuestra enseña ha caído [...] Grau se había hundido en los abismos de la muerte, en un escenario donde competían a porfía la hermosura de los cielos, la asombrosa magnificencia de los mares y el espartano valor de sus hermanos. Pero súbitamente suena otra vez el clarín guerrero, la enseña vuelve al tope y plenos del furor del dios de las armas se sucede en el mando toda la legión espartana de Miguel Grau, combatiendo hasta morir en la imposibilidad de vencer". Al finalizar, Labarthe vinculó los nombres de los

11. Ibídem, p. 469.
12. Ibidem, p. 470

La palabra y la piedra-Laguerre.indd 85 29/06/21 10:53 02p. m.



Presidentes Benavides, Prado y Bustamante con este monumento, ejemplo de la capacidad de consenso que tiene Grau.

Luego de sus palabras y del paso de 50 aeronaves Vultee y North American, el Presidente Bustamante y Rivero, invitado por el Contralmirante Labarthe, se acercó a develar el monumento. Sin embargo, en un gesto digno de ser perennizado, el mandatario cedió el honor al Alférez de Fragata Manuel Elías Bonnemaison Torres, "prorrumpiendo la concurrencia en salvas de aplauso". El himno a Grau, compuesto por el sacerdote y músico Pablo Chávez, fue entonado a continuación del Himno Nacional.

El alcalde de Lima, Augusto Benavides Canseco tuvo un discurso corto pero profundamente aleccionador. Rememora la pluma de José de la Riva-Agüero en la impronta de la importancia de los héroes. Benavides sostuvo: "Como todos los peruanos, he visto siempre en Grau lo que pueden la grandeza del alma, el coraje dentro de la serenidad y la más abnegada conciencia nacional al servicio del país". Claro enfoque en las virtudes del hombre, en su potencialidad cuando cultiva sus talentos en provecho de su comunidad.

Luego añadió: "El culto de los héroes constituye, dentro de cada conglomerado nacional, el más señero signo de la madurez espiritual colectiva". El Alcalde veía en su ciudad tal grado de madurez que la ciudad-ciudadanía limeña había aceptado aquel majestuoso monumento que fungiría como paradigma cívico. Finalizó sosteniendo que "la ciudad de Lima se siente honrada en guardar en su seno esta devota expresión de los más excelsos sentimientos de todos los pueblos del Perú. Ella sabrá conservarlo y reverenciarlo con patriótico orgullo y rendida admiración"[13].

Acto seguido, el Presidente del Senado y Vicepresidente de la República, el poeta José Gálvez, recitó su "Oda pindárica a Grau":

"Frente al océano, ¡Oh Grau!,
semidiós lleno de bondad humana,
te evoco como a un gran penate lírico;
y al evocarte,
¡oh gran señor del mar!,
los mitos y los símbolos
florecen y se encarnan
en henchidas imágenes radiantes"[14].

Luego de Gálvez, hizo uso de la palabra Nicanor Mujica Álvarez Calderón, integrante de la Cámara de Diputados, lo que antecedió a la participación del Presidente de la República, connotado escritor y de ágil pluma, quien sostuvo que Grau había alcanzado la categoría de hombre-símbolo, y que "hoy, el fervor de este homenaje rebosa ya los límites de la íntima devoción espiritual; y al materializarse en este monumento, publica en bronce y en piedra el justo galardón del heroísmo y señala a las gentes de ahora y del futuro un altísimo ejemplo de inmolación por el deber"[15].

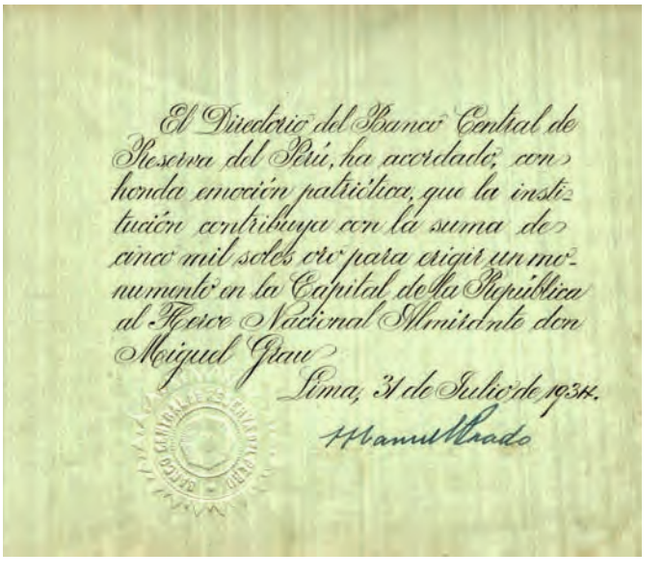
Hemos dicho hombre-símbolo, pero no inigualable, puesto que Grau vivió y se formó entre nosotros, en nuestro ambiente.

13. Ibídem, p. 475.
14. La primera vez que se recitó fue el 8 de octubre de 1934, a las 18:00 horas, en la Sociedad Mutualista del Personal Subalterno de la Armada, por el centenario del nacimiento del Héroe de Angamos. Asistió el Jefe del Estado Mayor General de Marina, Capitán de Navío Tomás Pizarro. CRÓNICA NACIONAL. Día de la Marina. *Revista de Marina y Aviación*, setiembre-octubre de 1934. Nro. 5, p. 618.
15. CRÓNICA NACIONAL, op. cit., p. 476.

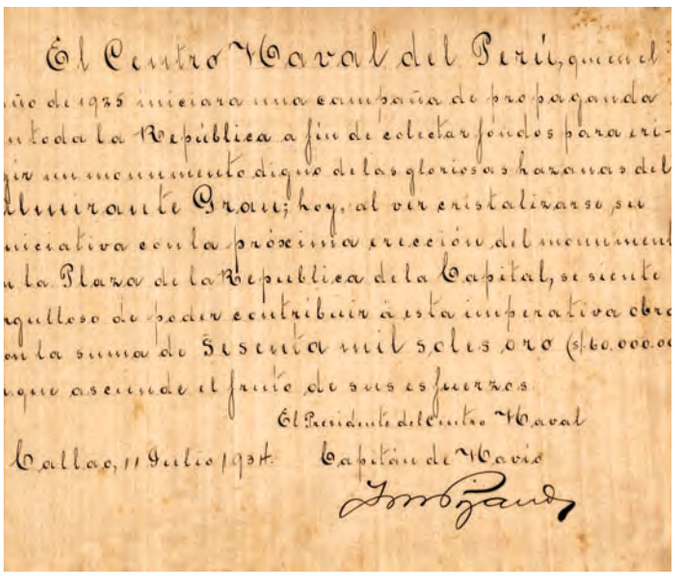
La palabra y la piedra-Laguerre.indd 86 29/06/21 10:53 02p. m.



Autógrafas de los donantes que han contribuido a la erección del Monumento que la Nación Peruana le debe al Almirante Grau, su muy heroico defensor.



Donación del Banco Central de Reserva del Perú, firmado por Manuel Prado Ugarteche, 1934. Archivo Histórico de Marina.



Donación del Centro Naval firmado por el C. de N. Tomás Pizarro Rojas, al monumento a Grau, 1934. Archivo Histórico de Marina.



Donación del Concejo Provincial de Lima, firmado por Luis Gallo Porras, 1934. Archivo Histórico de Marina.

La palabra y la piedra-Laguerre.indd 87 29/06/21 10:53 05p. m.



Acercándose a los textos de Thomas Carlyle, Bustamante ubica a Grau como un héroe que conoce la explanada sin contagiarse de la mediocridad [...] que, en cada uno de los trances, la voluntad del héroe pone proa al peligro con la decisión imperturbable de su estoica serenidad. "Miguel Grau –dijo Bustamante– tenía el temple de estos hombres superiores".

El orador ubica a Miguel Grau como paradigma de todo un pueblo. En el caso nuestro, es un indicador que nos muestra el camino transitado y nos invita a seguirlo, con la esperanza de un futuro mejor bajo la guía de Grau. Bustamante continuó haciendo una breve y retórica revisión de su vida, desde la niñez y cómo el mar lo forjó. De sus palabras se desprende que Grau no puede ser comprendido si se deja de lado su forja tanto en las duras como apacibles aguas de los diferentes mares por los que navegó.

De este modo, el Comandante del *Huáscar* es "índice y medida de las posibilidades morales de un pueblo y permanente paradigma que marca a sus generaciones la meta excelsa que les es dable conseguir"[16]. Añade que "Miguel Grau tenía el temple de estos hombres superiores. Era el auténtico héroe del mar. Conocía la borrasca; y sus ojos, saturados de inmensidad, estaban hechos al panorama de lo infinito [...] Aprendió desde niño la perseverancia del flujo que socava las rocas a lo largo de los milenios [...] Allí, en el mar le sorprendió la guerra. Su nave era pequeña, pero indomable su coraje. Aceptó el reto del destino con flema de espartano [...] y, por fin, la apoteosis: un combate de épica bravura; estruendo de metralla y horror de carnicería; un barco mal herido [...] un hombre que sucumbe sobre el puente de mando; y una puerta que se abre en la ruta de la inmortalidad [...] y un pabellón al tope que aún flota piadosamente sobre el rimero de muertos, en el vasto silencio del mar"[17].

Al igual que Labarthe, el presidente de la República se dirigió directamente a Grau y le dijo: "Almirante: la dimensión de vuestra hazaña se ha agrandado en el tiempo. En la lejana perspectiva, es Angamos un símbolo de gigantes contornos y de perennes enseñanzas. Allí tuvo su triunfo el poder del espíritu sobre la mezquindad de la materia [...] Vuestra nave minúscula ha crecido [...] No fue infructuoso vuestro sacrificio ni en vano gesto de inmolación de quienes con vos cayeron en la brega [...] La Armada del Perú cifra su orgullo en vuestra memoria; y la Nación espiritualmente congregada al pie de este monumento, os dice con acento de estremecida gratitud: Gloria a vos, Almirante".

16. Ídem.
17. Ibidem, pp. 477-478.

La palabra y la piedra-Laguerre.indd 88 29/06/21 10:53 05p. m.



Escoltas y secciones alrededor del monumento a Grau momentos previos al inicio de la ceremonia. Archivo Histórico de Marina.



Poeta José Gálvez recitando la Oda Pindárica a Grau. Archivo Histórico de Marina.



Mariscal del Perú Eloy Ureta y su Estado Mayor. Archivo Histórico de Marina.

La palabra y la piedra-Laguerre.indd 89 29/06/21 10:53 06p. m.



Bibliografía

- CRÓNICA NACIONAL. Colocación de la primera piedra del Monumento al Contralmirante Miguel Grau. En: *Revista de Marina y Aviación*, julio-agosto de 1934. Nro. 4, p. 504.
- CRÓNICA NACIONAL. Conmemoración del Día de la Marina. *Revista de Marina*, setiembre-octubre de 1935. Nro. 5, pp. 592-593.
- CRÓNICA NACIONAL. Día de la Marina. *Revista de Marina y Aviación*, setiembre-octubre de 1934. Nro. 5, p. 618.
- CRÓNICA NACIONAL. En ambiente de gran emoción patriótica se inauguró el 28 de octubre el monumento al Almirante Grau. En: *Revista de Marina*, setiembre-octubre de 1946. Nro. 5, p. 467.
- MILLA BATRES, Carlos. *Enciclopedia biográfica e histórica del Perú. Siglos XIX-XX*, T. V, VI y X. Lima: Editorial Milla Batres.
- ORQUESTA SINFÓNICA NACIONAL. *Concierto de despedida de Tino Cremagnani*. Lima: Gráfica Morson. 1939. [Consulta: 19 de enero de 2021]. Disponible en: http://repositorio.cultura.gob.pe/handle/CULTURA/295
- PIZARRO ROJAS, Tomás. *El resurgir de la Armada Peruana. Memorias del señor Contralmirante don Tomás M. Pizarro Rojas*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2017, pp. 183-186.
- PIZARRO DÁVILA, Tomás. Algo de Historia. En: *Revista Orto*, 1941. La Punta: Talleres Tipográficos de la Escuela Naval del Perú, p. 14. Otra versión anota que el monto recaudado para 1934 ascendió a 70 000 soles.



La palabra y la piedra-Laguerre.indd 90 29/06/21 10:53 07p. m.



La palabra y la piedra-Laguerre.indd 91 29/06/21 10:53 12p. m.

REACTIVACIÓN DEL PROYECTO "NAYLAMP II": CENTINELAS EN EL MAR DE GRAU PARA EL MONITOREO DEL FENÓMENO "EL NIÑO"



Naylamp II.indd 92 29/06/21 10:52 17p. m.



Reactivación del Proyecto "Naylamp II": centinelas en el mar de Grau para el monitoreo del Fenómeno "El Niño"



TENIENTE PRIMERO GIACOMO MOROTE SOMONTES
Licenciado en Ciencias Marítimas y Navales por la Escuela Naval del Perú y bachiller en Ingeniera Industrial por la Universidad de Piura en 2009. Calificado en Hidrografía y Navegación. Graduado del programa Básico de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Cuenta con una especialización en Meteorología Marina por la Escuela de Ciencias del Mar de la Armada Argentina. Ha sido jefe de la División de Meteorología, Navegación y Electrónica del buque escuela a vela BAP *Unión* y ha ocupado cargos en la Dirección de Hidrografía y Navegación como Jefe de la División de Meteorología, Modelamiento Numérico y Subjefe del Departamento de Oceanografía, donde ha cumplido la función de responsable de METAREA XVI ante la Organización Meteorológica Mundial. Se desempeña como Comandante de la Unidad Hidrográfica BAP *Melo*.

RESUMEN
Este artículo expone las capacidades y la importancia de contar actualmente con un sistema de vigilancia en tiempo real en el litoral norte del Mar Peruano denominado "Naylamp II". Este sistema realiza un monitoreo permanente de las variables oceanográficas, como olas, corrientes y temperatura del mar en dicha zona, y es implementado por la Dirección de Hidrografía y Navegación. La finalidad principal de "Naylamp II" es conocer oportunamente el arribo de ondas Kelvin a las costas peruanas, que podrían favorecer el desarrollo de un fenómeno de El Niño, que a lo largo de la historia ha traído al país incontables pérdidas económicas y vidas humanas.

PALABRAS CLAVE
Litoral norte, variables oceanográficas, temperatura del mar, Naylamp II, ondas kelvin, Fenómeno "El Niño".

ABSTRACT
This article presents the capacities and importance of currently relying on a real-time vigilance system in the northern coast of the Peruvian Sea named "Naylamp II". This system carries out permanent monitoring of oceanographic variables, such as sea waves, currents and temperature in the mentioned zone; and is implemented by the Direction of Hydrography and Navigation. The main purpose of "Naylamp II" is to opportunely know the arrival of Kelvin waves to the Peruvian coasts, that could favor the development of an "El Niño" phenomenon which throughout history has brought countless economical and human life losses.

KEYWORDS
Northern coast, oceanographic variables, sea temperature, Naylamp II, kelvin waves, "El Niño" Phenomenon.

INTRODUCCIÓN

La situación de emergencia que vivió el país a raíz de los desastres naturales ocurridos en 2017 generados por el fenómeno de El Niño costero, así como su impacto en el sector público y privado en diversas regiones, demandó que la Marina de Guerra del Perú inicie el requerimiento para la adquisición de cuatro boyas oceanográficas con el fin de alertar a la población ante la ocurrencia de este tipo de eventos. De ese modo se reducía la pérdida de vidas humanas y daños materiales en la pesca, el ámbito industrial, la agricultura y la salud, entre otros factores de interés nacional.

Naylamp II.indd 93 29/06/21 10:52 19p. m.



Desborde del rio Piura en el año 2017 producto del fenómeno "El Niño Costero"
Fuente: Página web Mongabay, extraído del enlace https://es.mongabay.com/2017/12/peru-la-furia-nino-costero-2017/

Por ello, en 2018, dentro del marco presupuestal de los recursos del Fondo para Intervenciones ante la Ocurrencia de Desastres naturales (FONDES), con Decreto Supremo 090-2018-DF el Estado Peruano autorizó la incorporación de recursos a favor del pliego Ministerio de Defensa, que daba inicio a la licitación pública en el mercado internacional para la adquisición de las mencionadas boyas oceanográficas.

Luego de concluir el proceso de licitación internacional, se celebró el contrato con una empresa europea. En 2019 la Dirección de Hidrografía y Navegación recibió cuatro boyas oceanográficas. Dos fueron destinadas para su instalación en el litoral norte del Mar Peruano, y las otras dos se enviaron a los futuros recambios por mantenimiento. De esta manera se inició la reactivación del proyecto "Naylamp II", que en la actualidad está en funcionamiento en el dominio marítimo peruano.

ANTECEDENTES

Luego del fenómeno de El Niño de 1997-1998, que afectó seriamente al país, la comunidad científica del Estudio Nacional del Fenómeno de El Niño (ENFEN), conformada por el Instituto del Mar del Perú (IMARPE), el Instituto Geofísico del Perú (IGP), el Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología (SENAMHI) y la Dirección de Hidrografía y Navegación (DIHIDRONAV), con el apoyo de una inversión del Banco Mundial de

Naylamp II.indd 94 29/06/21 10:52 21p. m.



Reactivación del Proyecto "Naylamp II": centinelas en el mar de Grau para el monitoreo del Fenómeno "El Niño"

Logo del Proyecto NAYLAMP I
Fuente: Archivo Digital de la Dirección de Hidrografía y Navegación

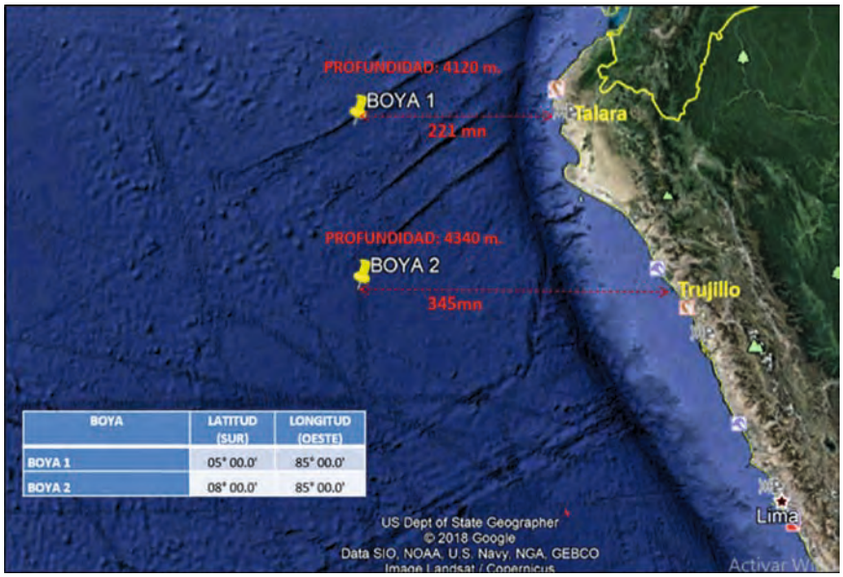
150 millones de dólares, desarrolló un ambicioso proyecto denominado Proyecto "Naylamp I", consistente en el sembrado de cuatro boyas oceanográficas en el litoral norte, que constituyeron un sistema de vigilancia continua en tiempo real de las características físicas del mar peruano.

El sembrado de dichas boyas oceanográficas se realizó en 2000 y fueron bautizadas con los nombres de Virgen del Carmen, Virgen de las Mercedes, San Pedro y San Pablo, que son santos y vírgenes veneradas en el ámbito marítimo. Esta operación se realizó a bordo del BIC Humboldt, que se encargaría, después del sembrado, de realizar los mantenimientos respectivos. Lamentablemente, con el transcurrir del tiempo, las boyas fueron perdiendo su capacidad de transmisión de datos, no solo por obsolescencia tecnológica, sino también por la sustracción de sus sensores, pérdida del material de anclaje, paneles solares y otros, por parte de gente de mar que desconocía la importancia de este equipamiento oceanográfico instalado en el litoral norte de nuestro Mar Peruano.



Sembrado de una boya del sistema NAYLAMP I a bordo del B.I.C. "HUMBOLDT"
Fuente: Página web Andina, extraído del enlace https://andina.pe/agencia/noticia-el-bic-humboldt-mejorara-monitoreo-del-fenomeno-del-nino-250562.aspx

Naylamp II.indd 95 29/06/21 10:52 23p. m.



BOYA	LATITUD (SUR)	LONGITUD (OESTE)
BOYA 1	05° 00.0'	85° 00.0'
BOYA 2	08° 00.0'	85° 00.0'

Ubicación geográfica de las boyas que conforman el sistema NAYLAMP II
Fuente: Elaboración Propia

SISTEMA NAYLAMP II

Las dos boyas oceanográficas que conforman el sistema "Naylamp II" fueron sembradas en el litoral norte del Mar Peruano a una profundidad aproximada de 4400 metros, en junio de 2019, con la utilización del BAP *Carrasco* como plataforma para desarrollar la operación. Al utilizar la capacidad de posicionamiento dinámico con la que cuenta esa unidad hidrográfica, se pudo mantener la posición geográfica exacta requerida por los profesionales del Departamento de Oceanografía de la Dirección de Hidrografía y Navegación. De esa forma, se obtuvieron datos de toda la columna vertical de agua de mar, donde se podría visualizar el paso de ondas Kelvin hacia costas sudamericanas, insumo de vital importancia para la elaboración de los boletines mensuales del Comité Técnico del ENFEN.

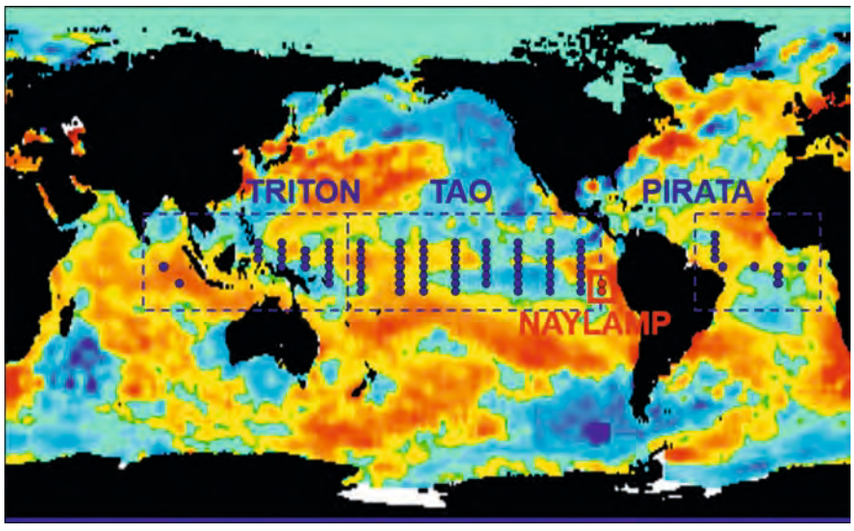
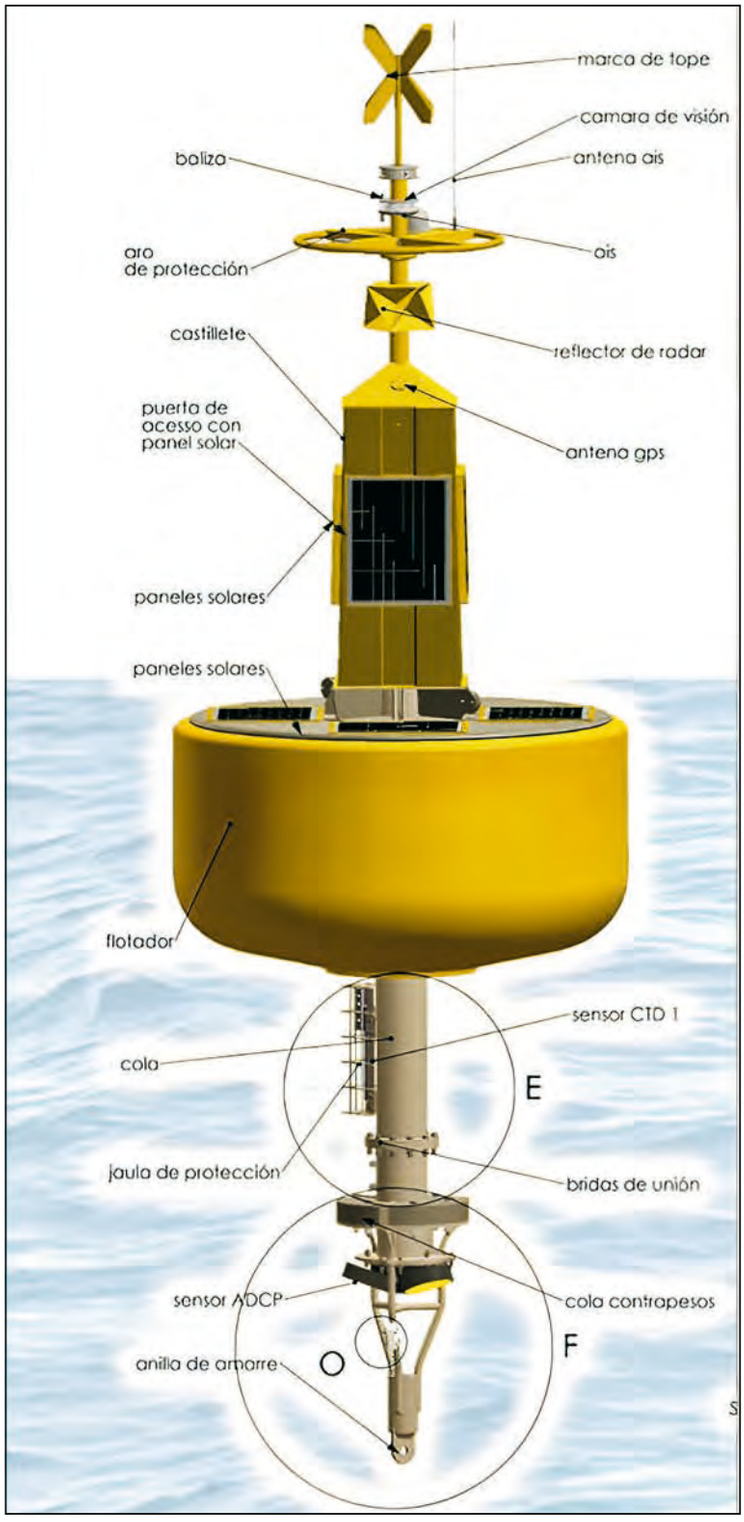


Imagen 5: Ubicación geográfica de las boyas del sistema internacional de vigilancia del Océano Pacifico, Atlántico Central y el sistema NAYLAMP II
Fuente: Elaboración Propia

Naylamp II.indd 96 29/06/21 10:52 25p. m.



Reactivación del Proyecto "Naylamp II": centinelas en el mar de Grau para el monitoreo del Fenómeno "El Niño"



Equipamiento y sensores de la boya oceanográfica del sistema NAYLAMP II
Fuente: Archivo Digital de la Dirección de Hidrografía y Navegación

Estas boyas oceanográficas tienen la capacidad de realizar observaciones y mediciones en tiempo real, y envían los datos a través de señal satelital de variables oceanográficas obtenidas por un arreglo de sensores CTD de temperatura, salinidad y oxígeno disuelto del agua del mar a diferentes niveles (superficie, 10, 20, 50, 100, 150, 200, 300 y 500 metros), a través de la conexión con un cable inductivo. También cuentan un sensor para medición de la altura y dirección de las olas, un perfilador de corrientes de tecnología Doppler con un rango de medición de 500 metros de profundidad, y un sistema AIS Atón, con un sistema de energía autosostenible conformado por paneles solares y baterías. Finalmente, tienen un sistema de seguridad antivandálico compuesto por un sensor de impacto e intrusión, mediante alarmas sonoras y tomas fotográficas, las cuales son enviadas y notificadas al centro de control ubicado en el Departamento de Oceanografía de la Dirección de Hidrografía y Navegación.

Naylamp II.indd 97 29/06/21 10:52 27p. m.



Boya Nro. 02 del proyecto NAYLAMP II, sembrada frente a las costas de Salaverry
Fuente: Archivo Digital de la Dirección de Hidrografía y Navegación

RESULTADOS

Los datos oceanográficos obtenidos con el sembrado de este equipamiento de monitoreo en tiempo real contribuyen a evidenciar el avance de las ondas Kelvin hacia las costas sudamericanas, y luego complementar la información recolectada por el arreglo de boyas del proyecto internacional TAO/TRITON de la National Oceanographic and Atmospheric Administration (NOAA), que solo abarcan hasta los 90 grados de Longitud Oeste. Así se completa una zona donde se presentan procesos importantes de atenuación de energía, como los afloramientos ecuatoriales, y observar la incursión de masas de aguas tropicales, ecuatoriales y subtropicales en relación con el fenómeno de El Niño.

Esta información hoy se encuentra materializada en los boletines mensuales del Comité Técnico del ENFEN, que utilizan estos datos para la elaboración del informe de monitoreo permanente de este tipo de eventos océano-meteorológicos.

CONCLUSIONES

La reactivación del proyecto "Naylamp II" es un importante aporte del país en contribución a la "Década de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible" (periodo 2021-2030), promovida por la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO).

Naylamp II.indd 98 29/06/21 10:52 27p. m.





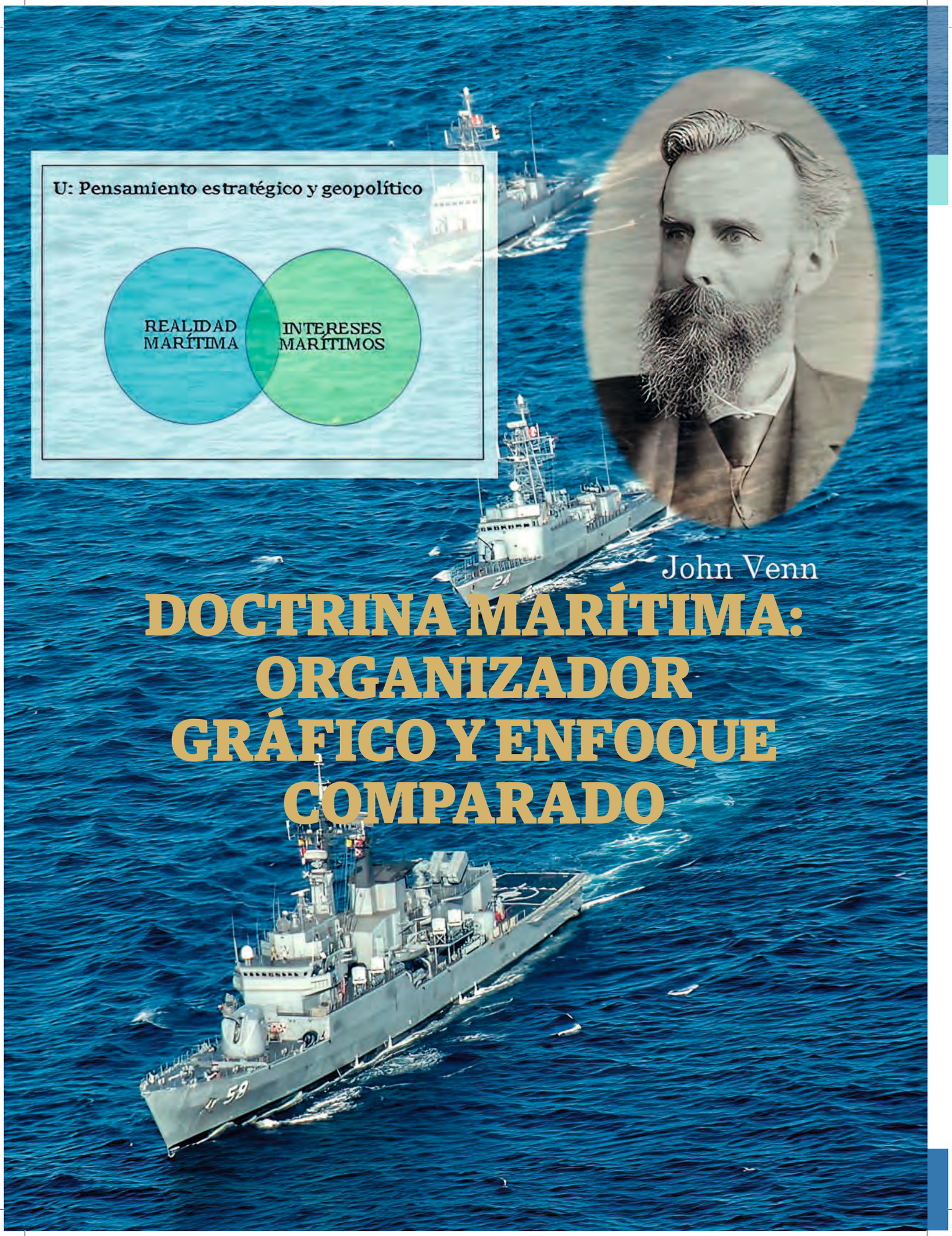
Maniobra de Sembrado de la boya oceanográfica a bordo del B.A.P. "CARRASCO"
Fuente: Archivo Digital de la Dirección de Hidrografía y Navegación

Asimismo, permitirá enriquecer la base de datos oceanográficos del país y aportar a las organizaciones a nivel mundial de observación de los océanos, con el fin de contar con trabajos de climatología de la zona más consistentes y validar los modelos numéricos de pronósticos océano-meteorológico que existen en la actualidad.

Bibliografía

1. MENDOZA, Susana. El BIC Humboldt mejorará monitoreo del fenómeno de El Niño. [Consulta: 8 de abril de 2021]. Disponible en: https://andina.pe/agencia/noticia-el-bic-humboldt-mejorara-monitoreo-del-fenomeno-del-nino-250562.aspx
2. MONGABAY LATAM. Perú: la furia de El Niño costero en el 2017. [Consulta: 8 de abril de 2021]. Disponible en: https://es.mongabay.com/2017/12/peru-la-furia-nino-costero-2017/
3. REVISTA BITÁCORA HIDROGRÁFICA. Número 1. Junio de 2006. Lima: Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú.
4. REVISTA BITÁCORA HIDROGRÁFICA. Número 20, junio de 2019. Lima: Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú.

Naylamp II.indd 99 29/06/21 10:52 28p. m.

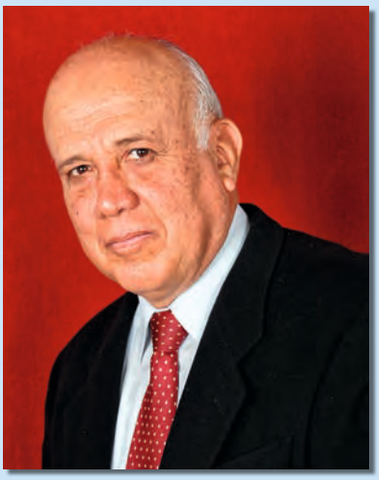


John Venn

DOCTRINA MARÍTIMA: ORGANIZADOR GRÁFICO Y ENFOQUE COMPARADO



Doctrina Marítima: Organizador gráfico y enfoque comparado



CONTRALMIRANTE JEAN JESU DOIG CAMINO
Bachiller y Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú (1968-2010). Magister en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval –Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú (2013). Bachiller en Derecho y Abogado por la Pontificia Universidad Católica del Perú PUCP (2010-2015). Docente en la Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú ESUP y en la Facultad de Derecho de la Universidad de Piura UDEP (2020). Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú IEHMP (2015).

RESUMEN
El autor aborda el tema de doctrina vinculado a la docencia de conceptos y sus relaciones mediante el uso de organizadores gráficos, privilegiando el uso del diagrama de Venn, así como el enfoque comparado en tales relaciones, a fin de contribuir con el estudio y la investigación de casos y temas propios de las ciencias marítimas.
Asimismo, en aplicación práctica, revisa fundamentos y principios de la doctrina marítima nacional, con el propósito de proponer planteamientos doctrinarios a través de relaciones conceptuales y análisis comparado, que complementan el estudio de la realidad marítima con el desarrollo de los intereses marítimos nacionales.

PALABRAS CLAVE
Doctrina, enfoque comparado, ciencias marítimas, planteamientos doctrinarios, relaciones conceptuales, realidad marítima e intereses marítimos.

ABSTRACT
The author addresses the subject of doctrine connected with the teaching of concepts and its relations through the use of graphic organisers, favouring the use of the Venn diagram, as well as the comparative approach in such relations, with the purpose of contributing with the study and research of cases and subjects typical of maritime sciences.
Likewise, in practical application, reviews fundaments and principles of the national maritime doctrine with the purpose of proposing doctrinal planning through conceptual relations and comparative analysis that complement the study of maritime reality with the development of national maritime interests.

KEYWORDS
Doctrine, comparative approach, maritime sciences, doctrinal planning, conceptual relations, maritime reality and maritime interests

INTRODUCCIÓN

Organizadores gráficos: Diagramas de Venn

Los organizadores gráficos son diversas formas de representación visual que facilitan fijar información importante de un concepto o materia en un tema de estudio o investigación.

Entre tales organizadores gráficos, tenemos: diagramas de Euler, de Venn, de bloques, de flujos, cuadros sinópticos, mapas semánticos, mapas conceptuales, mapas mentales y otros. Privilegiamos el uso de los diagramas de Venn por su aplicabilidad y beneficio, para la docencia de asignaturas sobre fundamentos de doctrina marítima[1].

1. INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ, IEHMP. *Fundamentos de doctrina marítima*. 2016. Lima: Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos. 2021. [Consulta: 13 de abril de 2021]. Disponible en: https://drive.google.com/open?id=1Lnk2xnM10-0bY7vHjc6l41JDLo5mKmw4

Doctrina Maritima-Doig.indd 101 21/06/21 06:10



Un diagrama de Venn usa círculos que se superponen para ilustrar similitudes, diferencias y relaciones entre conceptos (ideas, categorías o grupos). Las similitudes entre los conceptos se representan en las partes comunes de los círculos que se superponen –intersecciones–, mientras que las diferencias se representan en las partes no comunes, que no se superponen.

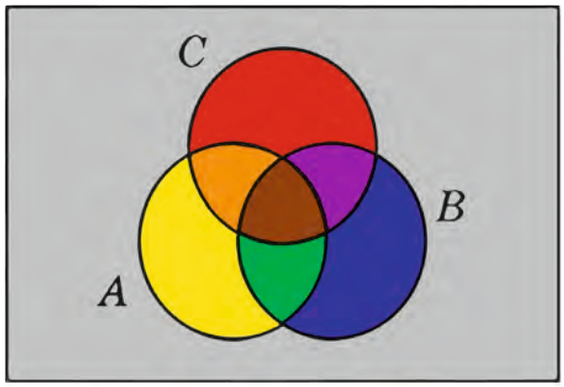
Si bien los diagramas de Venn son esquemas usados en la teoría de conjuntos, no son en sí mismos aplicación de la teoría de conjuntos como tema de interés en matemáticas. Asimismo, son muy usados en lógica de clases y en razonamiento diagramático. Estos diagramas muestran colecciones (conjuntos) de cosas (elementos) por medio de círculos. El marco o línea cerrada exterior que abarca a todos los elementos bajo consideración es el conjunto universal (U)[2].

Los diagramas de Venn, que fueron ideados hacia 1880 por John Venn, tienen por antecedente a los diagramas de Euler, los cuales deben su nombre a su creador, Leonhard Euler (1770).

Los diagramas de Venn representan todas las posibles intersecciones entre los círculos graficados, y facilitan comprender y relacionar conceptos, así como investigar temas por análisis comparado.

Los diagramas de Venn son visualizadores gráficos de conceptos y sus relaciones, y no necesariamente implican la aplicación de la teoría de sistemas en su empleo para la docencia de asignaturas en ciencias marítimas.

Figura 1. Posibilidades de intersecciones



Fuente: DEHEZA, Mariano. Diagrama de Venn - 3 conjuntos. Trabajo propio, CC BY-SA 3.0. [Consulta: 13 de abril de 2021]. Disponible en: https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=31824947

Al área de intersección del interior de un círculo con el exterior del resto del círculo superpuesto se le llama "zona". Así, dado un conjunto de círculos, en los diagramas de Venn todas las zonas deben estar presentes.

Los diagramas de Venn se distinguen de los de Euler en dos aspectos:

(1) en ellos aparecen las regiones vacías.

(2) el conjunto universal (U) se representa.

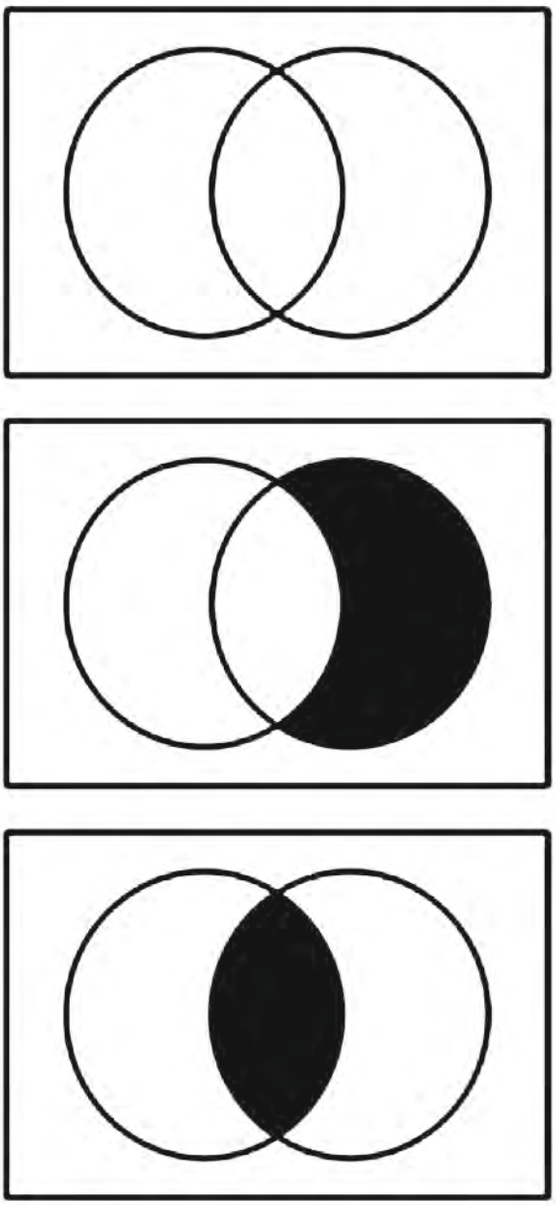
Si bien fue Venn quien introdujo la expresión "universo del discurso", él nunca representó al universo (U) en sus trabajos. Por eso la idea de conjunto universo se atribuye habitualmente a Charles Dodgson, que popularizó el concepto de conjunto complementario. Dicha definición fue rescatada y aun justificada en una reciente extensión de los diagramas de Venn, que distingue al universo del Todo (universo del discurso).

2. WIKIPEDIA. Diagrama de Venn. 2021. [Consulta: 13 de abril de 2021]. Disponible en: https://es.wikipedia.org/wiki/Diagrama_de_Venn

Doctrina Maritima-Doig.indd 102 21/06/21 06:10



Figura 2. Diagramas de Venn que corresponden respectivamente a las relaciones topológicas de unión, disyunción e intersección entre dos conjuntos, respectivamente.



Relación topológica
Indicación cualitativa de la posición relativa entre los objetos de estudio. Por ejemplo, separación, seriación, envolvimiento, continuación dando lugar a nociones como: cerca, lejos, arriba, abajo; adelante, atrás, etc.

Unión, disyunción e intersección
Son indicaciones cualitativas de la posición relativa entre dos objetos de estudio, como sigue: Unión por agregar elementos; Disyunción por separar elementos, e intersección por compartir elementos comunes, respectivamente.

Fuente: DEHEZA, Mariano. Venn iterseccion, inclusion, disyuncion. Trabajo propio, CC BY-SA 3.0. [Consulta: 13 de abril de 2021]. Disponible en: https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=32184594

Doctrina Maritima-Doig.indd 103 21/06/21 06:10



DESARROLLO

El *Diccionario de lengua española* define doctrina como el "conjunto de ideas u opiniones religiosas, filosóficas, políticas, etc., sustentadas por una persona o grupo"[3].

Para el estudio de las ciencias marítimas podemos afirmar que doctrina es acumulación de experiencias y conocimientos registrados en la historia, es acopio de opiniones de expertos en las actividades nacionales, así como estudio libre y abierto de diversas corrientes de pensamiento estratégicas y geopolíticas relacionadas con el país en forma integrada y total, como país marítimo, andino, amazónico, antártico y aeroespacial[4].

El desarrollo de doctrina marítima exige el uso del razonamiento lógico inductivo-deductivo para su estudio e investigación. Los diagramas de Venn son una herramienta valiosa para la enseñanza y el aprendizaje, que ha cobrado hoy mayor importancia para la docencia remota, y en especial para el estudio de conceptos y relaciones conceptuales, así como para el análisis-síntesis en la investigación comparativa (Doig, 2013)[5].

Conceptos y relaciones conceptuales: abstractos y concretos

El universo del conocimiento en ciencias marítimas contiene conceptos abstractos y concretos. Los elementos que determinan la relación entre tales conceptos se ubican gráficamente en la intersección entre los mismos. Predominan en ciencias marítimas los temas abstractos y cualitativos, respecto de los concretos y cuantitativos.

Estos elementos compartidos o calidades en común se conocen por costumbre como términos de comparación (*tertium comparationis*), y son el punto o área (o zona) de interés que motiva al autor, en primer lugar, a estudiar e investigar conceptos relacionando situaciones, y comparar categorías, actividades o casos.

El estudio e investigación de la realidad marítima recae en el campo de la doctrina marítima, como fuente del derecho y del conocimiento de las ciencias marítimas, toda vez que esta comprende el conjunto de principios y su consecuente teoría aplicada al ámbito marítimo, teniendo en cuenta sus características, pues define conceptos, analiza categorías, genera métodos, revisa procesos y facilita la enseñanza de su conocimiento para promover y proteger los intereses marítimos del país.

Institucionalmente, la misión es: "Ejercer la vigilancia y protección de los intereses nacionales en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, [...] con el fin de contribuir a garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República y el bienestar general de la población"[6].

---

3. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua española* 2021. [Consulta: 13 de abril de 2021]. Disponible en: http://dle.rae.es/?w=diccionario
4. IEHMP, op. cit.
5. DOIG, Jean Jesus. *Apuntes de doctrina marítima*. Callao: Escuela Superior de Guerra Naval. 2014. [Consulta: 13 de abril de 2021]. Disponible en: https://drive.google.com/open?id=0B4XLRxfMGatAMUVBXzd4c3Jvb1E; *Pensamiento estratégico y geopolítico nacional: retos y posibilidades*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2016. [Consulta: 13 de abril de 2021]. Disponible en: http://www.iehmp.org.pe/wp-content/uploads/2018/08/SeparataIEHMP2016.pdf; El proceso geopolítico: un enfoque integrado de país sostenible. En: *Revista de Marina*, 2017. Año 110, nro. 2, pp. 93-117.
6. "Ejercer la vigilancia y protección de los intereses nacionales en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, y apoyar la política exterior del Estado a través del Poder Naval; asumir el control del orden interno, coadyuvar en el desarrollo económico y social del país y participar en la Defensa Civil de acuerdo a ley; con el fin de contribuir a garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República y el bienestar general de la población". MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Sobre nosotros. Misión. [Consulta: 13 de abril de 2021]. Disponible en: https://www.marina.mil.pe/es/nosotros/acerca-de/

Doctrina Maritima-Doig.indd 104 21/06/21 06:10



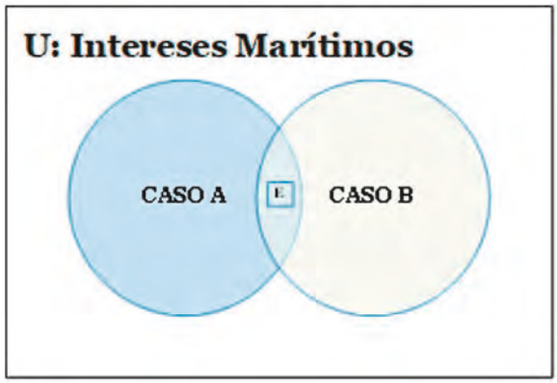
Individualmente, el deber ciudadano para con la patria es: "Todos los peruanos tienen el deber de honrar al Perú y de proteger los intereses nacionales, así como de respetar, cumplir y defender la Constitución"[7].

Enfoque comparativo: diferencias y semejanzas, causas y efectos

La acción de comparar es examinar dos o más cosas o casos para establecer sus relaciones, diferencias o semejanzas. La comparación puede ser diacrónica o sincrónica. Es diacrónica cuando tiene relación con la evolución del hecho, fenómeno o circunstancia a través del tiempo. Es sincrónica cuando se hace al mismo tiempo que otro hecho, fenómeno o circunstancia.

Si una comparación visualiza una acción, estado, cualidad, objeto o una persona por medio de un paralelo que se hace a una entidad diferente, las dos cosas que se están comparando no necesariamente tienen que ser idénticas. Sin embargo, deben poseer al menos un elemento o cualidad en común para su utilidad en el estudio e investigación de las ciencias marítimas, por aplicación de dos métodos básicos[8].

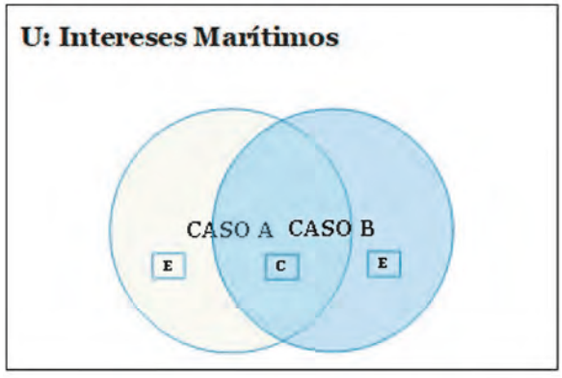
Figura 3. El elemento común determina la relación



Fuente: Propia.

(1) Método de las diferencias. Comparar casos similares que comparten causas (variables independientes), y sólo difieren en los efectos (variables dependientes), para conocer y comprender las relaciones de causalidad que explican tales diferencias.

Figura 4. Método de las diferencias: casos similares que difieren en los efectos



Fuente: Propia.

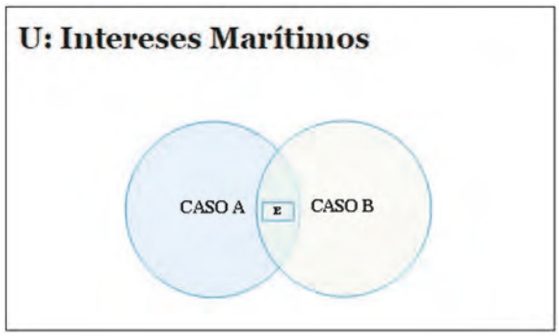
7. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ [CPP]. Lima: Edición oficial. [Consulta: 13 de abril de 2021]. Disponible en: http://www.congreso.gob.pe/Docs/files/documentos/constitucion1993-01.pdf
8. NOHLEN, Dieter. El método comparativo. En: *Diccionario de ciencia política Teorías, métodos, conceptos*. Ciudad de México: Porrúa. 2006. [Consulta: 13 de abril de 2021]. Disponible en: http://www.nohlen.uni-hd.de/es/doc/diccionario_metodo-comparativo.pdf

Doctrina Maritima-Doig.indd 105 21/06/21 06:10



(2) Método de las semejanzas. Comparar casos diferentes que comparten efectos (variables dependientes), para encontrar las causas (variables independientes) que explican tales efectos que los hacen semejantes.

Figura 5. Método de las semejanzas: casos diferentes que comparten los efectos



Fuente: Propia.

CONCLUSIÓN

Figura 6. Relaciones conceptuales: realidad e Intereses



Fuente: Propia.

A manera de conclusión, tenemos un ejemplo aplicativo del uso didáctico del organizador gráfico que representa y relaciona los conceptos de realidad e intereses marítimos en el marco del pensamiento estratégico y geopolítico, que nos facilita visualizar los siguientes planteamientos:

a. Que el concepto de realidad marítima está representado por el conjunto de todas las actividades existentes en el país relacionadas con el mar y sus afluentes, oceánicos, fluviales y lacustres, y acceso a canales interoceánicos de interés nacional.

b. Que realidad marítima es la parte de la realidad nacional, que constituye la real capacidad actual y disponible para contribuir a impulsar el desarrollo y garantizar la seguridad nacional mediante el uso sostenible del mar. En suma, que es un todo de cuanto existe en el ámbito marítimo de la realidad nacional, precisando: abundancias y carencias.

c. Que académicamente la realidad es un producto –una situación–, y los intereses son un proceso –un método– que nace y concluye en la realidad como resultado, para reiniciarse constante y continuamente.

d. Que el concepto de intereses marítimos está representado por el conjunto de las actividades prioritarias para el país relacionadas con el mar y sus afluentes, oceánicos, fluviales y lacustres, y acceso a canales interoceánicos de interés nacional, actividades primordiales vinculadas al proceso de planeamiento estratégico y geopolítico nacional.

e. Que los intereses marítimos son parte de los intereses nacionales que contribuyen a alcanzar los objetivos de desarrollo y seguridad nacional en el ámbito marítimo del país. Que el desarrollo de los intereses marítimos corresponde al sistema de administración estratégica del Estado en el ámbito marítimo del país.

Doctrina Maritima-Doig.indd 106 21/06/21 06:10



f. Que esta relación conceptual queda representada gráficamente por el balance (o inventario) en una toma (foto) instantánea para estudiar la realidad, respecto de la sucesión de actividades (película) para desarrollar los intereses.

g. Que los intereses se tratan de un proceso que nace con el inventario (o balance) de la realidad apreciada en un momento, y coincide con las fases del planeamiento estratégico y geopolítico de los intereses nacionales, para proseguir en apreciación continua con el desarrollo de la administración estratégica del Estado en razón de la implementación de políticas públicas marítimas.

Bibliografía

- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ [CPP]. Lima: Edición oficial. [Consulta: 13 de abril de 2021]. Disponible en: http://www.congreso.gob.pe/Docs/files/documentos/constitucion1993-01.pdf
- DOIG, Jean Jesu. ***Apuntes de doctrina marítima***. Callao: Escuela Superior de Guerra Naval. 2014. [Consulta: 13 de abril de 2021]. Disponible en: https://drive.google.com/open?id=0B4XLRxfMGatAMUVBXzd4c3Jvb1E
- _____. ***Pensamiento estratégico y geopolítico nacional: retos y posibilidades***. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2016. [Consulta: 13 de abril de 2021]. Disponible en: http://www.iehmp.org.pe/wp-content/uploads/2018/08/SeparataIEHMP2016.pdf
- _____. El proceso geopolítico: un enfoque integrado de país sostenible. En: ***Revista de Marina***, 2017. Año 110, nro. 2, pp. 93-117.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ. ***Fundamentos de doctrina marítima***. 2016. Lima: Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos. 2021. [Consulta: 13 de abril de 2021]. Disponible en: https://drive.google.com/open?id=1Lnk2xnM10-0bY7vHjc6l41JDLo5mKmw4
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Sobre nosotros. Misión. [Consulta: 13 de abril de 2021]. Disponible en: https://www.marina.mil.pe/es/nosotros/acerca-de/
- NOHLEN, Dieter. El método comparativo. En: ***Diccionario de ciencia política: Teorías, métodos, conceptos***. Ciudad de México: Porrúa. 2006. [Consulta: 13 de abril de 2021]. Disponible en: http://www.nohlen.uni-hd.de/es/doc/diccionario_metodo-comparativo.pdf
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. ***Diccionario de la lengua española***. 2021. [Consulta: 13 de abril de 2021]. Disponible en: http://dle.rae.es/?w=diccionario
- WIKIPEDIA. Diagrama de Venn. 2021. [Consulta: 13 de abril de 2021]. Disponible en: https://es.wikipedia.org/wiki/Diagrama_de_Venn

Doctrina Maritima-Doig.indd 107 21/06/21 06:10

SIMA
SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA
CONSTRUCTONES Y REPARADORES NAVALES DESDE 1845

CONSTRUCCIONES NAVALES PARA LA MARINA DE GUERRA EN LA ÚLTIMA DÉCADA: CONTRIBUYENDO CON EL DESARROLLO NACIONAL



Construcciones Navales.indd 108 21/06/21 06:49



Construcciones Navales para la Marina de Guerra en la última década: Contribuyendo con el Desarrollo Nacional



CAPITÁN DE CORBETA MIGUEL SALDARRIAGA MUÑOZ
Egresado de la Escuela Naval del Perú el 1 de enero del 2004. Calificado en Ingeniería Naval, Ingeniero Industrial (Universidad de Piura). Miembro del Colegio de Ingenieros (CIP 170173), Máster en Ciencias en Ingeniería Naval y Oceánica por la Escuela Politécnica de la Universidad de São Paulo (Brasil). Miembro Representante del Perú ante el Instituto Panamericano de Ingeniería Naval (IPIN), con 17 años de experiencia relacionados con ingeniería naval en conducción y desarrollo de proyectos de inversión pública (construcciones navales), líneas de negocio de construcciones y reparaciones navales, líneas de producción aplicadas a astilleros, desarrollo en proyectos académicos orientados a tanques de ensayos hidrodinámicos (canales de pruebas, EFD). Ha ocupado cargos en los Servicios Industriales de la Marina S.A. en sus Centros de Operaciones de Callao y Chimbote, como Subjefe del Departamento de Diseño y Desarrollo, Jefe de Diques, Jefe de Construcciones Navales en SIMA-Callao y Jefe de Astillero y Jefe de Producción en SIMA-Chimbote. Actualmente, desempeña el cargo de Jefe de Reparaciones Navales en el SIMA-Callao.

RESUMEN
El presente artículo tiene como objeto describir la importancia de las construcciones navales en la última década en la Marina de Guerra del Perú, y su relevante impacto en el alistamiento de sus nuevas Unidades Navales. Además, presenta lo desarrollado por los Servicios Industriales de la Marina S.A. y los retos a culminar en el corto y mediano plazo. Para tal efecto, se presenta una breve reseña, conceptos básicos e implicancias de esta fundamental rama de la Ingeniería Naval y de cómo el SIMA-Perú ha cumplido con los requerimientos alineados a los objetivos institucionales de la Marina de Guerra del Perú.
Finalmente, además de la necesidad de contar con un programa de construcciones para la Marina, se describe la sustancial incidencia de que las futuras construcciones sean llevadas a cabo en el principal astillero con que cuenta el Estado Peruano, a fin de generar nuevos empleos y, por supuesto, que la Seguridad y Defensa del Estado se vea potenciada y renovada, con su consecuente aporte al desarrollo nacional.

PALABRAS CLAVE
Construcciones navales, Marina de Guerra del Perú, Servicios Industriales de la Marina S.A., astillero, seguridad y defensa y desarrollo nacional.

ABSTRACT
The present article has as an objective to describe the importance of naval constructions for the last decade in the Peruvian Navy and its relevant impact on the enrolment of its new Naval Units. Additionally, it presents what has been developed by the Servicios Industriales de la Marina S.A (Industrial Services of the Navy S.A.) and the challenges to be finalized in the short and mid-term. For that purpose, a brief outline, basic concepts and consequences of this essential branch of Naval Engineering is presented; and how SIMA-Peru has complied with the requirements aligned to institutional objectives of the Peruvian Navy.
Finally, in addition to the necessity of having a construction programme for the Navy, it is described the fundamental effect that the future constructions are carried out in the primary shipyard that the State of Peru has; with the purpose of creating new jobs and of course that the Safety and Defence of the State are strengthened and renewed with their resulting contribution to national development.

KEYWORDS
Shipbuilding, Peruvian Navy, Servicios Industriales de la Marina S.A. (Industrial Services of the Navy S.A.), shipyard, safety and defense and national development.

1. Construcción naval en el Perú, una breve reseña y conceptos básicos

Tratar de resumir 176 años en la historia de la industria naval en el Perú en tan solo unas líneas resulta algo complejo para el autor. Sin embargo, podemos mencionar que la industria naval se remonta a mediados del siglo XIX, específicamente al 22 de mayo de 1845, con el nacimiento de la Factoría Naval de Bellavista y la adquisición del vapor *Rímac*. Ya en las últimas décadas del siglo

Construcciones Navales.indd 109 21/06/21 06:49

XIX, los buques de la Armada efectuaban su recorrido y carena en el dique flotante de la compañía Steam Navigation Co., conjuntamente con la Factoría de Bellavista. Para ese entonces, este centro de mantenimiento era conocido como el mejor establecimiento militar en el Pacífico. Años después, debido a los estragos de la Guerra del Pacífico, dejó de realizar sus operaciones.

Luego de este hito, el 31 de julio de 1938 se creó el dique seco, con el objeto de realizar trabajos de carena y reparación a los buques de la Armada Peruana y clientes particulares. De igual modo, se incorpora a los activos de la Marina de Guerra del Perú como parte del nuevo Arsenal Naval del Callao. Esto permitió darle un considerable impulso a las actividades relacionadas con las futuras construcciones navales que se llevarían a cabo en el SIMA-Perú.

Así, mediante Decreto Supremo 13, el 14 de febrero de 1950 se crearon los Servicios Industriales de la Marina S.A. (SIMA-Perú S.A.), sobre la infraestructura que contaba el Departamento Industrial del Arsenal Naval del Callao. SIMA-Perú asume así la administración del dique seco y sus talleres de maestranza. Este importante hito surge de la necesidad en el Perú de darle una mayor relevancia y aprovechamiento, desde el punto de vista técnico, comercial y económico, a las actividades que giraban en torno a los requerimientos de la Armada y a las solicitudes de la Marina Mercante y clientes privados.

Posteriormente, en el SIMA-Perú se llevaron a cabo importantes construcciones navales de alto bordo, como el BAP *Zorritos* de 12 000 TPM, el *Presidente Pardo* de 27 200 TPM, así como otras construcciones donde se resaltó un importante salto tecnológico, como el BAP *Montero* y el BAP *Mariátegui* de 2500 T de desplazamiento cada una. Estos ejemplos de proyectos desarrollados por el SIMA-Perú marcarían el inicio de una serie de retos que vendrían con el tiempo, debido a que, como órgano estatal autosostenible, tendría que llevar adelante el rubro comercial en diferentes líneas de negocio, como reparaciones navales, construcciones navales, metal mecánica (que involucraba construcciones de puentes a nivel nacional) y, por último, armas y electrónica, actividad orientada únicamente a Unidades Navales de la Marina.



Layout de las instalaciones del SIMA-Callao (1950). Se puede observar al dique seco con pocos años de haber sido inaugurado. Fuente: SIMA-Perú, *Historia del SIMA*.

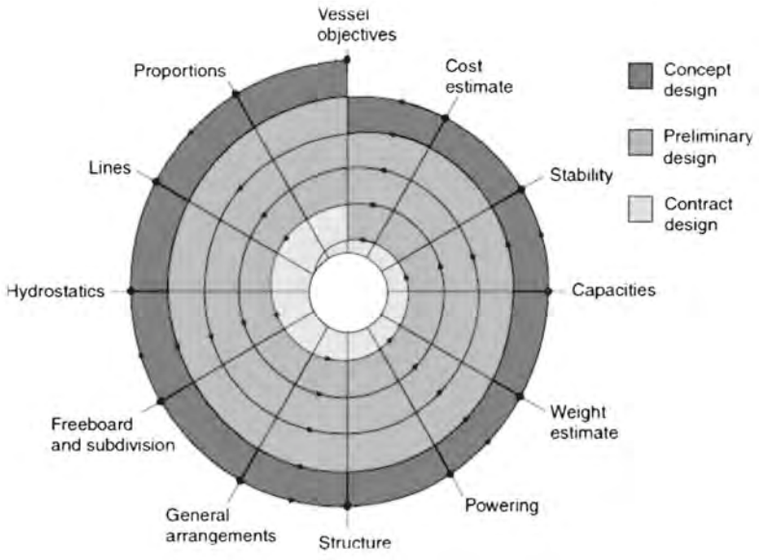


Momentos previos al lanzamiento de la fragata misilera BAP *Montero* en las instalaciones del SIMA-Callao el 8 de octubre de 1982. Fuente: SIMA-Perú, *Historia del SIMA*

Construcciones Navales.indd 110 21/06/21 06:49



La construcción naval depende de un gran número de procesos que intervienen desde las diferentes etapas de su ingeniería propiamente dicha, llámense conceptual, básica, de detalle y de mantenimiento, todas ellas pilares en el ciclo de vida total de una plataforma naval que se desempeñará para cumplir los roles operacionales requeridos por cada Armada en el mundo.



Espiral de proyecto referencial para nominar a las diferentes fases secuenciales que intervienen durante el proceso de obtención de capacidades y arquitectura de un proyecto de construcción naval. Adaptación de Bangladesh University of Engineering and Technology, Buxton, 1972.

Todo parte de un requerimiento o necesidad basado en especificaciones técnicas por parte del usuario final (armador) y asistido técnicamente por el astillero que desarrollará el proyecto (constructor), que, posteriormente, dimensiona la plataforma, donde intervendrá la arquitectura y el diseño. Se calcula la potencia efectiva necesaria para desarrollar la velocidad requerida durante un periodo establecido, el tipo de la estructura del casco y su compartimentaje, el tipo de planta de propulsión, distribución de energía eléctrica a bordo, sistemas auxiliares, plataformas de comunicación y navegación, sistemas de comando y control, así como los sistemas de armas, en caso sea necesario, y una amplia gama de sistemas inherentes de una Unidad Naval.

Como podemos ver, son muchos procesos relacionados entre sí, y dependen del adecuado planeamiento y desarrollo, propios de una espiral de proyecto que normalmente se plasma durante la ejecución de proyectos de construcción naval.

Como ya se ha mencionado anteriormente, uno de los objetivos de este artículo es entender la importancia y contribución que conlleva a desarrollar la construcción naval en el Perú, y, en específico, su impacto en el desarrollo social integrado a la Marina de Guerra del Perú.

2. Proyectos de construcción naval desarrollados en el SIMA-Perú en los últimos años

Si bien los acontecimientos mencionados anteriormente constituyeron un gran desarrollo en la industria naval en el Perú, y el SIMA-Perú a través de los años ejecutó importantes proyectos de construcción naval, como remolcadores, lanchas de transporte y patrulleras de costa para la Marina y clientes estatales y particulares, no fue hasta comienzos de 2012 cuando se marcaría el inicio a una serie de proyectos de gran envergadura que ocasionarían que el SIMA-Perú y la Marina de Guerra del Perú generaran una sinergia tal que conllevaría a ser un excelente estudio de caso en la industria naval en Latinoamérica.

Construcciones Navales.indd 111 21/06/21 06:49

Los proyectos de construcción naval estuvieron enmarcados desde hace cuatro décadas en los objetivos institucionales de la Marina de Guerra del Perú. Pero es en el último decenio cuando se empezó a satisfacer sus requerimientos como institución castrense y, por ende, los anhelos de toda una nación, deseosa de contar con una fuerza naval moderna construida por peruanos, con la entrega del segundo velero más grande del mundo, el BAP *Unión* de 3200 T de desplazamiento. Al BAP *Unión* siguieron, en orden cronológico, el Buque Auxiliar Multipropósito Nro. 1 (BAP *Pisco*) de 10 000 T de desplazamiento, las Patrulleras Marítimas Nros. 1, 2, 3 y 4 (BAP *Pativilca*, BAP *Cañete*, BAP *Piura* y BAP *Quilca*) de 500 T de desplazamiento cada una. Asimismo, el Remolcador Auxiliar de Salvamento (BAP *Morales*) de 500 T de desplazamiento, Plataformas Itinerantes de Acción Social con Sostenibilidad (BAP *Río Napo*, BAP *Río Morona*, BAP *Río Putumayo*, BAP *Río Putumayo II*, BAP *Río Yaravi* y BAP *Titicaca I*) de 250 T de desplazamiento y el Buque Auxiliar Multipropósito Nro. 2 (BAP *Paita*), actualmente en construcción, de igual desplazamiento y clase que el BAP *Pisco*, además de unidades de menor tonelaje pero de estratégica finalidad marítima, como son siete Lanchas de Transporte de Personal y cuatro Patrulleras de Interdicción Marítima, estas últimas también en construcción.

La Marina de Guerra del Perú, como Unidad Ejecutora del Ministerio de Defensa, forma parte del ámbito de aplicación del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP). En 2012 logró concretar la asignación de recursos económicos por parte del Ministerio de Economía y Finanzas, para la realización de los proyectos emblemáticos mencionados en el párrafo precedente. Así, aumentó considerablemente de un año para otro la disposición de recursos para tales fines, como ocurrió en 2014, cuando se logró destinar un monto de S/ 729 206 091 y con una ejecución del 94,2%[1]. Fue la primera vez que una Institución Armada del país destinaba semejante cantidad de recursos para el desarrollo de Proyectos de Inversión Pública en tiempos de paz, marcando un nuevo hito en la historia de la Industrial Naval en el Perú.

Tabla 1. Asignación de recursos anuales para Proyectos de Inversión Pública

AÑOS	RECURSOS ASIGNADOS (S/)	EJECUCIÓN ANUAL (%)
2012	296 783 885	97,7
2013	488 495 554	68,7
2014	729 206 091	94,2
2015	607 091 252	-

Cuadro comparativo anual de asignación de recursos para la Marina de 2012 a 2015, primeros años de la construcción de los proyectos emblemáticos (Hermoza, 2018).

1. HERMOZA, José (2018). *La capacitación y la gestión de los proyectos de inversión en la Marina de Guerra del Perú* (tesis de maestría en Gestión de Inversión Pública). Universidad Federico Villarreal. 2018.

Construcciones Navales.indd 112 21/06/21 06:49



Construcciones Navales para la Marina de Guerra en la última década: Contribuyendo con el Desarrollo Nacional

Como se ha mencionado anteriormente, uno de los principales proyectos emblemáticos fue el BAP *Unión*, un buque escuela a vela dotado de cuatro mástiles con aparejos del tipo Bricbarca. Su construcción ya estaba en los planes de la Marina y del Gobierno Peruano desde casi cuatro décadas atrás, y se concretó finalmente mediante el convenio suscrito con el SIMA-Perú, por modalidad de encargo, como parte del Proyecto de Inversión Pública denominado "Mejora de la instrucción en la mar del personal en proceso de formación de la Marina de Guerra del Perú", por un monto contractual de S/ 166,8 millones aproximadamente. El desarrollo de este proyecto demandó del SIMA-Perú un despliegue máximo de esfuerzos sin precedentes, tanto en su capacidad instalada de su infraestructura y equipamiento, como también en la exigencia de mano de obra calificada que actuó de forma directa e indirecta en el proceso constructivo de dicha embarcación.



Para lograr los acabados de precisión y detalles constructivos, propios de este tipo de embarcación, el primero de su clase construido en Sudamérica, el capital humano involucrado tuvo que contar con el asesoramiento y participación de organismos estatales e internacionales, con la finalidad de alcanzar una óptima calidad, acorde a los estándares internacionales que este tipo de embarcaciones demanda. Se materializó su reconocimiento como el velero más grande de Latinoamérica y uno de los más modernos, tras alcanzar el primer lugar en el evento náutico "Rendez-Vous 2017 Tall Ships Regatta" en Canadá, considerado entre las más importantes competencias internacionales de grandes veleros del mundo. Sin embargo, el BAP *Unión* no solo se desempeña como centro de formación de futuros Oficiales y Suboficiales de la Marina, sino que también contribuye como la primera Embajada Itinerante en representación del Estado Peruano, al proyectar una imagen del poder nacional y naval en los ámbitos diplomáticos, cultural, comercial y militar, durante su recorrido y atraque en los



Construcciones Navales.indd 113 21/06/21 06:49



Tres momentos importantes de la construcción del BAP *Unión*: erección de módulos de acero en gradas, lanzamiento al mar y navegación con velas. Fuente: SIMA-Perú.

principales puertos del mundo, como parte de sus Viajes de Instrucción al Extranjero realizados anualmente.

Casi en paralelo al inicio del proceso constructivo de esta emblemática unidad naval, comenzó otro proyecto ambicioso con fines operacionales navales y de guerra anfibia, transporte de tropas y vehículos, el BAP *Pisco*, el primer Buque Auxiliar Multipropósito de clase Makassar, también construido por el SIMA-Perú, mediante convenio suscrito por la modalidad de encargo, como parte del Proyecto de Inversión Pública denominado "Recuperación y mejoramiento del servicio de transporte y soporte logístico de las Fuerzas Armadas, en Buques Multipropósito de la Marina de Guerra del Perú para operaciones en el litoral", por un monto total aproximado de S/ 189,6 millones aproximadamente.

Al igual que el BAP *Unión*, el BAP *Pisco* contó con la supervisión del más alto nivel, tanto nacional como internacional, y se construyó en cooperación con el astillero surcoreano Daesun Shipbuilding & Engineering, uno de los mejores del mundo, mediante contrato de coproducción que incluyó transferencia tecnológica. Esta unidad naval, además de fines militares, también fue concebida y diseñada para acciones cívicas y ayuda humanitaria ante desastres naturales, mediante el transporte de alimentos, medicamentos, insumos de asistencia médica, personal médico y de defensa civil. Esto se puesto de manifiesto en 2019 y 2020, cuando transportó ayuda logística para el auxilio de la población y las zonas afectadas por las intensas lluvias y desbordes de ríos que azotaron a diferentes regiones del norte y sur del país. Actualmente, se encuentra en proceso constructivo una segunda unidad de iguales características con algunas mejoras tecnológicas.

Construcciones Navales.indd 114 21/06/21 06:49



Construcciones Navales para la Marina de Guerra en la última década: Contribuyendo con el Desarrollo Nacional







Tres momentos en la construcción del BAP *Pisco*: erección de módulos en gradas, lanzamiento y navegación. Fuente: SIMA-Perú.

Construcciones Navales.indd 115 21/06/21 06:49

En esta parte del presente artículo es necesario recalcar la importancia que tuvo el SIMA-Perú en la asociación con astilleros de talla mundial, con el fin de buscar una transferencia tecnológica a través de contratos que permitieron optimizar el diseño, el ensamblaje y los acabados de algunos buques construidos. Ese viene siendo el caso de la construcción del Primer y Segundo Buque Multipropósito para la Fuerza de Superficie y las Patrulleras Marítimas para la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Ha sido un proceso muy fructífero para el SIMA-Perú, ya que ha podido acoplar y plasmar la ingeniería desarrollada en las instalaciones del astillero, y generar un sinfín de oportunidades laborales, profesionales y de aprendizaje para las actuales y futuras generaciones.

Aunque de menor tonelaje, otra Unidad Naval construida que destaca por sus características es el BAP *Morales*, un Remolcador Auxiliar de Salvamento de 50 Toneladas de Bollard Pull, también encargado por la Marina mediante convenio suscrito correspondiente al Proyecto de Inversión Pública denominado "Recuperación de la capacidad de maniobra de buques en la Base Naval del Callao", con un monto contractual de S/ 22,1 millones aproximadamente. Esta Unidad fue concebida para realizar maniobras en la Base Naval del Callao en beneficio de la Unidades Navales que operan en la bahía del Callao, y también para realizar operaciones de salvamento y buceo en alta mar. Se trata del primer prototipo de su clase en el país. El diseño y la asistencia técnica estuvieron completamente a cargo del SIMA-Perú.



El BAP *Morales*, ya entregado a la Marina de Guerra del Perú, en la rada interior de la Base Naval del Callao. Fuente: SIMA-Perú.

Construcciones Navales.indd 116 21/06/21 06:49



3. Contribución al desarrollo nacional y gran aporte de la Marina de Guerra del Perú y el SIMA-Perú para el Estado

Un proyecto de construcción naval para fines operacionales en la mar logra reunir diversas industrias relacionadas; es decir, es un centro industrial de transformación de insumos y generación de ingeniería donde convergen industrias conexas y complementarias. Estas industrias suministran desde sistemas, equipos y maquinaria de ingeniería mecánica, eléctrica y de propulsión, hasta equipos eléctricos, electrónicos, de navegación, comunicaciones e informática. Varios estudios han estimado multiplicadores económicos asociados con el gasto de defensa en el rubro de construcción naval. La mayoría de las estimaciones resultantes están en el rango de 1,7-1,9; esto es, por cada USD 100 gastados directamente por un constructor naval, resultan actividades económicas por USD 70-90 adicionales en la región que opera el constructor naval.

Asimismo, cada proyecto de construcción naval trae consigo la captación y absorción de conocimiento y tecnologías por parte de profesionales, técnicos e infraestructura. De igual modo, el incremento de puestos de trabajo en proyectos de construcción naval, modernizaciones y reparaciones navales tiene un importante factor multiplicador. Esto se debe a que aproximadamente de cada empleo dado en un proyecto, resultan verdaderamente cuatro empleos en total dentro y fuera del astillero. Vale decir, si se tuvieran varios proyectos en paralelo, estos tendrían un efecto multiplicador de una razón de 1 a 4 por los proyectos que administra el astillero. Cada puesto de trabajo de mano de obra directa en un proyecto de construcción naval genera otros tres puestos de trabajo en la cadena de valor dentro y fuera del astillero.

Cuando hablamos de la cadena de suministros en cuanto a generación de puestos directos de trabajo en un proyecto de construcción naval, el impacto tiende a ser siempre positivo, debido a que de cada 1000 toneladas de acero a ser procesados (donde intervienen procesos de granallado, corte, doblado, plegado, rolado, calderería, soldadura, arenado, pintado, maquinarias y maniobras de traslado y hasta ensayos no destructivos [NDT]), se pueden generar hasta 1800 puestos de trabajo directos, sin contar con la generación de trabajos conexos e indirectos, como los procesos logísticos, administrativos, financieros, de recursos humanos, de capacitación e inducción, de gestión de proyecto, de control y planificación de la producción y hasta de mantenimiento.

Es decir, la generación de oportunidades dentro de un espectro social y económico es positivo y hasta necesario para mantener una región geográfica económicamente activa y agregando valor dentro y fuera de un astillero, sin contar con el producto final que se obtendrá para su uso determinado servirá para defender los intereses de nuestra soberanía a través de la administración y operación de la Marina de Guerra del Perú. Como vemos, los aspectos positivos se pueden medir desde diversas aristas económico-sociales.

Por otro lado, el sector industrial dedicado a la construcción y reparación naval es productivo en la creación de clúster industriales de actividades relacionadas con el puerto donde se ubican los astilleros. Esto adquiere especial importancia en la estrategia de desarrollo portuario y *hub* del Pacífico Sur, como debería ser el puerto del Callao.

En cuanto al impacto en seguridad nacional, los proyectos de construcción naval encargados por la Marina siempre resultan en elevar el cumplimiento de su misión, es decir, en las actividades ligadas a la vigi-

Construcciones Navales.indd 117 21/06/21 06:49

lancia y protección de los intereses nacionales en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, así como coadyuvar en el desarrollo económico y social del país.

A continuación, como manera de ejemplo, se presenta un cuadro que muestra valores vinculados a la estimación de costos de potenciales proyectos de construcción naval encargados o que serían encargados al SIMA-Perú, teniendo en consideración los componentes en bienes y servicios de mano de obra que adquiriría el astillero de proyectos específicos.

Tabla 2. Estimación de distribución de costos en bienes y servicios del componente nacional para un proyecto de construcción naval

Proyecto	Costo unitario	Plazo de construcción	Área de influencia	Costos de bienes	Costos de servicios (mano de obra)
PIASS *Ucayali* (2)	S/ 26 813 180	18 meses	Iquitos y Puno	S/ 12 870 326	S/ 8 580 217
Patrullera *Off-Shore* (3)	S/ 238 032 000	24 meses	Callao	S/ 3 311 200	S/ 35 704 800
Buques Auxiliares Logísticos (4)	S/ 39 000 000	26 meses	Chimbote	S/ 8 720 000	S/ 12 480 000
Lanchas Ambulancia (2)	S/ 410 000	6 meses	Chimbote/Callao	S/ 221 400	S/ 147 600
TOTAL ESTIMADO	**S/ 304 255 180**			**46%**	**22%**

Como podemos apreciar, el 22% relacionado con mano de obra en el componente nacional, ejecutando un promedio de 5000 toneladas de acero a ser procesado, generarían un aproximado de 3000 puestos de mano de obra directa, sin contar la indirecta que se obtendría. También se generaría un 46% de inyección económica en bienes provenientes del mercado nacional.

4. Plazos, retos y programas en el corto, mediano y largo plazo

La Industria Naval Peruana ha tenido una etapa importante de crecimiento. Sin embargo, como una industria de altísimo valor agregado, debe ser constante y sostenible en el tiempo a través de la implementación y puesta en marcha de ciertos programas de construcción naval por dos fundamentales razones. En primer lugar, la conservación del alistamiento que la Marina requiere y demanda para cumplir sus roles operacionales y, por ende, su misión y visión como Institución dedicada a la defensa y seguridad nacional. En segundo lugar, mantener activa la economía de nuestra región a través de la generación de puestos de trabajo, transferencia tecnológica y adquisición de bienes y servicios de procedencia nacional, para dar al astillero un ciclo de vida y autosostenimiento eficiente en el tiempo.

Lo mencionado en el párrafo precedente se logra mediante una conservación y extensión de la capacidad instalada para continuar desarrollando proyectos de gran envergadura, así como la modernización de la infraestructura, equipamiento, maquinaria y línea de producción existente, mejora continua en los proyectos de I+D, capacitación de personal ligado a proyectos de este tipo de línea de negocio y estrategias de integración con astilleros de renombre mundial.

Teniendo en consideración el ciclo de vida útil de una plataforma que efectúa labores de alto riesgo en la mar, es decir, la degradación de sus componentes, equipos y maquinaria, obsolescencia de sus sistemas e impactos del medioambiente en el que opera, es fundamental contar con un programa de construcción naval para la Marina en el mediano y largo plazo. Por esta

Construcciones Navales.indd 118 21/06/21 06:49



razón, el Proyecto de Construcción de Fragatas Multirrol se colocaría como uno de los proyectos más ambiciosos de la Marina y cumpliría a cabalidad con todo lo descrito en el presente artículo. Su necesidad está sustentada en el tiempo y recae también en la necesidad de renovar la flota actual de la Fuerza de Superficie componente y símbolo del Poder Naval.

En esta última década, la Marina de Guerra del Perú y el SIMA-Perú han sabido enfrentar grandes retos que han dado sus frutos, lo que se demuestra a través del cumplimiento de despliegues nacionales e internacionales, de diferente índole tanto humanitario como operacional. Se comprueba así que la voluntad de la Institución continúa firme e incólume de acuerdo con lo inculcado y enseñado por nuestro Gran Almirante Don Miguel Grau Seminario.

Bibliografía

- BOMBLE, Christian, KOENIG, Christian, ESQUÉN, Christian y BARZOLA, Gerardo. *Plan estratégico de la industria de reparaciones marítimo-navales del Perú* (tesis de maestría en Administración Estratégica de Empresas). Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima. 2013.
- CHUI, Alexander, CORNEJO, Karla, GAMERO, Magali, RÍOS, Vanessa, VALDIVIA, María y BENZAQUÉN, Jorge. (tesis de maestría en Administración Estratégica de Empresas). Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima. 2016.
- HERMOZA, José (2018). *La capacitación y la gestión de los proyectos de inversión en la Marina de Guerra del Perú* (tesis de maestría en Gestión de Inversión Pública). Universidad Federico Villarreal. 2018.
- Servicios Industriales de la Marina. *Historia del SIMA*. Callao: Sima-Perú.
- Servicios Industriales de la Marina, SIMA-Perú. *Memoria anual*. 2015. Callao: Sima-Perú.
- Servicios Industriales de la Marina, SIMA-Perú. *Memoria anual*. 2016. Callao: Sima-Perú.
- Servicios Industriales de la Marina, SIMA-Perú. *Memoria anual*. 2017. Callao: Sima-Perú.
- Servicios Industriales de la Marina, SIMA-Perú. *Memoria anual*, 2018. Callao: Sima-Perú.
- Servicios Industriales de la Marina, SIMA-Perú. *Memoria anual*, 2019. Callao: Sima-Perú.
- SUAZ, Alfredo. *La situación de la construcción naval en España. Perspectivas de un mercado global.* En: *Economía Industrial*, 2012. Nro. 386, pp. 49-60.

Construcciones Navales.indd 119 21/06/21 06:49



ANIVERSARIO DE LA FUERZA DE SUPERFICIE EN EL BICENTENARIO





CONTRALMIRANTE OSCAR ALEJANDRO TORRICO INFANTAS
Oficial de Superficie calificado en Electrónica y Comunicaciones. Siguió el curso Básico de Estado Mayor y de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Sirvió a bordo de unidades tipo Fragata Misilera clase Carvajal, así como Oficial de pelotón y de base contraterrorista integrando el Batallón Ligero de Infantería de Marina Nro.3. En el 2001 fue designado para servir como Oficial de Enlace en las Fuerzas Navales del Comando Sur de los EE.UU. en la base naval de Roosevelt Roads en Puerto Rico. Durante el año 2008-2009 participó en el curso Avanzado de Seguridad y Defensa Hemisférica en el Colegio Interamericano de Defensa, en Washington, DC., asimismo siguió la maestría en Defensa y Seguridad de la Universidad El Salvador – Argentina, participó en el Master de Relaciones Internacionales de la American Mtilitary University. En enero del 2018 es ascendido al grado de Contralmirante, participando en el curso de Comandante de Componente Naval de Fuerzas Combinadas (CFMCC) en Miami, auspiciado por el Naval War College de la Marina de los Estados Unidos. En el 2019 asume el cargo de Director de Proyectos Navales. El 1ro. de enero del 2021 es nombrado Comandante de la Fuerza de Superficie.

RESUMEN
A 200 años de la formación de la Fuerza de Superficie de la Marina de Guerra del Perú, el autor se refiere a su historia y su tradición. Así, relata episodios que transcurren desde la captura del pailebote Sacramento en marzo de 1821, hasta las actuales acciones de la Fuerza de Tarea 22, en apoyo a la Policía Nacional, para el cuidado de los ciudadanos peruanos en la lucha contra la pandemia por el COVID-19.

PALABRAS CLAVE
Fuerza de Superficie, fragata *Presidente,* buque *Rímac,* conflicto con Ecuador, BAP *Unión.*

ABSTRACT
After 200 years of the Peruvian Navy Surface Force inception, the author refers to its history and tradition. In this manner, he narrates episodes that elapse from the capture of the pailebot Sacramento in March 1821 until the current actions of the Task Force 22, in support to the National Police, for the care of the Peruvian citizens in the fight against the COVID-19 pandemic.

KEYWORDS
Surface Force, frigate *President*, ship *Rimac*, conflict with Ecuador, BAP *Unión*

Desde los albores de la esencia como nación, el mar ha sido un escenario relevante en la vida de nuestros antepasados. Fue a través del él que se forjó la independencia y fue en ese inmenso mar en donde se escribieron las páginas más sublimes de nuestra historia, con la Armada como la depositaria de ese honor.

Hace 200 años, la acción llevada a cabo por los hermanos Cárcamo, al norte de Paita, toma mayor relevancia al ser el génesis de lo que hoy constituye la Escuadra nacional. La captura del pailebote *Sacramento*, aquel 17 de marzo de 1821, y su posterior incorporación a las fuerzas independentistas, demostraba la imperiosa necesidad de construir una fuerza marítima que permita consolidar el esfuerzo patriota.

La acción valiente y audaz de los hermanos Cárcamo signa lo que sería el accionar de los hombres y mujeres de mar a lo largo de estos dos siglos.

La prueba de fuego de la naciente

Aniversario FAS.indd 121 21/06/21 07:05



Maqueta goleta *Sacramento.* Museo Naval del Perú.

Armada se daría pocos años después de la independencia, en el combate naval de Guayaquil de 1828, donde el fundador de la Marina, el inglés de nacimiento, pero peruano de corazón, Vicealmirante don Martín Jorge Guise, moriría en combate a bordo del buque insignia, la fragata *Presidente*, dejándonos un ejemplo claro del cumplimiento del deber.

Durante los siguientes años la Escuadra Nacional logró, a través de acciones concretas, fortalecer el liderazgo del país en la región.

No solo fuimos los pioneros en la navegación a vapor al adquirir el buque *Rímac* en 1848, audaces al desplegar en 1849 al bergantín *Gamarra*, que arribó al puerto de San Francisco para defender los intereses comerciales de los peruanos en plena fiebre del oro (un hito de la diplomacia y prestigio naval del Perú), sino también al circunnavegar el mundo a bordo de la fragata *Amazonas* en 1856 y en explorar la inmensidad de los ríos de nuestra selva a través de nuestras intrépidas tripulaciones.

En esta inicial travesía no podemos dejar de mencionar la noble acción del Comandante Juan Noel Lastra, al mando de la fragata *Mercedes*, quien, como dictan los designios del mar, tomaría la decisión de salvar a su tripulación y perecer a bordo del puente de su nave herida. Fue tal la magnitud de su gesto, que la Armada de su tiempo ordenó que un retrato de Noel fuera colocado en cada Cámara de los buques de la Armada.

La importancia de la Escuadra en la defensa y seguridad del país, de aquellos iniciales años de vida soberana, se vio reflejada cuando el Perú lideró la defensa regional durante el conflicto con España.

Durante esa época nuestros buques hicieron frente a la flota española no solo en nuestras costas, en el combate naval del Dos de Mayo en el Callao, con los monitores *Loa, Victoria* y el vapor *Tumbes*, y con tripulaciones de marinos que dotaron los cañones de defensa de costa; sino en el externo sur del continente, en el combate naval de Abtao en las costas chilenas, donde se demostró una vez más la necesidad de contar con un Poder Naval capaz de defender los intereses del país en donde estos se encuentren.

Sin embargo, ese objetivo no fue compartido por algunos líderes que, en los años previos a la denominada guerra del Guano y del Salitre, descuidaron nuestra escuadra, la dejaron a la suerte del mar y, con ello, establecieron el destino de la guerra.

A pesar de ese infausto hecho, fue notable la demostración de patriotismo, valentía y sacrificio de nuestras tripulaciones, quienes durante más de 6 meses pusieron en jaque a toda la Escuadra adversaria, preparada con anterioridad para obtener el control del mar.

Pero no solo las hazañas del monitor *Huáscar*, al mando de Don Miguel Grau Seminario y su estoica tripulación, son resaltadas en esa infausta guerra, sino también las muestras de magnanimidad para con el vencido del Caballero de los Mares, señal inequívoca

Aniversario FAS.indd 122 21/06/21 07:05





Vapor *Amazonas* primer buque de guerra peruano en circunnavegar el mundo en 1856. Foto: Archivo Histórico de Marina.

del comportamiento noble y humano que se encuentra grabado en la construcción de nuestra Armada y que está presente en el accionar de todo marino, como faro que guía su rumbo y fortalece el espíritu.

Debemos recordar la acción heroica de la corbeta *Unión*, al mando de su intrépido comandante, el entonces Capitán de Fragata Manuel Villavisencio, quien, con destreza, habilidad, arrojo y valía, supo sortear a la flota enemiga y efectuar la doble ruptura del bloqueo de Arica el 17 de marzo de 1880. Así, a pesar de la adversidad, la pericia y el atrevimiento del Marino peruano hicieron posible que llevara los pertrechos y el material de guerra que necesitaba nuestra Ejército para la defensa de la plaza.

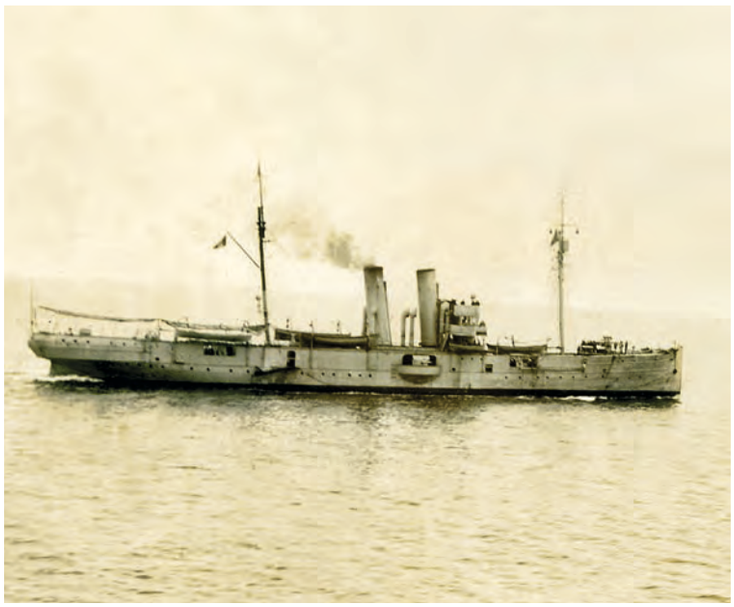
Esta acción naval eleva el orgullo peruano, pues nos señala que no importa la dificultad de la misión encomendada, debido a que la Nación nos exige no desfallecer ante lo descomunal que pueda ser el objetivo trazado.

Luego del infortunio de la guerra, nuestros hombres de mar iniciaron una extensa singladura para reconstruir nuestra Armada. La adquisición de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* siguieron al memorable crucero *Lima*, que repatriaría los restos de los caídos en la guerra, entre ellos del Almirante Miguel Grau.

Estas unidades estarían en servicio hasta la mitad del siglo pasado, y formaron el carácter y espíritu de lucha de nuestra fuerza de superficie, hasta convertirse en una verdadera escuela de mar.

En 1914 arribaría para unirse a la Escuadra el cazatorpedero *Teniente Rodríguez*, el primer buque de guerra en cruzar el canal de Panamá. Se iniciaron en esos años las primeras operaciones aeronavales con nuestros hidroaviones.

Aniversario FAS.indd 123 21/06/21 07:05



Crucero *Lima*. Archivo Histórico de Marina.

En 1933, durante el conflicto limítrofe con Colombia, se demostraría la importancia de la Escuadra, al conformar la denominada Fuerza Avanzada del Atlántico. Fue la primera vez que buques nuestros operaban durante un conflicto en otro océano. La sola presencia de esta Fuerza Naval desplegada serviría para evitar un escalamiento mayor de la guerra.

En las décadas siguientes, la Escuadra Peruana llevó a cabo la captura de buques de la flota del armador Aristóteles Onassis, embarcaciones que pescaban ilegalmente en nuestro dominio marítimo. De este modo, se generó un hito claro y aleccionador referido a que las Fuerzas Navales en el Perú están preparadas para cumplir con su misión tanto en tiempo de paz como en guerra.

Durante los diversos conflictos con el Ecuador (en 1941, en Falso Paquisha en 1981 y en la cordillera del Cóndor en 1995), los buques de la Escuadra, enarbolando el Pabellón de la Patria, se desplegaron hacia la zona norte para custodiar el Mar de Grau y evitaron cualquier intromisión a la soberanía nacional al disuadir al adversario. Estas acciones permitieron contribuir a la ansiada paz.

Luego de esta hazaña y con una visión meridianamente clara de la importancia de mantener una Escuadra activa, se incorporarían a la Fuerza de Superficie los destructores *Ferré* y *Palacios*, primeras unidades con capacidad misilística en la región, las corbetas clase "Velarde" y las fragatas clase "Lupo". Dos de ellas fueron construidas a mediados de la década de 1980 en los Servicios Industriales de la Marina (SIMA), institución pionera en construir este tipo de buques en el Pacífico Sur. También arribarían los cruceros *Grau* y *Aguirre*, este último dotado con los helicópteros misileros Sea-King, que se constituiría en la columna vertebral de



Ceremonia de incorporación B.A.P. *Quiñones*. Archivo Histórico de Marina.

Aniversario FAS.indd 124 21/06/21 07:05



la defensa del mar de la nación y mantendría el liderazgo regional.

Sin embargo, este rumbo institucional tuvo que ser variado por los acontecimientos que vivía la patria, azotada por el flagelo e insania terrorista, que comprometió a la Fuerza de Superficie a su activo más valioso, su personal. Ellos conformarían los Batallones Ligeros de Combate y de Infantería para enfrentar a las huestes del terrorismo en las alturas de Ayacucho y en la agreste selva del país. Derramaron su sangre en la defensa y consolidación de la paz y la democracia en el país.



BAP. *Tacna*. Foto: DIMAR.

Lograda la paz se incorporarían, a inicios del presente siglo, las fragatas *Aguirre, Palacios, Bolognesi* y *Quiñones,* con la finalidad de mantener vigentes ciertas capacidades que se habían degradado durante la década del terrorismo.

En los últimos años hemos experimentado mayores desafíos que han puesto a prueba nuestra resiliencia, como desarrollar programas de actualización tecnológica para el mejoramiento de las capacidades operacionales de nuestras fragatas e incorporar nuevas unidades para cumplir con mayor eficiencia nuestros diversos roles y tareas. Además, hemos ampliando nuestro brazo de acción con el reemplazo de la línea de misiles y los helicópteros embarcados. La llegada del BAP *Tacna*, la construcción del BAP *Pisco* y próximamente el BAP *Paita* han extendido nuestra capacidad de proyección estratégica y de asistencia humanitaria. De igual forma, la transferencia del BAP *Ferré* y seguidamente el BAP *Guise* contribuyen significativamente al proceso de transición con miras a alcanzar, en el mediano plazo, la renovación de nuestra Escuadra con unidades multirrol altamente flexibles y polivalentes.



BAP. *Ferré*. Foto: DIMAR.

Mención aparte merece la construcción e incorporación del BAP *Unión*, velero largamente anhelado y que hoy cumple un importante rol en el adiestramiento y entrenamiento de nuestras futuras dotaciones, y también en la difusión de la imagen del país en el extranjero.

En esta misma línea, se debe agregar nuestra contribución

Aniversario FAS.indd 125 21/06/21 07:05



Buque escuela a vela Unión frente al cabezo norte de la isla San Lorenzo, arribando al Callao. Orlando Yantas. Buque Escuela a Vela Unión.

en apoyo a la política exterior del Estado, a través de la participación de nuestras unidades en ejercicios multinacionales, como RIMPAC (con las armadas de la región Asia-Pacífico, Rim of the Pacific) en el área de Hawái, UNITAS (con las Armadas de la región americana), PANAMAX (ejercicio de protección del canal de Panamá), SIFOREX (Silent Forces Exercise frente a nuestras costas) y SOLIDAREX (orientado a mejorar las capacidades para enfrentar las consecuencias de los desastres naturales y proyectar la ayuda humanitaria). Estos ejercicios buscan incrementar nuestra interoperabilidad, compartir experiencias y doctrinas, así como fortalecer lazos de amistad y cooperación con otras Armadas del mundo.

Hoy por hoy, los hombres y mujeres que dotan las Unidades Navales que componen la Fuerza de Superficie están comprometidos con un alto nivel de profesionalismo, elevada moral y mística, a fin de garantizar la seguridad y defensa nacional. Al mismo tiempo, dedican el día a día conformando la Fuerza de Tarea 22 en apoyo a la Policía Nacional, para la protección a nuestros conciudadanos ante el flagelo de la pandemia, la cual ha cobrado la vida de muchos compañeros de armas en el cumpliendo de su deber.

Aniversario FAS.indd 126 21/06/21 07:05



Rindamos hoy el justo homenaje que merecen todos aquellos valerosos hijos de la Patria, que con su sangre y valor dieron y siguen dando un digno ejemplo de abnegación y entrega, ejemplo que como Marinos debemos mantener siguiendo el decisivo y tenaz derrotero, de nobleza y acero, de lealtad y coraje, de entusiasmo y honor, de valentía y audacia, de unión y sacrificio, dignificando el pasado de poder y gloria de las tripulaciones de los buques de nuestra Armada.

En este Bicentenario, las dotaciones de los buques de la Fuerza de Superficie renovamos nuestro compromiso de servicio a la patria, de abnegación y profesionalismo, para continuar navegando al rumbo firme que exige la patria, orgullosos de nuestro pasado, comprometidos con el presente y optimistas de nuestro futuro.



Fuerza de Superficie, Marina de Guerra del Perú.

Aniversario FAS.indd 127 21/06/21 07:05

PALABRAS POR EL 142 ANIVERSARIO DEL COMBATE NAVAL DE IQUIQUE



Combate Naval de Iquique por Fernando Saldías. Estado Mayor General de la Marina.

Iquique.indd 128 29/06/21 10:59 32p. m.



Palabras por el 142 Anversario del Combate Naval de Iquique



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 seis 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), *Guise.- Un marino británico-peruano para todos los tiempos* (2017) *Los Submarino R de la Armada Peruana* (2020) y *La Misión Naval Americana en el Perú* (2020). 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

En Iquique, Grau se reveló ante la historia. En palabras del doctor De la Puente Candamo, "El combate de Iquique representa para el Perú una afirmación de sus principios y de su forma de hacer la guerra". De este modo, las aguas que bañan la costa de Iquique no fueron sólo testigos de un combate frío y terrible, con disparos de cañón, maderas destrozadas, gritos espantosos, oraciones suplicatorias, y recuerdos de familia. Fueron el lienzo donde el destino pintó uno de los hechos navales más caballerosos que la historia marítima haya registrado.

PALABRAS CLAVE

Miguel Grau, Huáscar, Esmeralda, Iquique.

ABSTRACT

At Iquique, Grau revealed himself in the face of history. In the words of the doctor De la Puente Candamo, "For Peru, the battle of Iquique represents a statement of its principles and its manner to make war." In this manner, the waters that bath the coast of Iquique not only were witness of a cold and terrible battle, with cannon fire, shattered wood, horrifying screams, supplicatory prayers and family memories. They were the canvas where destiny painted one of the most chivalrous naval events that maritime history has registered.

KEYWORDS

Miguel Grau, Huascar, Esmeralda, Iquique.

Es un honor hacer uso de la palabra en esta mañana y rememorar con ustedes un evento digno de estos tiempos. Una de las fechas más importantes dentro del calendario naval y hasta del nacional.

Sobre el combate naval de Iquique podemos tener varias lecturas, como por ejemplo la táctica y la humana.

Para ello, debemos comenzar por el principio. El 2 de abril de 1879, José Antonio de Lavalle, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del gobierno del Perú ante el de Chile, remitió al presidente Mariano Ignacio Prado un telegrama sosteniendo: "Se va a declarar guerra al Perú. Refuercen Iquique". A los pocos días se declaró la guerra y el prefecto de Tarapacá, Justo Pastor Dávila informó que: "A las 04 h 55 m pm. Iquique bloqueado por buques de guerra chilenos". Se concretaba así la primera invasión efectiva al dominio marítimo peruano. Nótese la importancia táctica de Iquique, pues habría sido

Iquique.indd 129 29/06/21 10:59 34p. m.



Rescate de naúfragos en el combate naval de Iquique, 21 de mayo 1879. Fernando Saldías. Cripta de la Escuela Naval del Perú.

identificada por las fuerzas de Chile como un punto de quiebre para la resistencia peruana.

Este bloqueo duró 45 días, siendo, curiosamente, Arturo Prat el encargado de comunicárselo a la autoridad peruana en Iquique.

La fuerza naval bloqueadora esperaba que la peruana arribase al puerto y se produjera el combate decisivo. Sin embargo, ante la larga espera, decidió zarpar rumbo al Callao, dejando sosteniendo el puerto a la *Covadonga* y a la *Esmeralda*. Por causa del azar, la escuadra peruana había zarpado casi al mismo tiempo rumbo al sur. Se habrían cruzado a la altura de Atico sin visualizarse mutuamente.

El zarpe de la Escuadra peruana respondió a un análisis de la situación similar a la llamada Apreciación del Comandante, llevada a cabo por altos funcionarios del gobierno y con la asistencia de personas entendidas en la materia, entre ellos los capitanes de navío Miguel Grau y Juan Guillermo More. Luego de contrastar las posibilidades del enemigo, así como los cursos de acción propios, se tomó la decisión de que Mariano Ignacio Prado enrumbase lo antes posible hacia el puerto de Arica, que fungiría de base avanzada para las fuerzas peruanas.

De ese modo, el monitor *Huáscar* y la fragata *Independencia* arribaron a Iquique en la mañana del 21 de mayo. Inicialmente, Miguel Grau iba a entablar combate con la *Covadonga*, mientras que Juan Guillermo More lo haría con la *Esmeralda*. Sin embargo, y debido a la breve parada del *Huáscar* para recibir información del capitán de puerto, los objetivos se intercambiaron ante la fuga de la *Covadonga*, comandada por un hijo de peruana y sobrino del entonces Comandante General de la Marina de Guerra del Perú.

Iquique.indd 130 29/06/21 10:59 35p. m.



El combate en sí comenzó a las 8 de la mañana y terminó a las 1210 de la tarde. En un inicio, Grau intentó derrotar a la *Esmeralda* con cuarenta tiros de su artillería. Ante la falta de precisión de los peruanos, optó por el uso del espolón. Hasta antes de este combate, sólo tres combates navales entre blindados daban la experiencia y lecciones del uso de esta arma en el nuevo tipo de buque. Uno de ellos fue la del mismo *Huáscar* en el combate naval de Pacocha de hacía dos años. "Así pues, al 21 de mayo no había más experiencia acumulada en el empleo del espolón".

El hundimiento de la *Esmeralda* llevó consigo una carga emotiva muy importante para Chile. De hecho, en la mañana del 21 de mayo, el *Huáscar* entabló combate contra el buque bloqueador. Como se ha sostenido, al comienzo se buscó hundirla con la artillería naval, sin embargo, la falta de entrenamiento -tantas veces exigido por Grau- llevó a cambiar la táctica de ataque: "La dotación del buque nueva, casi en su totalidad, necesita hacer ejercicios constantemente y muy en particular adiestrarse en el manejo de la artillería", sostuvo con antelación nuestro héroe.

Al más puro estilo cartaginés se empleó el espolón contra la madera enemiga. Producto de la tercera embestida, la *Esmeralda* ingresaba a su tumba marina, llevándose consigo a la resistencia de su tripulación.

El comandante del *Huáscar* lograba su primera victoria naval en esta contienda que él mismo llamó fratricida. Antes de proseguir, quiero compartir el relato que nos dejó el periodista Julio Octavio Reyes, embarcado en el *Huáscar* y testigo de primera mano de lo sucedido en esta fecha, pues nos permite conocer el momento, los ánimos, así como la distribución del cuerpo humano del monitor.

"Tripulantes del *Huáscar* -sostuvo Grau-: ha llegado la hora de castigar al enemigo de la patria y espero que lo sabréis hacer, cosechando nuevos laureles y nuevas glorias dignas de brillar al lado de Junín, Ayacucho, Abtao y el 2 de mayo. Viva el Perú".

Peculiar perspectiva histórica de nuestro héroe al reconocer las victorias terrestres independentistas en las cuales participó su padre, así como en las navales; habiendo participado directamente en una de ellas como comandante de la *Unión*.

Al respecto, el distinguido jurista peruano Carlos Fernández Sessarego sostuvo que "la libertad es proyección de actos o conductas en función de un futuro apoyándose en el pasado". Frase precisa para Iquique y para la vida de Miguel Grau.

Podemos asegurar con este extracto de sus palabras, que Grau tenía conciencia histórica de su misión y del uniforme que vestía. No era un improvisado marinero del día a día. Reconocía que era heredero por sangre y peruanidad de un legado que no podía mancillar.

Siguiendo con Octavio Reyes, nos cuenta que "los oficiales, marineros, grumetes, soldados todos, en fin, hasta los guardiamarinas de 15 a 16 años se abrazaban llenos de entusiasmo y corrían a sus puestos con una entereza espartana".

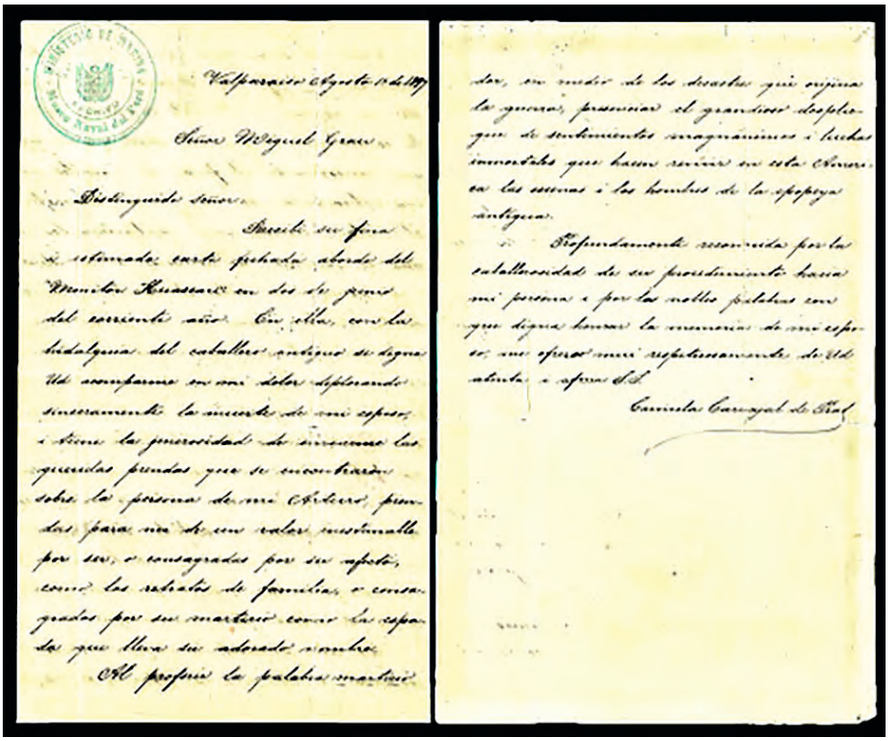
Amplia peruanidad se respiraba entre la tripulación del *Huáscar*, pues entre Grau, Enrique Carreño, Melitón Carbajal, Ramón Freire, Diego Ferré, Ezequiel Otoya, Carlos de los Heros, entre muchos más representaban por sus orígenes y condiciones sociales al Perú. Este pedazo de patria flotante fue el escudo y esperanza grande de la nación.

Como sabemos, fue al tercer intento que la *Esmeralda* se perdió inmediatamente falleciendo el 75% de su tripulación. El rescate

Iquique.indd 131 29/06/21 10:59 35p. m.



de los 62 náufragos de la *Esmeralda* dándolesropayuna buena atención -en palabras del teniente primero chileno Luis Uribe, sobreviviente del naufragio- refleja el ejemplo "de un jefe cabal que defiende a su patria sin olvidar la naturaleza humana de sus adversarios".



Carta de Carmela Carbajal viuda de Prat al Capitán de Navío Miguel Grau Seminario.
Fuente : Archivo Histórico de Marina

Imaginemos a los del *Huáscar*, quienes durante estos espolonazos oyeron el estruendo de los disparos de sus dos cañones Armstrong de 300 libras, el fuego de fusilería, metralla y granadas de mano, así como experimentar el sacudón que sufrieron ante la brusca frenada, efecto del impacto con el buque enemigo.

La victoria táctica se consiguió.

Ahora, espero presentarles la lectura humana:

El padre Humberto Suarez Álvarez, capellán de la Escuela Naval en 1927 recordó que Santo Tomás sostuvo que todos tenemos "tres acreedores principales [...] Dios, la familia y la patria [...] sin Dios no sería nada, sin nuestra familia y sin nuestra patria no seríamos lo que somos [...] Y como la patria no es más que el desarrollo histórico y normal de la familia, nuestros deberes para con la patria son una extensión de nuestros deberes para con la familia".

El llegar a ser consciente de ello bajo la inmensa presión que produce la guerra y, específicamente, el combate inminente en sí, evidencia la calidad humana real y sin máscaras de los protagonistas.

Es en esta línea, que el combate naval de Iquique ocurrido el 21 de mayo de 1879, entre el *Huáscar* y la *Esmeralda*, fue el escenario donde la coherencia espiritual de Miguel Grau con sus tres acreedores tomistas estampó el inicio de lo que el distinguido historiador peruano José Agustín de la Puente Candamo, llamó "la *guerra de Grau*", aquella que tuvo "la voluntad de una guerra sin excesos [...] fruto no de una circunstancia pasajera sino del estilo humano y caballeresco del comandante del *Huáscar* [...]".

"La intención surge del corazón, y la palabra humana debe ser reflejo del corazón y la

Iquique.indd 132 29/06/21 10:59 35p. m.



mente" sostuvo el autor Álvaro Silva en su magnífica obra sobre Tomás Moro.

Es por ello, que tanto en el parte que Grau eleva oficialmente informando de los sucesos y resultados del combate, así como la carta íntima-familiar que le envía a su cuñada Manuela Cabero Núñez, casada con el marino chileno Oscar Viel y Toro, se confirma lo escrito a la viuda de Arturo Prat, doña Carmela Carvajal: Que tanto su esposo, como quienes lo acompañaron en la *Esmeralda* "fallecieron víctimas de su temerario arrojo".

Estas misivas permiten apreciar con agrado y sano orgullo el mismo mensaje que revela la coherencia y seguridad moral de Grau. No existió doble discurso ni temor de reconocer el valor del digno adversario y su tripulación, quienes "perecieron víctimas de su temerario arrojo".

Casi cuarenta años después, el joven articulista de la revista *Mundial*, Edgardo Rebagliati, entrevistó a Dolores Cabero viuda de Grau. De esta conversación se confirma la humanidad del comandante del *Huáscar*. Acá un extracto:

"- [...] ¿Qué le dijo de Prat?

– Que al verlo caer sobre la cubierta del *Huáscar* descendió presuroso de la torre de comando pero que en el entrevero de la lucha no pudo llegar a él con la presteza deseada y solo tarde, cuando uno de los tripulantes del barco acababa de victimarlo [...]".

Y no podía ser otro modo. Grau vivía un cristianismo verdadero. El distinguido sacerdote, Monseñor José Antonio Roca y Boloña dijo sobre este particular que "Miguel Grau era, señores, un guerrero cristiano. Hombre de fe, toda su confianza se cifraba en Dios".

Los sucesos de Iquique nos brindan muchas lecciones de compromiso con la patria, la coherencia de vida, la solidez de los principios, el respeto por la vida humana. También nos recuerdan aquella bella frase de Eric Voegelin, quien sostuvo que "Nadie está obligado a participar en la crisis espiritual de una sociedad; al contrario, todos estamos obligados a evitar esta locura y vivir nuestras vidas de forma ordenada". Grau lo hizo, pues no cayó en las bajezas humanas propias de la guerra. No se dejó llevar por el orgullo y consejos chauvinistas contrarios a su concepción del mundo y la humanidad.

En Iquique, Grau se reveló ante la historia. En palabras del doctor De la Puente Candamo, "El combate de Iquique representa para el Perú una afirmación de sus principios y de su forma de hacer la guerra".

De este modo, las aguas que bañan la costa de Iquique no fueron sólo testigos de un combate frío y terrible, con disparos de cañón, maderas destrozadas, gritos espantosos, oraciones suplicatorias, y recuerdos de familia. Fueron el lienzo donde el destino pintó uno de los hechos navales más caballerosos que la historia marítima haya registrado.

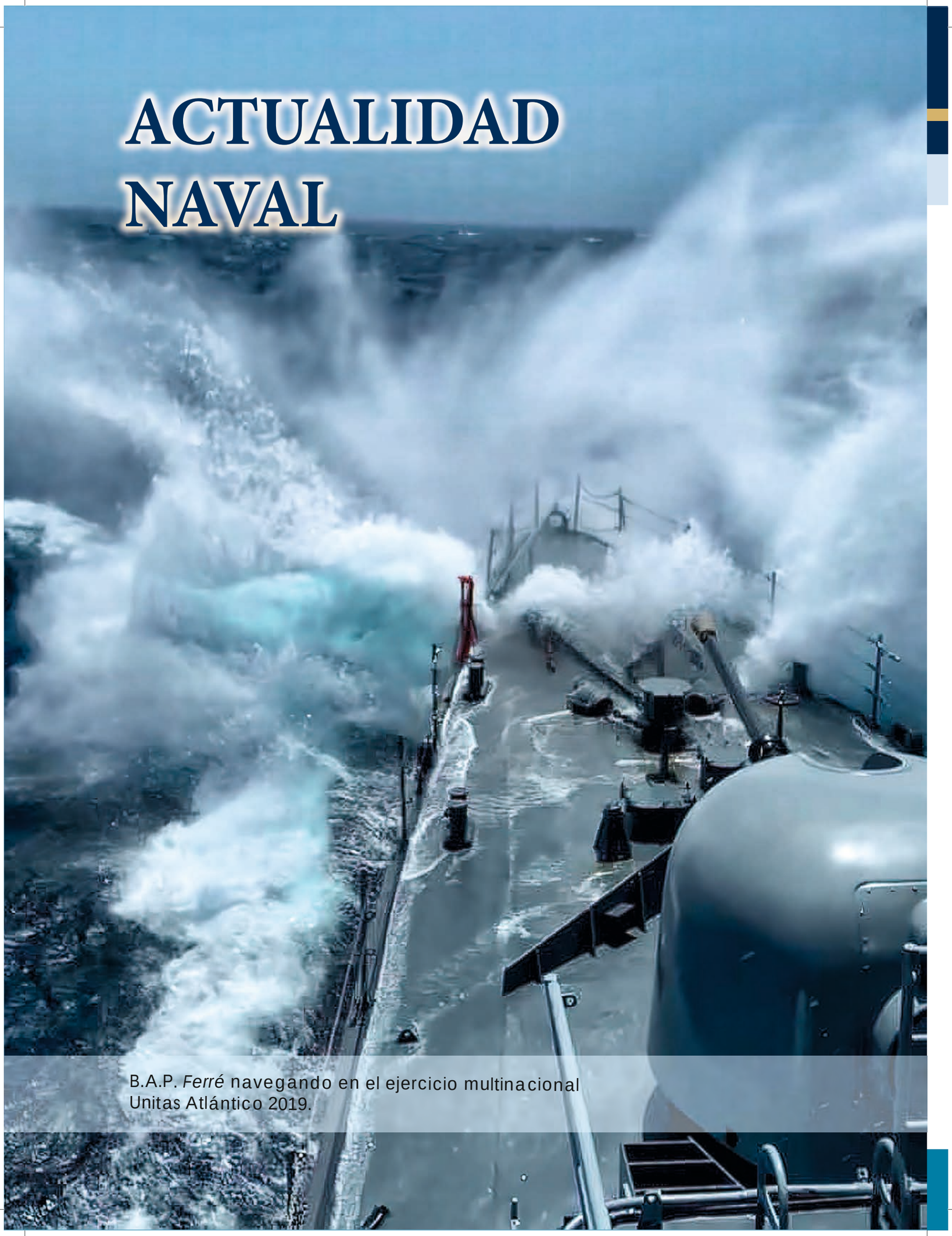
Para terminar, deseo compartir una breve parte de la obra *El Alcalde de Zalamea* de Calderón de la Barca, que, si bien no podemos asegurar que Grau la haya leído, sí puedo confirmar que la vivió.

"Al rey la hacienda y la vida
Se ha de dar; pero el honor
Es patrimonio del alma,
Y el alma sólo es de Dios".

¡VIVA LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ!
¡VIVA EL PERÚ!

Iquique.indd 133 29/06/21 10:59 35p. m.

ACTUALIDAD NAVAL



B.A.P. *Ferré* navegando en el ejercicio multinacional Unitas Atlántico 2019.

LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

Patrulleras de Interdicción Marítima “Combat Boat” CB – 90 próximamente surcarán el Mar de Grau



De cara al bicentenario de la independencia nacional y de la Marina de Guerra del Perú, en el Taller X41 del Centro de Operaciones del SIMA se encuentran en proceso de construcción las modernas Patrulleras de Interdicción Marítima “Combat Boat” CB-90, que ampliarán las capacidades de seguridad y control del escenario acuático.

Estas unidades, que reforzarán la lucha contra ilícitos mediante las operaciones de interdicción para combatir la pesca ilegal, narcotráfico, contrabando, entre otros delitos, se construyen con el asesoramiento técnico del reconocido astillero sueco N. Sundin Dockstavarvet AB, que comprende la asistencia técnica, la transferencia tecnológica y la captación de nuevas tecnologías de construcción naval.

Las modernas patrulleras poseen un desplazamiento de carga de hasta 24,4 toneladas, pueden navegar con una velocidad mayor a 40 nudos y tienen una capacidad para 20 personas a bordo. Además, cuentan con sistemas electrónicos de comando y videovigilancia, así como sistemas de navegación de última generación. Presentan una sola plataforma con capacidad para efectuar múltiples misiones, capaz de adaptarse a diferentes operaciones.

Sus dimensiones son de 16,29 metros de eslora (largo), 14,95 metros de largo del casco, 3,4 metros de puntal (alto hasta el radar) y una manga (ancho) de 41 metros. Tienen un casco de aluminio reforzado y una rampa de proa que les permite asumir operaciones militares con Infantes de Marina o Comandos Anfibios para desembarco en zonas costeras o ribereñas de difícil acceso.

La Ministra de Defensa, Nuria Esparch Fernández, y el Ministro de la Producción, José Luis Chicoma Lúcar, visitaron en marzo de 2021 el Taller X41 del SIMA, para inspeccionar los avances de la construcción de estas modernas unidades y firmar la quilla de la tercera patrullera, tradicional acto que marca la construcción de un proyecto naval.

Con las CB-90 los Servicios Industriales de la Marina consolidan su liderazgo en el Pacífico Sur, y se posicionan como socio estratégico para Dockstavarvet.

10.Noticias Nacional Nº3.indd 135 29/06/21 11:02 15p. m.

Despliegue Operacional SUBDIEX 2020-2021



Hace 19 años, la Marina de Guerra del Perú participa en el Despliegue Operacional Submarine Diesel Exercises (SUBDIEX), que se realiza anualmente con la Flota del Atlántico de la Armada de Estados Unidos, donde los submarinos peruanos ponen a prueba su nivel de adiestramiento y habilidades de trabajo en equipo, en un ambiente de intensas actividades y por periodos prolongados.

El 23 de noviembre de 2020 el submarino BAP *Pisagua* SS-33, bajo el comando del Capitán de Fragata Luis Deza Guzmán, zarpó para participar en la última edición del ejercicio SUBDIEX, en el cual realizarán maniobras de guerra antisubmarina y guerra antisuperficie en la mar. Asimismo, la dotación de la unidad peruana participará adicionalmente en cursos de instrucción y entrenamiento.

Durante su tránsito, el BAP *Pisagua* arribó al puerto de Balboa, donde fue recibido por una comitiva encabezada por el Agregado de Defensa a la Embajada del Perú en la República de Panamá, Capitán de Navío Carlos Guerrero Malpartida. Posteriormente, llegó a Mayport, Florida, el 16 de diciembre de 2020, para iniciar las operaciones de la Iniciativa Submarina Diésel-Eléctrica (DESI) 20/21, lo que marcó el 17.° despliegue de Perú y el 40.° despliegue bajo esta iniciativa regional de participación de Nación Socia.

El Comandante y la dotación del BAP *Pisagua* fueron recibidos por una comitiva presidida por el Comandante de las Fuerzas Navales del Comando Sur y de la Cuarta Flota de Estados Unidos, Contralmirante Donald Gabrielson, quien estuvo acompañado por el Contralmirante Jorge Zegarra, Agregado Naval en Estados Unidos.

Los ejercicios, que se desarrollaron en las costas este y oeste de Estados Unidos, tienen como fin mejorar la operatividad de las Armadas participantes contra las amenazas del mundo real. El 26 de febrero de 2021 finalizó el Despliegue Operacional "SUBDIEX 2020-2021". El Contralmirante Donald Gabrielson destacó y aplaudió el profesionalismo de la dotación del submarino BAP *Pisagua*, y entregó un diploma y una placa recordatoria al Comandante de la unidad.

Finalmente, el 7 de marzo la unidad peruana arribó a la Base Naval del Callao. El Comandante del BAP *Pisagua* entregó, como es tradicional, el gallardete de la Fuerza de Submarinos al Jefe de Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, tras cumplir exitosamente la misión.

10.Noticias Nacional Nº3.indd 136 29/06/21 11:02 16p. m.

Incorporación de Patrulleras de Interdicción Marítima en la Base Naval del Callao



Para fortalecer la capacidad operativa de la Autoridad Marítima Nacional en la lucha contra la pesca ilegal en el litoral peruano y las acciones de supervisión, control y fiscalización de actividades marítimas, la Marina de Guerra del Perú incorporó dos Patrulleras de Interdicción Marítima.

El acto contó con la presencia de la Ministra de Defensa, Nuria Esparch Fernández; el Ministro de Producción, José Chicoma Lúcar; el Comandante General de la Marina, Almirante Ricardo Menéndez Calle, entre otras autoridades navales, quienes recorrieron el interior de las flamantes unidas, que fueron bautizadas como Patrulleras *Punta Sal* (PI-1301) y Cabo Blanco (PI-1302), tras ser bendecidas por el Capellán de la Base Naval del Callao.

Estas embarcaciones cuentan con tecnología de punta en los equipos de navegación y comunicaciones, que permitirán al personal realizar su labor segura y adecuadamente, teniendo en cuenta que en algunas operaciones los Guardacostas deberán permanecer periodos prolongados de navegación y afrontar condiciones climáticas adversas.

Poseen gran autonomía de navegación y pueden permanecer por mucho más tiempo en el área de operaciones sin ser reabastecidas, por lo que serán capaces de efectuar seguimientos de naves sospechosas de forma más segura y eficiente. De igual modo, facilitarán la realización de operaciones de búsqueda y rescate de embarcaciones o personas, tanto en incidentes en aguas costeras como en casos suscitados lejos de la costa.

10.Noticias Nacional Nº3.indd 137 29/06/21 11:02 17p. m.

Incorporación de la PIAS *Río Yavarí* a la Marina de Guerra del Perú e inicio de la Campaña de Acción Social 2021



Las Plataformas Itinerantes de Acción Social Sostenible (PIAS) son naves fluviales diseñadas para realizar labores de atención médica y social en beneficio de la población de la zona rural de Loreto. Con la reciente incorporación del BAP *Yavarí* serían seis las unidades de este tipo, construidas por los Servicios Industriales de la Marina, cuyo principal reto tecnológico es su escaso calado para permitir el acceso a los enclaves más remotos de la Amazonía peruana.

Esta nave tiene una eslora total de 48 metros y una manga máxima de 10 metros. Posee un puntal a la cubierta principal de 2,20 metros y un calado de diseño de 0,82 metros. Puede albergar una dotación de 43 tripulantes y alcanza una velocidad de 9 nudos.

En la construcción de la PIAS *Río Yavari*, la mano de obra nacional procesó 216 toneladas de acero y empleó a más de 70 trabajadores en forma mensual, consolidando un clúster nacional asociado a una actividad intensiva en mano de obra y tecnología como es la construcción naval.

En el embarcadero de la Estación Naval "Capitán de Corbeta Manuel Clavero Muga" en Iquitos, el 20 de abril de 2021 se llevó a cabo la incorporación de la PIAS *Río Yavarí* a la Marina de Guerra del Perú. La Ministra de Desarrollo e Inclusión Social, Silvana Vargas Winstanley, bautizó a esta unidad, que será gestionada por el Programa Nacional PAIS.

En el acto estuvo presente la Ministra de Defensa, Nuria Espach Fernández; el Comandante General de la Marina, Almirante Ricardo Menéndez Calle; el Jefe de Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Silvio Alva Villamón; el Comandante General de Operaciones de la Amazonía, Vicealmirante César Colunge Pinto, entre otras autoridades civiles y militares.

La recientemente incorporada unidad zarpó junto con los buques de la Armada Peruana *Río Yahuas*, *Río Napo*, *Río Morona*, *Río Putumayo I*, *Río Putumayo II*, y *Pastaza*, para dar inicio a la I Campaña de Acción Social de 2021, que recorrerá las cuencas hidrográficas de los ríos Amazonas, Napo, Curaray, Putumayo, Morona, Yavarí y Tigre. Tiene programado su arribo a 146 comunidades indígenas del área rural del departamento de Loreto.

Este trabajo articulado se realiza con la participación de los Ministerios de Salud, Cultura y Mujer y Poblaciones Vulnerables, los Gobiernos Regionales de Loreto, Puno y Ucayali, las Direcciones Regionales de Salud de dichas regiones, el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil (Reniec) y el Banco de la Nación.

10.Noticias Nacional Nº3.indd 138 29/06/21 11:02 18p. m.

En las PIAS viajan profesionales multisectoriales que brindarán atenciones médicas, desde control a gestantes y asistencia de partos hasta cuidados geriátricos, así como prevención y atención de casos de COVID-19. Además, se facilitará el pago de bonos y pensiones, y el acceso a servicios bancarios y a trámites del Documento Nacional de Identidad (DNI).

Visita estratégica de delegación de la Armada Nacional de Colombia a la Marina de Guerra del Perú



El Jefe de Planeación Naval de la Armada Nacional de la República de Colombia, Vicealmirante Camilo Gómez Becerra, junto con una delegación conformada por dos Oficiales, realizó una visita estratégica a la Marina de Guerra del Perú, con el fin de fortalecer las alianzas internacionales que permitan el impulso de importantes proyectos de construcción naval, planeación y desarrollo institucional.

Durante la visita estratégica, que se realizó del 19 al 21 de abril, el Director General del Material de la Marina, Vicealmirante Rodolfo Sablich Luna Victoria, lideró la representatividad peruana, quien a su turno dio a conocer la estructura y el desarrollo del proyecto de ampliación, modernización y traslado de la Base Naval del Callao.

Como parte de su itinerario, la Autoridad Naval extranjera presentó su saludo protocolar al Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Silvio Alva Villamón, para luego participar en una serie de conferencias programadas afines a los temas que se encuentran en proceso de desarrollo entre ambas Armadas. Luego de ello, la delegación visitó las instalaciones de la Escuela Naval del Perú, a fin de conocer el proceso de formación de los cadetes y sus principales instalaciones, todo ello bajo los protocolos de bioseguridad para evitar la propagación del COVID-19.

De igual forma, visitaron las instalaciones del proyecto de la nueva Base Aeronaval de la Fuerza de Aviación Naval y el área contemplada para el desarrollo del proyecto de la Base Naval del Callao. Finalmente, recorrieron el SIMA-Callao, donde apreciaron los trabajos de modernización que se realizan a las unidades submarinas BAP *Chipana* y BAP *Antofagasta*, así como el avance de la construcción del segundo Buque Multipropósito BAP *Paita*.

La delegación visitante culminó sus actividades con el saludo protocolar al Comandante General de la Marina, Almirante Ricardo Menéndez Calle, con quien tuvieron la oportunidad de conversar sobre las apreciaciones obtenidas durante el desarrollo de la visita técnica.

10.Noticias Nacional Nº3.indd 139 29/06/21 11:02 18p. m.

El Buque Escuela a Vela BAP *Unión* fue nombrado Embajada Itinerante del Perú



Ad portas de los 200 años de vida institucional de la Marina de Guerra, el Buque Escuela a Vela BAP *Unión* fue nombrado como Embajada Itinerante del Perú, y recibió el estandarte y la placa con dicha designación.

Durante la significativa actividad, se suscribió un Convenio Específico de Cooperación Interinstitucional entre el Ministerio de Relaciones Exteriores y la Marina de Guerra del Perú, que ayudará a cumplir a cabalidad los objetivos de la emblemática embarcación, fortalecer los viajes de instrucción al extranjero y promover la Marca Perú en todos sus destinos y travesías.

En el acto estuvieron presentes el Ministro de Relaciones Exteriores, Allan Wagner Tizón; la Ministra de Defensa, Nuria Esparch; el Secretario General del Ministerio de Relaciones Exteriores, Embajador Luis Castro Joo; el Comandante General de la Marina, Almirante Ricardo Menéndez Calle; y el Director de Intereses Marítimos, Contralmirante Antonio Vildoso Concha.



En la cubierta Alcázar del buque, se colocó y se develó la placa que designa al BAP *Unión* como Embajada Itinerante. Adicionalmente, se desplegó la vela Bicentenario, con ocasión de los 200 años del Perú independiente, que se lucirá en los puertos nacionales e internacionales a los que arribe este majestuoso buque. Por otro lado, se le entregó al Comandante de la Unidad, Capitán de Navío Roberto Vargas Salas, el estandarte del servicio diplomático de la República.

Es importante resaltar que el próximo año el Buque Escuela BAP *Unión* participará en el encuentro de grandes veleros denominado "Velas Latinoamérica 2022", evento en el cual se constituirá como Embajada Itinerante, transportando a los distintos puertos a los que arribe, la cultura y tradición que identifican al país.

10.Noticias Nacional Nº3.indd 140 29/06/21 11:02 19p. m.

200 años de historia: Fuerza de Superficie de la Marina de Guerra del Perú



El 17 de marzo la Fuerza de Superficie cumplió 200 años de creación. En este tiempo se ha consolidado en el tiempo como la columna vertebral de la defensa y seguridad de los intereses de la nación en el ámbito marítimo, lo que permitió proyectar su poder naval donde la patria lo demande.

Gracias al alto grado de flexibilidad e importante potencial humano, material y operativo, es una fuerza polivalente de primer orden en cualquier escenario.

Para conmemorar su bicentenario de creación, en el Muelle Marginal de la Base Naval del Callao se realizó una ceremonia en la que además se recordaron los 200 años del afirmado del Pabellón Nacional en la primera unidad de la patria, el Buque Insignia BAP *Almirante Grau*.

El acto fue presidido por la Presidente del Consejo de Ministros del Perú, Violeta Bermúdez, quien estuvo acompañada de la Ministra de Defensa, Nuria Esparch Fernández; el Comandante General de la Marina, Almirante Ricardo Menéndez Calle; el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Silvio Alva Villamón, entre otros.

El Comandante de la Fuerza de Superficie, Contralmirante Oscar Torrico Infantas, recordó pasajes históricos y dirigiéndose al personal enfatizó: "Vibren en la misma frecuencia que lo hace el acero de su buque cuando navega, sientan el poder de las olas en su piel, aprovechen cada maniobra y puesto de zafarrancho para mejorar, lideren con el ejemplo y sacrificio, refuercen su convicción y fortalezcan su espíritu, ya que lo mejor que tiene nuestra institución, son ustedes".

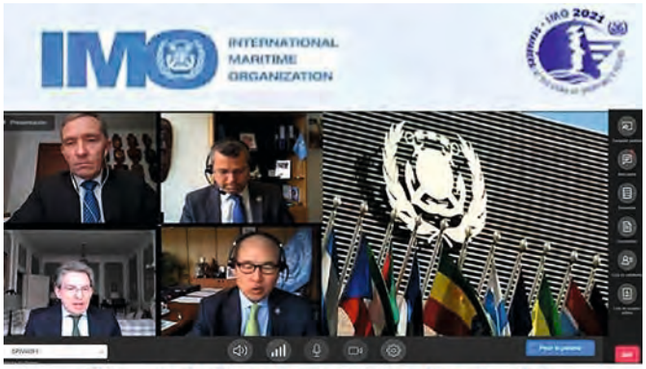
A continuación, se realizó el izado de la Primera Bandera Nacional en el mástil del actual Buque Insignia BAP *Almirante Grau*, que es la cuarta unidad que tiene esta denominación. La nave recibió dicha designación en 2017, tras dar de baja al crucero ligero misilero de la Clase De Ruyter holandesa.

En esta significativa fecha se recuerda la heroica hazaña de los hermanos Cárcamo, quienes al capturar la goleta Sacramento, en el puerto de Paita, marcaron el inicio de una estela de hechos y tradiciones que guiaron al Poder Naval, y que han permitido escribir las páginas más célebres de la historia del país.

10.Noticias Nacional Nº3.indd 141 29/06/21 11:02 20p. m.

33° Periodo de sesiones extraordinarias del Consejo de la Organización Marítima Internacional

Con la participación de 40 delegaciones de países integrantes y organizaciones no gubernamentales, se llevó a cabo el 33.° periodo de sesiones extraordinarias del Consejo de la Organización Marítima Internacional.



La comitiva peruana estuvo encabezada por el Embajador Juan Carlos Gamarra e integrada por los representantes acreditados, Ministro Oswaldo del Águila, Contralmirante Daniel Valencia Jáuregui, Capitán de Navío Ricardo Bernales Meave y el Capitán de Navío SGC Gustavo Livia Rosas.

La sesión, programada desde la sede central de la OMI en Londres (Reino Unido), fue conducida por su actual presidente, el Vicealmirante (r) Edmundo Deville del Campo, quien tuvo el importante encargo de aprobar, entre otros puntos de agenda, reformas al Convenio Constitutivo de la OMI, cuyo documento final aprobado será presentado a la Asamblea General durante el 32.º periodo de sesiones a realizarse en diciembre.

Dichas modificaciones trabajadas en reuniones previas incorporan principalmente enmiendas que ampliarán la duración del mandato de los Miembros del Consejo de dos a cuatro años y se incrementará el número de miembros del Consejo de 40 a 52, asignando 12 puestos en las categorías “A” y “B” y 28 puestos a la categoría “C”, de la cual forma parte actualmente el Perú.

Durante esta sesión virtual se resaltó el esfuerzo y capacidad del grupo de trabajo interperiodos, que, bajo la actual presidencia, en febrero del presente año finalizó la labor encomendada en la sesión 121 del Consejo de noviembre de 2018.

Con la presidencia y participación activa en el Consejo de la Organización Marítima Internacional, la Marina de Guerra del Perú, a través de sus representantes permanentes alternos ante dicha Organización, continúa contribuyendo a la política exterior del Estado Peruano.

10.Noticias Nacional Nº3.indd 142 29/06/21 11:02 21p. m.

Jefe de la División de Reparaciones Navales del SIMA realizó visita comercial a armadores en Ecuador



Gracias a los estrechos lazos comerciales entre el Perú y Ecuador, el Jefe de la División de Reparaciones Navales del SIMA-Callao, Capitán de Corbeta Miguel Saldarriaga Muñoz, visitó diferentes armadores en las ciudades de Manta, Posorja y Guayaquil.

Durante la visita ejecutiva, se ofertaron los productos y servicios, en especial la línea de negocios de reparaciones navales para embarcaciones pesqueras y embarcaciones de transporte de petróleo. Asimismo, se dio a conocer la implementación del moderno elevador de naves para el izaje de hasta 2500 toneladas, un patio de transferencia y parqueaderos, los cuales permiten la construcción, mantenimiento, carena y reparación de naves.

Como parte del itinerario, el representante peruano sostuvo reuniones con ejecutivo de la Pesquera Buehs, las empresas Cía. Frigolab San Mateo, Grupo Nirsa S.A., Grupo Buitrago de la compañía atunera Geopaxi, Transportes Navieros Ecuatorianos (Transnave), la Flota Petrolera Ecuatoriana (Flopec), Transfuel de Ecuador, Canal de Guayacuil CGU y Jan De Nul.

En el trascurso de los encuentros, los representantes de las diferentes empresas manifestaron su satisfacción con la calidad del servicio que brinda el SIMA, principalmente en los trabajos de propulsión y gobierno. Por ello, se mostraron interesados en incluir las propuestas comerciales en su plan de mantenimiento, así como sostener las buenas relaciones que tienen actualmente.



La línea de negocios es uno de los principales soportes para el SIMA-Callao, ya que se han realizado trabajos de recorrido y mantenimiento en diferentes tipos de embarcaciones nacionales e internacionales, siempre con personal altamente capacitado, amplias instalaciones, modernas infraestructuras y equipos de última generación.

10.Noticias Nacional Nº3.indd 143 29/06/21 11:02 23p. m.

Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval es indexada en buscadores internacionales

La *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval* (RESUP) fue nuevamente reconocida e indexada a los buscadores internacionales de la Bibliografía Latinoamericana en revistas de investigación científica y social (BIBLAT) y en Citas Latinoamericanas en Ciencias Sociales y Humanidades (CLASE), lo que demuestra el gran compromiso por la excelencia académica de parte de la mencionada publicación.



Su primera edición nació en 1993 con el fin de fomentar el estudio, la investigación y el análisis de la problemática fluvial, lacustre, marítima e institucional, con miras a contribuir, desde un ámbito académico, con las mejores alternativas de solución enmarcados en los complejos escenarios que imponía el contexto mundial.

En el transcurso del tiempo ha ido adaptándose a los cambios tecnológicos, para cumplir con estándares de calidad internacional, y ha obtenido sus primeros reconocimientos al indexarse a cuatro plataformas académicas de base de datos internacionales: Red Latinoamericana de Revistas Académicas en Ciencias Sociales y Humanidades, Red Iberoamericana de Innovación y Conocimiento Científico, AmeliCA Conocimiento Abierto sin fines de lucro propiedad de la academia, y en el directorio en línea DOAJ Directorio de Revistas de Acceso Abierto.

La indexación es un reconocimiento internacional de alta calidad, debido al cumplimiento de criterios académicos exigentes, para ser considerada entre las revistas más prestigiosas del mundo con contenido serio y confiable.

La revista, que tiene 28 años de constante vigencia en el mundo intelectual y científico, brinda artículos con contenido de interés e impacto académico, y cuenta con un equipo de articulistas compuesto por investigadores, docentes y estudiantes, quienes desarrollan valiosa información relacionada con diversos temas de índole nacional e internacional, los cuales contribuyen al aporte científico altamente especializado.

10.Noticias Nacional Nº3.indd 144 29/06/21 11:02 24p. m.

ACTUALIDAD INTERNACIONAL

MAGISTER EN HISTORIA VÍCTOR MANUEL TORRES LACA

CHINA

Entrada en servicio de nuevas unidades

El pasado 23 de abril, con ocasión del 72.° aniversario de la Armada del Ejército Popular de Liberación, fueron admitidos al servicio activo tres nuevas unidades, en una ceremonia encabezada por el Presidente de la República Popular China, Xi Jinping, en la base naval de Yulin, en la isla de Hainan. Los buques en cuestión incluyen el *Hainan*, cabeza de la serie de los buques de asalto anfibio del Tipo 075, el *Dalian*, tercero de los destructores del Tipo 055, y el *Changzheng 18*, sexto submarino del Tipo 094. El Hainan desplaza entre 35 000 y 40 000 toneladas, cuenta con una cubierta de vuelo corrida para operar helicópteros y un dique inundable para desplegar lanchas de desembarco convencionales o aerodeslizadores. Se estima que al menos dos unidades adicionales están en construcción en los astilleros de Shanghái.



Destructor Nanchang (DDG-101) captado en tránsito por la Fuerza Marítima de Autodefensa de Japón en marzo de 2021. Crédito: Ministerio de Defensa de Japón.

El Dalian, al igual que sus gemelos, cuenta con un sofisticado sistema de defensa aérea basado en radares de barrido electrónico y 112 celdas de lanzamiento vertical para misiles antiaéreos, antibuque y de ataque a tierra. Se estima que ocho unidades adicionales se encuentran en construcción en astilleros de Dalian y Shanghái. Por su parte, el submarino de propulsión nuclear *Changzheng 18* lleva 12 misiles balísticos JL-2 con un alcance estimado de 4500 millas. De acuerdo con las estimaciones del Departamento de Defensa de Estados Unidos, con esta unidad llega a su fin la producción de los Tipo 094, que serán sucedidos en los astilleros por los Tipo 096 con misiles JL-3[1].



Submarino del Tipo 094 en puerto en imagen del año 2014. Crédito: US Navy.

La incorporación de estos buques es evidencia de la importancia que el gobierno de la República Popular China le asigna al poderío marítimo. El ritmo de producción de sus astilleros supera al de potencias navales tradicionales como Francia, Japón y el Reino Unido. El tamaño y complejidad de sus unidades se aproxima a los de la Armada de Estados Unidos. Por ejemplo, el Hainan a los buques de asalto anfibio de la clase Wasp y el Dalian a los cruceros de la clase Ticonderoga, aunque aún está lejos en lo referido a las capacidades de sus submarinos.

1. YEO, Mike. China simultaneously commissions three warships on Navy anniversary. 26 de abril de 2021. *DefenseNews*. [Consulta: 11 de mayo de 2021]. Disponible en: https://www.defensenews.com/naval/2021/04/26/china-simultaneously-commissions-three-warships-on-navy-anniversary/

11. actualidad internacional Nº 3 New.indd 145 23/06/21 7:13 08a. m.

INDONESIA

Pérdida del submarino del Tipo 209

El 21 de abril del presente año, a las 0300 hora local, la Armada de Indonesia perdió contacto con el submarino KRI *Nanggala* (402) cuando este navegaba a 60 millas al norte de Bali. Al momento del incidente, se encontraba realizando un ejercicio de disparo simulado de torpedo y había recibido autorización para sumergirse. Los demás buques que participaban del ejercicio, dos fragatas de la clase Martadinata y una corbeta de la clase Diponegoro, iniciaron la búsqueda de inmediato siendo luego reforzadas por otras unidades. Se solicitó la ayuda de Australia y Singapur, así como de la Oficina Internacional para el Rescate y Escape de Submarinos[2].



Fotografía del KRI Nanggala (402) durante los ejercicios CARAT con la Armada de los Estados Unidos, agosto de 2015. Crédito: US Navy.

El 25 de abril, las Fuerzas Armadas de Indonesia anunciaron que se había encontrado los restos del submarino y que los 53 miembros de la tripulación habían perecido. De acuerdo con el informe, el buque oceanográfico KRI *Rigel* (933) escaneó el área con su sonar multihaz y su magnetómetro, lo que permitió una inspección visual por parte del vehículo por parte de un vehículo operado remotamente (ROV) desplegado por el MV Swift Rescue de la Armada de Singapur. El *Nanggala* se había partido en tres secciones a una profundidad de más de 800 metros. El submarino siniestrado entró en servicio en 1981 junto con su gemelo el *Cakra* (401). Había sido sometido a trabajos de mantenimiento en Corea del Sur en el 2012 y no había reportado mayores problemas desde entonces[3].



El buque de rescate de submarinos de la Armada de Singapur, MV Swift Rescue en fotografía del 2015. Crédito: Rjv25.

La tragedia del *Nanggala* se une a otras similares como la pérdida del ARA San Juan (S-42) en el 2017, la del INS Sindhurakshak (S63) el 2013 y la del Kursk (K-141) el 2000. Es un claro recordatorio de los riesgos inherentes al arma submarina y de la crucial importancia que tiene tanto la inversión en el mantenimiento de los equipos como en el entrenamiento del personal.

2. MAHADZIR, Dzirhan. Indonesian attack submarine missing after participating in exercise near Bali. 21 de abril de 2021. *USNI News*. [Consulta: 11 de mayo de 2021]. Disponible en: https://news.usni.org/2021/04/21/indonesian-attack-submarine-missing-after-participating-in-exercise-near-bali
3. MAHADZIR, Dzirhan. Indonesian Navy finds missing submarine wreckage, all aboard dead. 24 de abril de 2021. USNI News. [Consulta: 11 de mayo de 2021]. Disponible en: https://news.usni.org/2021/04/24/indonesian-navy-declares-missing-submarine-sunk-after-finding-debris

11. actualidad internacional Nº 3 New.indd 146 23/06/21 7:13 09a. m.

RUSIA

Entrada en servicio del submarino *Kazan*

En una ceremonia realizada en los astilleros de la empresa Sevmash en la ciudad de Severodvinsk se incorporó a la Armada rusa el submarino *Kazan* (K-561), primera unidad del Proyecto 885M Yasen-M[4]. Se trata de una versión modificada del Proyecto 885 Yasen, de la cual solo existe uno, el *Severodvinsk* (K-561), cuya construcción se inició en 1993, se lanzó al mar en 2010 y se unió al servicio activo en 2013. La construcción del *Kazan* comenzó en 2009 y su lanzamiento al mar se produjo en 2017, lo que hace un total de 12 años hasta su entrada en servicio.



El submarino de ataque Perle (S606) arribando a la base naval de Norfolk, Estados Unidos, en una foto del 2010. Crédito: US Navy.

Los submarinos del Proyecto 885 y 885M son submarinos nucleares lanzamisiles de crucero, los únicos de diseño nuevo en ser incorporados desde el colapso de la Unión Soviética. Portan como armamento principal hasta 40 misiles de crucero Oniks y Kalibr con capacidad antibuque, antisubmarino y de ataque a tierra, almacenados en tubos de lanzamiento vertical. Cuentan además con 10 tubos lanzatorpedos que se ubican en una posición retrasada para dejar libre la proa, con el fin de albergar un sonar esférico, de manera similar a los submarinos nucleares de Estados Unidos.

La versión 885M se diferencia de su antecesor por su menor eslora, lo que implicó reducir el tamaño de los sonares de flanco, pero, en contraparte, cuenta con un reactor nuclear más silencioso. El propósito de estos cambios fue, probablemente, reducir los costos de producción, a fin de garantizar la continuidad del programa en un entorno económico menos favorable. Se estima que se construirán un total de ocho Yasen-M, el segundo de los cuales, el Novosibirsk, se encuentra en pruebas de mar[5].



4. TASS. Defense Ministry announces Kazan missile-carrying submarine joins Russian Navy. 7 de mayo de 2021. TASS. [Consulta: 11 de mayo de 2021]. Disponible en: https://tass.com/defense/1287275
5. NEWDICK, Thomas. Russia just accepted its new super-quiet, cruise missile-packed submarine into service. 7 de mayo de 2021. The Drive. [Consulta: 11 de mayo de 2021]. Disponible en: https://www.thedrive.com/the-war-zone/40503/russia-just-accepted-its-new-super-quiet-cruise-missile-packed-submarine-into-service

11. actualidad internacional Nº 3 New.indd 147 23/06/21 7:13 10a. m.

ESPAÑA

Botadura del submarino *Isaac Peral*

El pasado 22 de abril, el submarino Isaac Peral (S-81) fue amadrinado por la Princesa de Asturias, Leonor de Borbón, en una ceremonia encabezada por el Rey Felipe VI. El 7 de mayo fue puesto a flote en los astilleros de la empresa Navantia en la ciudad de Cartagena. Ahora la unidad deberá pasar por sus pruebas de puerto sobre amarras para iniciar sus pruebas de mar en el primer trimestre de 2022 y ser entregado a la Armada en 2023[7]. Se trata de la primera unidad de los submarinos de la clase S-80, cuya historia de diseño y construcción ha sido larga y no exenta de problemas.



Diagrama de los submarinos de la clase S80. Se aprecia el compartimiento del sonar cilíndrico a proa, el extenso sonar de flanco y el dispensador para el sonar remolcado a popa. Crédito: Navantia

La empresa española Navantia (ex-IZAR y ex-Bazán) construyó bajo licencia francesa los submarinos de la clase Delfín en los años 70 y los de la clase Galerna en los 80. A partir de los 90 participó en el desarrollo de los submarinos clase Scorpène en asociación con la francesa DCNS (hoy Naval Group). En paralelo, emprendió el desarrollo de un diseño propio, el S-80, lo que fue uno de los motivos del rompimiento con los franceses en 2010. A fines de 2012, se hizo público que el submarino tenía problemas de peso y requeriría modificaciones. Se recurrió a la asesoría de la empresa estadounidense Electric Boat y se planteó como solución aumentar la eslora de 71 a 80,81 metros y el desplazamiento de 2200 a 3000 toneladas. El modelo rediseñado fue bautizado S-80 Plus y el presupuesto por las cuatro unidades encargadas pasó de 2135 millones de euros a 3685 millones de euros[8].



El submarino Mistral (S-74) en el curso de una gran carena en fotografía de 2011. Se evidencian las grandes diferencias en las líneas del casco entre los submarinos de la clase Galerna y los modernos S-80 Plus. Crédito: Outisnn

Los retrasos en la construcción trajeron consecuencias severas para la fuerza de submarinos española, pues la fecha inicial de entrega era 2012. De los cuatro submarinos de la clase Galerna en operaciones, dos

7. NAVANTIA. Navantia pone a flote el submarino S-81 'Isaac Peral' en Cartagena. 7 de mayo de 2021. Navantia. [Consulta: 29 de mayo de 2021]. Disponible en: https://www.navantia.es/es/actualidad/notas-prensa/navantia-pone-a-flote-el-submarino-s-81-isaac-peral-en-cartagena/?cn-reloaded=1
8. GONZÁLEZ, Miguel. El submarino S-80 Plus, del sobrepeso al sobreprecio. 11 de febrero de 2018. 25 de mayo de 2018. El País. [Consulta: 29 de mayo de 2021]. Disponible en: https://elpais.com/politica/2018/02/10/actualidad/1518278999_683988.html

11. actualidad internacional Nº 3 New.indd 148 23/06/21 7:13 11a. m.

fueron retirados del servicio por antigüedad: el Siroco en 2012 y el Mistral en 2020. De los restantes, el Galerna se encuentra en proceso de gran carena desde 2017, y el Tramontana queda como única unidad para mantener el nivel adiestramiento de las tripulaciones[9]. A pesar de los largos tiempos de espera y de las dificultades experimentadas, la Armada española podrá disponer para finales de la presente década de cuatro submarinos convencionales de excelentes cualidades, haciendo honor al refrán que reza "nunca es tarde cuando la dicha es buena".

ITALIA

Certificación del F-35B en el portaaviones *Cavour*

Entre el 28 de febrero y el 26 de marzo, el portaaviones *Cavour* (CVH 550) realizó pruebas de mar frente a la costa atlántica de Estados Unid os, con el fin de certificar la plataforma para el empleo de aviones de despegue corto y aterrizaje vertical F-35B Lightning II. En estas maniobras participaron dos aeronaves pertenecientes al F-35 Integrated Test Force con sede en la estación aeronaval de Patuxent River, que realizaron más de 50 misiones de vuelo en diferentes condiciones climáticas, alrededor de 120 despegues cortos e igual número de aterrizajes verticales. En la actualidad, el *Cavour* opera regularmente con cazabombarderos AV-8B Harrier II Plus, pero la Armada italiana estima que hacia 2024 contará con una capacidad operativa inicial con sus propios Lightning II[10]. El F-35B se ha convertido en la única aeronave en producción capaz de operar desde portaaviones pequeños como el Cavour. Por ello, diversas Armadas tienen planeada su adquisición; por ejemplo, la Armada española para el *Juan Carlos I* (L61), la Armada de la República de Corea para los buques de asalto anfibio de la clase Dokdom, y la Armada japonesa para los portahelicópteros de la clase Izumo. Sin embargo, su elevado precio de adquisición y operación puede llegar a constituir un impedimento para tales deseos.



El portaaviones Cavour (CVH 550) en el curso de sus pruebas operativas con el F-35B Lightning II. Se aprecian sobre la cubierta dos helicópteros AW101. Crédito: US Navy.

9. GONZÁLEZ, Miguel. El submarino S-80 Plus, del sobrepeso al sobreprecio. 11 de febrero de 2018. 25 de mayo de 2018. El País. [Consulta: 29 de mayo de 2021]. Disponible en: https://elpais.com/politica/2018/02/10/actualidad/1518278999_683988.html
10. MARINA MILITARE. Sea Trials concluded. 26 de marzo de 2021. Marina Militare. [Consulta: 29 de mayo de 2021]. Disponible en: https://www.marina.difesa.it/EN/Conosciamoci/notizie/Pagine/20210326_Sea_Trials_concluded.aspx

11. actualidad internacional Nº 3 New.indd 149 23/06/21 7:13 12a. m.

REINO UNIDO

Primer despliegue operativo del HMS *Queen Elizabeth*

El pasado 22 de mayo, zarpó de Portsmouth el portaaviones HMS *Queen Elizabeth* (R08) en su primer despliegue operativo. El buque insignia encabeza un Carrier Strike Group (Grupo de Ataque de Portaaviones) integrado por los destructores de defensa aérea del Tipo 45 HMS *Diamond* (D34) y HMS *Defender* (D36); las fragatas antisubmarinas del Tipo 23 HMS *Richmond* (F239) y HMS *Kent* (F78); los buques auxiliares RFA Tidespring (A136) y RFA Fort Victoria (A387); así como un submarino de ataque nuclear de la clase Astute. A ellos se suman dos unidades de defensa aérea provistas por aliados de la OTAN: el destructor estadounidense USS *The Sullivans* (DDG-68) de la clase Arleigh Burke y la fragata neerlandesa HNLMS *Evertsen* (F805) de la clase De Zeven Provinciën.



Vista del portaaviones HMS *Queen Elizabeth* (R08) en una fotografía tomada luego de completar su construcción en los astilleros de Rosyth en 2017. Crédito: UK Ministry of Defence.

A bordo del portaaviones se ha embarcado una treintena de aeronaves; entre ellas, cazabombarderos de despegue corto y aterrizaje vertical F-35B del Escuadrón 617 de la Real Fuerza Aérea y del Escuadrón 211 del Cuerpo de Marines de Estados Unidos; helicópteros Merlin del Escuadrón Aéreo Naval 820 y del 845 y, en los buques escoltas, helicópteros Wildcat del Escuadrón Aéreo Naval 815. El despliegue durará siete meses y medio, en el curso de los cuales el grupo de tareas recorrerá 26 000 millas náuticas y visitará 40 naciones, incluyendo India, Singapur, Corea del Sur y Japón. Entre los puntos resaltantes del periplo se han planeado maniobras con el portaaviones nuclear francés *Charles de Gaulle* (R91) en el Mediterráneo y la participación de los ejercicios Bersama Lima con ocasión del quincuagésimo aniversario de



El destructor USS *The Sullivans* (DDG 68) en Portsmouth en los días previos a su participación en el Carrier Strike Group. Crédito: US Navy.

11. actualidad internacional Nº 3 New.indd 150 23/06/21 7:13 14a. m.

los Acuerdos de Defensa de los Cinco Poderes entre Australia, Malasia, Nueva Zelanda, el Reino Unido y Singapur[11].



El destructor HMS *Diamond* (D34) operando con un helicóptero Sea King en un fotografía de 2012. Crédito: UK Ministry of Defence.

El despliegue del Carrier Strike Group constituye una poderosa manifestación del poderío naval británico, pues se trata de la flota más grande desplegada por la Armada Real desde la Guerra de las Malvinas en 1982. Representa también la recuperación de su aviación embarcada de ala fija, la cual había desaparecido tras el retiro de la fuerza de Harriers en el 2010. El HMS *Queen Elizabeth* (R08) y el HMS *Prince of Wales* (R09), puestos en servicio en 2017 y en 2019, respectivamente, son largamente superiores a sus predecesores de la clase Invincible, retirados del servicio entre 2005 y 2014. Por mencionar solo algunas cifras, desplazan 65 000 toneladas versus 22 000, y pueden embarcar 40 aeronaves de mayor tamaño y capacidades frente a 22.

Sin embargo, a la par del indudable progreso cualitativo también se puede apreciar un declive cuantitativo. En vísperas de la Guerra de las Malvinas, la Royal Navy contaba con 2 portaaviones, 17 destructores, 45 fragatas, 4 submarinos de balísticos, 12 submarinos nucleares de ataque, 16 submarinos convencionales[12]. En contraste, hoy en día la Armada alinea 2 portaaviones, 6 destructores, 13 fragatas, 4 submarinos de balísticos y 7 submarinos nucleares de ataque, una reducción de 96 unidades de combate a 32. Aunque las unidades modernas tienen mayores capacidades que sus antecesores, es inevitable pensar que los números hacen difícil cubrir todas las misiones que se podían realizar en 1982. Después de todo, no se puede estar en más de un lugar a la vez.

11. ROYAL NAVY. UK Carrier Strike Group heads on historic deployment after royal visit. 22 de mayo de 2021. Royal Navy. [Consulta: 29 de mayo de 2021]. Disponible en: https://www.royalnavy.mod.uk/news-and-latest-activity/news/2021/may/22/230521-carrier-strike-departs
12. MOORE, John (Ed.). Jane's fighting ships 1981-82. Londres: Jane's. 1981, p. 552.

11. actualidad internacional Nº 3 New.indd 151 23/06/21 7:13 15a. m.

Bibliografía

- MAHADZIR, Dzirhan. Indonesian attack submarine missing after participating in exercise near Bali. 21 de abril de 2021. *USNI News*. [Consulta: 11 de mayo de 2021]. Disponible en: https://news.usni.org/2021/04/21/indonesian-attack-submarine-missing-after-participating-in-exercise-near-bali

- MAHADZIR, Dzirhan. Indonesian Navy finds missing submarine wreckage, all aboard dead. 24 de abril de 2021. *USNI News.* [Consulta: 11 de mayo de 2021]. Disponible en: https://news.usni.org/2021/04/24/indonesian-navy-declares-missing-submarine-sunk-after-finding-debris

- NEWDICK, Thomas. Russia just accepted its new super-quiet, cruise missile-packed submarine into service. 7 de mayo de 2021. *The Drive.* [Consulta: 11 de mayo de 2021]. Disponible en: https://www.thedrive.com/the-war-zone/40503/russia-just-accepted-its-new-super-quiet-cruise-missile-packed-submarine-into-service

- TASS. Defense Ministry announces Kazan missile-carrying submarine joins Russian Navy. 7 de mayo de 2021. TASS. [Consulta: 11 de mayo de 2021]. Disponible en: https://tass.com/defense/1287275

- YEO, Mike. China simultaneously commissions three warships on Navy anniversary. 26 de abril de 2021. *Defense News.* [Consulta: 11 de mayo de 2021]. Disponible en: https://www.defensenews.com/naval/2021/04/26/china-simultaneously-commissions-three-warships-on-navy-anniversary/

- GONZÁLEZ, Miguel. El submarino S-80 Plus, del sobrepeso al sobreprecio. 11 de febrero de 2018. 25 de mayo de 2018. *El País*. [Consulta: 29 de mayo de 2021]. Disponible en: https://elpais.com/politica/2018/02/10/actualidad/1518278999_683988.html

- GONZÁLEZ, Miguel. La Armada se queda con un único submarino operativo por el retraso del programa S-80. 21 de junio de 2020. *El País.* [Consulta: 29 de mayo de 2021]. Disponible en: https://elpais.com/espana/2020-06-21/la-armada-se-queda-con-un-unico-submarino-operativo-por-el-retraso-del-programa-s-80.html

- MARINA MILITARE. Sea Trials concluded. 26 de marzo de 2021. Marina Militare. [Consulta: 29 de mayo de 2021]. Disponible en: https://www.marina.difesa.it/EN/Conosciamoci/notizie/Pagine/20210326_Sea_Trials_concluded.aspx

- MOORE, John (Ed.). *Jane's fighting ships 1981-82.* Londres: Jane's. 1981.

- NAVANTIA. Navantia pone a flote el submarino S-81 'Isaac Peral' en Cartagena. 7 de mayo de 2021. Navantia. [Consulta: 29 de mayo de 2021]. Disponible en: https://www.navantia.es/es/actualidad/notas-prensa/navantia-pone-a-flote-el-submarino-s-81-isaac-peral-en-cartagena/?cn-reloaded=1

- ROYAL NAVY. UK Carrier Strike Group heads on historic deployment after royal visit. 22 de mayo de 2021. Royal Navy. [Consulta: 29 de mayo de 2021]. Disponible en: https://www.royalnavy.mod.uk/news-and-latest-activity/news/2021/may/22/230521-carrier-strike-departs

11. actualidad internacional Nº 3 New.indd 152 23/06/21 7:13 15a. m.


MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS
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:

Publicaciones



ESPERANZA NAVARRO PANTAC

Marina de Guerra del Perú. Dirección de Intereses Marítimos

La Marina de Guerra del Perú a través de la pintura. Una aproximación

Lima, imprenta Optimos Editores, 2021.

260 p., ilus. color, 25 x 34 cm.



Un hermoso álbum con las imágenes marinas que reproduce el acervo pictórico del Perú en cuanto recrea la historia de la institución naval en ocasión de conmemorar los doscientos años de su existencia juntamente con el nacimiento de la República. Celebramos la aparición de *La Marina de Guerra del Perú a través de la pintura. Una aproximación*, una publicación en el que el tema es el marítimo: nunca más justo en un país como el Perú, esencialmente marítimo, con una historia ligada al mar, a ese océano Pacífico suroriental que baña sus costas, que con orgullo denominamos "Mar de Grau" en rememoración de quien patrulló sus aguas y mantuvo el dominio marítimo en los azarosos días de la Guerra del Pacífico, hasta su límite humano.

Estando el Perú tan comprometido con su mar, nos preguntamos por qué este personaje que gravita sobre su destino no ha sido hasta ahora suficientemente inspirador para nuestros artistas, tanto en letras, música o pintura. Ciertamente, las marinas no abundan en nuestras pinacotecas. Sin embargo, este esfuerzo loable de los editores del álbum *La Marina de Guerra a través de la pintura* ha logrado reunir un armonioso conjunto de pinturas (muchas de ellas del Museo Naval, diversas dependencias de Marina, colecciones particulares y diversas instituciones) que ilustran nuestra historia naval: sus buques icónicos, las gestas heroicas de los combates navales y los personajes forjadores de una Marina con prestancia y tradición, digna del respeto en los mares del mundo, fiel cumplidora en su tarea de salvaguardar el territorio y el Estado.

16. Comentarios de Navarro Nº3.indd 155 29/06/21 9:05 36p. m.



Felicitamos al historiador naval Capitán de Corbeta Michel Laguerre Kleimann, Jefe del Departamento de Asuntos Históricos y Patrimonio Documental de la Dirección de Intereses Marítimos, quien ha tenido a su cargo la investigación, recopilación y selección de las pinturas por la lograda edición de esta obra. Tenemos entre manos un libro que le hace justicia a las bellas pinturas navales que cuentan nuestra historia marítima. Vemos los nombres de los pintores que con devoción iluminaron la saga del mar, nombres que se reiteran y son por fin reconocidos como pintores navales. Los retratistas, cuyas obras apreciamos en el primer capítulo referido a la pintura sobre Miguel Grau; ahí tenemos una exhaustiva recopilación de los retratos del héroe, del pincel de los más variados pintores nacionales y del extranjero. Retratistas que pintan también a los conspicuos marinos de nuestra historia naval: Orlando Yantas, Francisco González Gamarra, Ángel Chávez, José Rosciano (enigmático personaje autor de *Yo viajé a Ganímedes* y que demostró una profunda dedicación a la Marina de Guerra), Óscar López Aliaga, Bill Caro, Aurelio Longaray, Juan Lepiani, María Teresa de Suárez, Ramón Muñiz y otros.

En las escenas marinas aparecen obras como el clásico combate de Angamos de Teófilo Castillo, y de Guillermo Spiers (marino contemporáneo de Grau), David Samillán (Tco. 2°, pintor de una copiosa producción de pinturas de buques y combates navales), Fernando Saldías Díaz (hijo de marino, pintor de los combates de Iquique y Angamos), Antonio Valiente, Dinyo, Luis Boudat Ducollier, Francisco González Gamarra, Etna Velarde (fecunda artista, pintó sucesos y personajes históricos), A. Chapeyquen Romero, Domingo Mussio, Jesús Menacho, Víctor Jacobo G., y más.

La ocasión de conmemorar el bicentenario de la fundación de la Marina sería un excelente motivo para insuflar un nuevo interés por el tema marítimo en el arte como expresión de la conciencia marítima del pueblo peruano. Podría replicarse una anterior convocatoria del año 1964 para un concurso de pintura, no solo sobre el tema naval sino marítimo en general. Las instituciones llamadas a convocarlo podrían ser el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Asociación Nacional Pro Marina, Centro Naval del Perú o el mismo Museo Naval. Hagamos votos para enriquecer nuestro acervo pictórico marino.

16. Comentarios de Navarro Nº3.indd 156 29/06/21 9:05 36p. m.

Marina de Guerra del Perú.

Bicentenario 1821 – 20211

Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2020.

294 p., ilus. color, 34 x 34 cm.



Ad portas de cumplir dos siglos de antigüedad nuestra Marina de Guerra, presenta esta obra ante la colectividad, a manera de exposición y recuento lo que es en este momento: una Marina moderna que cumple con su misión de garantizar la seguridad y la independencia nacional. En una suntuosa edición *coffee table book*, de gran formato y tapa dura, con un diseño cuidado, profusamente ilustrada, la obra muestra a la actual Marina de Guerra del Perú; cómo desarrolla sus funciones y roles estratégicos en el ámbito marítimo, amazónico, lacustre en el lago Titicaca, y su rol en la Antártida. Expone gráficamente la manera cómo la Institución se proyecta hacia el siguiente centenario con una gran disposición a asumir los retos tecnológicos y científicos que le deparen los nuevos tiempos, manteniendo inalterables los valores que la guían y la tradición naval que la caracteriza.

En seis capítulos se expresa a la Institución Naval en cuanto organismo vivo y actuante: el primer capítulo, "La Marina de Guerra a través de la historia del Perú", es una apretada sinopsis que muestra la milenaria relación del hombre peruano con el mar, y se mantiene a través de la historia.- El segundo capítulo "Fijando nuestro rumbo": La misión de la Marina de Guerra del Perú es ejercer la vigilancia y protección de los intereses nacionales en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre y apoyar la política exterior del Estado a través del poder naval. A través de la política nacional marítima se traza el rumbo que el país requiere para el eficiente uso y aprovechamiento de los recursos del mar.-Tercer capítulo: "Nuestras fuerzas navales": 1. Comandancia General de Operaciones del Pacífico. 2. Comandancia General de Operaciones de la Amazonía. 3. Dirección General de Capitanías Guardacostas – Autoridad Marítima Nacional.- Capítulo cuarto: "Nuestro personal, primero". Educación naval.- Quinto capítulo: "La pacificación nacional. 1980 – Actualidad". Capítulo sexto: "Contribuyendo al futuro de la Nación": en el desarrollo y la política exterior; el SIMA Perú; Dirección de Hidrografía y Navegación; respuesta ante desastres naturales; respuesta ante la pandemia COVID-19; apoyo en actividades del orden interno; plataformas itinerantes de acción social; buque escuela a vela *Unión*; investigación y desarrollo.

En resumen: una completa exposición de lo que constituye la Institución Naval al presente y su proyección al futuro. Una fina contribución a la bibliografía del Bicentenario.

16. Comentarios de Navarro Nº3.indd 157 29/06/21 9:05 38p. m.



Marina de Guerra del Perú. Dirección de Hidrografía y Navegación

El Perú en la Antártida

Lima, Tapia Grafitec S.A.C., 2020.

212 p., ilus. color, 34 x 34 cm.



El Perú es miembro consultivo del Tratado Antártico desde el 9 de octubre de 1989; asumir esta importante condición fue mérito de la Marina de Guerra del Perú que realizó en el buque de investigación científica *Humboldt* la primera Campaña Antártica el año 1988.

La publicación de esta obra *El Perú en la Antártida*, expone el aporte fundamental de la Marina a la ejecución de las campañas científicas del Perú en la Antártida a través de cruceros oceanográficos que tienen como objetivos los estudios de la dinámica marina y su relación con la variabilidad climática. Y continúa cumpliendo su misión a fin de consolidar la presencia activa y permanente del país en el continente antártico desarrollando actividades e investigaciones junto con la comunidad científica internacional, y contribuyendo a la conservación de esta gran reserva natural para la paz y la ciencia, de acuerdo con la política nacional Antártica.

El libro, en formato de libro de mesa, está profusamente ilustrado y las imágenes de las fotografías ofrecen magnificas escenas de la vida silvestre de este continente escasamente hollado por pasos humanos. La belleza de tal escenario sobrecoge al sorprendido lector.

El primer capítulo "La Antártida para el mundo", describe las excepcionales características del continente, su geografía y diversidad biológica. El segundo capítulo, "Primeros exploradores" reseña historiadamente lo que el mundo supo del Polo Sur, hasta bien avanzado el siglo XX en el que se reconoció su calidad de continente antártico y despertó un interés para investigar científicamente esta nueva tierra. El capítulo tercero, "Primeras estaciones y bases antárticas. El siguiente acápite, "La Antártida y el Perú", pone en relieve lo que el Perú aporta con las investigaciones científicas desde su base Machu Picchu desde hace treinta años, teniendo en cuenta que tanto la ciencia como el desarrollo tecnológico sustentan nuestros derechos e intereses nacionales en ese continente: recordemos que existe una influencia directa que deviene de la proyección de nuestras costas hacia el sur.

Bienvenida esta obra divulgadora que nos familiariza con el continente blanco, en el cual tiene puestos los ojos la comunidad internacional como una tierra virgen preservada para la paz y la ciencia.

16. Comentarios de Navarro Nº3.indd 158 29/06/21 9:05 39p. m.

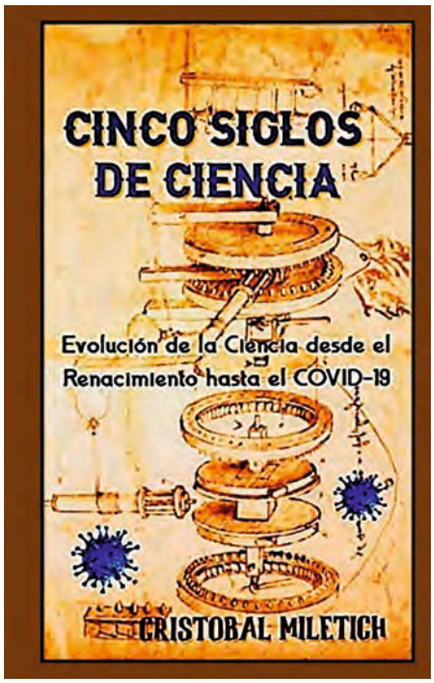
Cristóbal Miletich Souza Peixoto

Cinco siglos de ciencia: evolución de la ciencia desde el Renacimiento hasta el COVID-19 (Spanish edition)

Fecha de publicación: 17 de setiembre 2020.

Edición Kindle. 302 p., ilus. color

https://www.amazon.com/-/es/Cristobal-Miletich-ebook/dp/B08JH1RT7N



El siglo XX abrió una etapa colosal para el avance de la humanidad, única, inédita, de concreción de sueños irrealizables por fin cumplidos, como la vieja aspiración de volar. Como dice el autor, la ciencia es uno de los mayores logros de la mente humana. Con el siglo se abría un abanico de cumbres en la ciencia que alcanzó su cénit a partir de la Segunda Guerra Mundial. El Perú apenas se apercibía del despertar de este dragón de ciencia y tecnología, pero hubo alguien que asumió la misión de cicerone para ir desentrañando los misterios de esa ciencia que se abría paso en el mundo: Racso Miró Quesada. Tempranamente empezó a escribir artículos de divulgación científica en el diario *El Comercio*, inclusive sobre la relatividad y los quanta: en 1939 Einstein le dirigió una carta sorprendido de la exposición tan detallada y precisa de su teoría de la relatividad con referencia a su obra *La evolución de la física*. Cuando en 1981 Racso falleció, hubo alguien que tomó la posta en la página de ciencia del diario El Comercio: el ingeniero peruano-polaco Tomás Unger, también divulgador científico.

Y ahora el Almirante Cristóbal Miletich sorprende a la comunidad lectora con este excepcional aporte de divulgación de la ciencia, en momentos en que los avances científicos y tecnológicos parecen superar nuestra capacidad de comprensión. Y lo hace con esta obra que nos presenta la ciencia y la tecnología en forma amena, simple, cercana a cualquier simple mortal. Como él lo dice, ha querido contarnos lo que pasó y está pasando en el campo científico y tecnológico desde el gran cambio que significó el Renacimiento hasta la actualidad, en que está ocurriendo otro gran cambio, la Cuarta

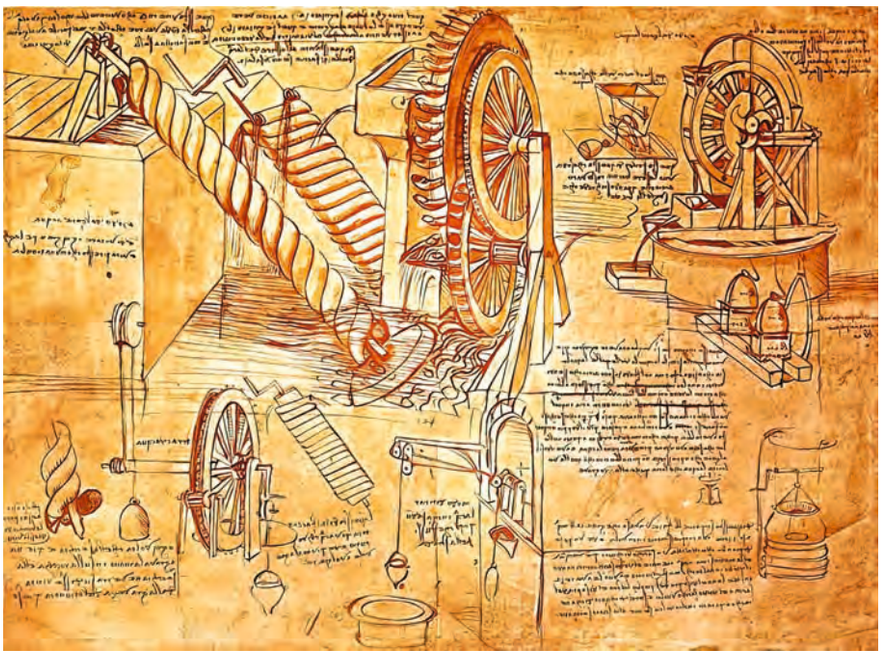
16. Comentarios de Navarro Nº3.indd 159 29/06/21 9:05 40p. m.



Revolución Industrial, que está transformando de forma radical la manera en que solía vivir el ser humano.

El Almirante Miletich, con maestrías y cursos en ciencia, ingeniería nuclear e ingeniería electrónica, mantiene un permanente compromiso con el apoyo al desarrollo de la investigación, la ciencia y la tecnología. Con esta obra ha querido acercar al lector al fascinante mundo de la ciencia, mostrar el rumbo que la humanidad ha seguido hasta alcanzar los maravillosos logros futuristas de los que hoy disfrutamos. Su libro constituye una motivación para nuestros jóvenes peruanos: que se atrevan a ser un robusto caudal humano que aporte a la ciencia.

La obra presenta en forma historiada las secuencias del avance de la ciencia a partir del Renacimiento, hasta llegar a su punto de inflexión en el siglo XX. Y luego, el nuevo siglo, el del milenio, trayendo la Cuarta Revolución Industrial. Con el advenimiento de Internet ha tomado una magnitud, alcance y complejidad que afecta a todas las disciplinas económicas, la industria y los gobiernos. El autor aborda los temas de este nuevo escenario de manera simple al entendimiento común: robótica, nanotecnología, impresión 3D, genética, mecánica cuántica, fuentes de energía renovable, drones, la nube, la "Big Data", la biotecnología y otros, de tal manera que podemos decir que se convierte en un libro imprescindible para movernos en los vericuetos de este nuevo mundo en el que vivimos.



Los fabulosos inventos de Leonardo da Vinci.

16. Comentarios de Navarro Nº3.indd 160 29/06/21 9:05 41p. m.

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
escribanos al e-mail: revismar@marina.pe

MARINA DE GUERRA



¡NAVEGANDO PARA EL PERÚ!

MARINA DE GUERRA DEL PERU

La Marina de todos los peruanos

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

REVISTA DE MARINA

MARINA DE GUERRA

200 años

1821 - 2021

¡ÑAVEGANDO PARA EL PERÚ!

REVISTA DE MARINA

AÑO 114 / número 2 - 2021

REVISTA DE MARINA
Año 114 / número 2 - 2021

Director
Calm. Antonio Vildoso Concha

Editora general
C. de N. CC. Nora Dolybeth Hermoza Mori

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

Comité editorial y científico
Calm. Luis Del Carpio Alzágara, Comandante de Ciberdefensa.
Calm. Andrés Alberto Chiarella Caballero, miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
C. de N. Carlos Lema Osores, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos
C. de N. John Rodríguez Asti, miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Dr. José de la Puente Brunke, miembro de número de la Academia Nacional de Historia
Mg. Ernesto Morales Erroch, miembro de número de la Academia Sociedad Bolivariana del Perú
Sr. José Antonio Pejovés Macedo, socio del Estudio Pejovés

© 2021, 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: Manuel Pérez Petruccelli

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 114, n. 2 - 2021. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2021
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

4. DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS

SALUDOS POR EL BICENTENARIO

8. SALUDO DEL COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA
ALMIRANTE ALBERTO ALCALÁ LUNA
10. ALEMANIA
VICEALMIRANTE KAY-ACHIM SCHÖNBACH
INSPECTOR DE LA MARINA ALEMANA
11. ARGENTINA
VICEALMIRANTE JULIO HORACIO GUARDIA
JEFE DE ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA DE ARGENTINA
12. AUSTRALIA
VICEALMIRANTE, MARINA REAL AUSTRALIANA MIKE NOONAN AO
JEFE DE LA ARMADA DE AUSTRALIA
13. BELGICA
ALMIRANTE JAN DE BEURME
COMANDANTE DE LA ARMADA DE BÉLGICA
14. BOLIVIA
VICEALMIRANTE FRANZ PABLO VALDIVIEZO OÑA
COMANDANTE GENERAL DE LA ARMADA BOLIVIANA
15. BRASIL
ALMIRANTE DE ESCUADRA ALMIR GARNIER SANTOS
COMANDANTE DE MARINA
16. CANADA
VICEALMIRANTE CRAIG BAINES, CMM, MSC, CD
COMANDANTE DE LA REAL ARMADA CANADIENSE
17. CHILE
ALMIRANTE JULIO A. LEIVA MOLINA
COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA
18. CHINA
ALMIRANTE DONG JUN
COMANDANTE GENERAL DE LA ARMADA DE EJERCITO POPULAR DE LIBERACIÓN DE CHINA
19. COLOMBIA
ALMIRANTE GABRIEL ALFONSO PÉREZ GARCÉS
COMANDANTE ARMADA NACIONAL
20. COREA DEL SUR
ALMIRANTE BOO SUK JONG
JEFE DE OPERACIONES NAVALES DE LA ARMADA
21. ECUADOR
VICEALMIRANTE RAFAEL POVEDA ROMERO
COMANDANTE GENERAL DE LA ARMADA DEL ECUADOR
22. ESPAÑA
ALMIRANTE GENERAL ANTONIO MARTORELL LACAVE
JEFE DE ESTADO MAYOR DE LA ARMADA ESPAÑOLA
23. FRANCIA
ALMIRANTE PIERRE VANDIER
JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA MARINA FRANCESA
24. ITALIA
VICEALMIRANTE GIUSEPPE CAVO DRAGONE
ALMIRANTE DE ESCUADRA
25. JAPÓN
ALMIRANTE HIROSHI YAMAMURA
JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA FUERZA MARÍTIMA DE AUTODEFENSA

26. MÉXICO
ALMIRANTE JOSÉ TAFAEL OJEDA DURÁN
SECRETARIO DE MARINA DE MÉXICO
27. NUEVA ZELANDA
CONTRALMIRANTE DAVID PROCTOR
COMANDANTE DE LA MARINA REAL DE NUEVA ZELANDA
28. PAISES BAJOS
VICEALMIRANTE ROB KRAMER
COMANDANTE DE LA MARINA REAL DE LOS PAÍSES BAJOS
29. PANAMA
DIRECTOR GENERAL JEREMÍAS GUILLERMO URIETA QUINTERO
COMANDANTE AERONAVAL
30. REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE
ALMIRANTE TONY RADAKIN CB ADC RN
PRIMER LORD DEL MAR Y JEFE DEL ESTADO MAYOR NAVAL
31. RUSIA
ALMIRANTE NIKOLAI EVMENOV
COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA DE GUERRA DE RUSIA
32. SINGAPUR
CONTRALMIRANTE AARON BENG
JEFE DE LA ARMADA
33. URUGUAY
ALMIRANTE JORGE WILSON MENÉNDEZ
COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA
36. NUNCIATURA APOSTÓLICA EN EL PERÚ
37. COMANDO CONJUNTO DE LAS FUERZAS ARMADAS
38. EJÉRCITO DEL PERÚ
39. FUERZA AÉREA DEL PERÚ
40. POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ
41. CONSEJO CONSULTIVO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
42. CUERPO GENERAL DE BOMBEROS VOLUNTARIOS DEL PERÚ
43. SOCIEDAD DE LA BENEMÉRITA SOCIEDAD FUNDADORES DE LA INDEPENDENCIA, VENCEDORES EL 2 DE MAYO DE 1866 Y DEFENSORES CALIFICADOS DE LA PATRIA
44. ASOCIACIÓN NACIONAL PRO MARINA
45. ASOCIACIÓN DE EXCADETES NAVALES
46. ASOCIACIÓN DE OFICIALES GENERALES Y ALMIRANTES
47. ASOCIACIÓN DE CAPITANES DE NAVÍO, OFICIALES DE LAS FUERZAS ARMADAS Y POLICIA NACIONAL EN SITUACIÓN DE RETIRO
48. INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ
49. CENTRO DE ESTUDIOS HISTÓRICO MILITARES DEL PERÚ
50. ASOCIACIÓN DE OFICIALES SUBMARINISTAS DEL PERÚ
51. ASOCIACIÓN DE OFICIALES DE MARINA
52. ASOCIACIÓN DE AVIADORES NAVALES
53. ASOCIACIÓN DE OFICIALES DE INFANTERÍA DE MARINA
54. ASOCIACIÓN DE HIDRÓGRAFOS DEL PERÚ
55. ASOCIACIÓN DE OFICIALES DE OPERACIONES ESPECIALES
56. ASOCIACIÓN DE OFICIALES DE SUPERFICIE
57. ASOCIACIÓN DE OFICIALES GUARDACOSTAS DEL PERÚ
58. ASOCIACIÓN NACIONAL DE EX-ALUMNOS NAVALES DEL PERÚ
59. CENTRO NAVAL DEL PERÚ
60. FUNDACIÓN MIGUEL GRAU
61. ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN
62. ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA
63. SOCIEDAD PERUANA DE HISTORIA
64. SOCIEDAD NACIONAL DE INDUSTRIAS
65. SOCIEDAD DE BENEFICENCIA DE LIMA METROPOLITANA
66. SOCIEDAD GEOGRÁFICA DE LIMA
67. INSTITUTO SANMARTINIANO DEL PERÚ
68. INSTITUTO RIVA-AGÜERO
69. SALUDO DEL ASESOR MAESTRO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
TS1. IMA JESÚS MOTTA MARTINEZ
70. SEÑOR GEOFFREY TILL - HISTORIADOR

ARTÍCULOS

72. PALABRAS DE DESPEDIDA DEL ALMIRANTE RICARDO MENÉNDEZ CALLE
COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA
78. PALABRAS DE ASUNCIÓN COMO COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA DEL ALMIRANTE ALBERTO ALCALÁ LUNA
NUEVO COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA
84. REFLEXIONES SOBRE EL PERÚ, SU MAR Y LA MARINA DE GUERRA EN SUS BICENTENARIOS
DOCTORA MARGARITA GUERRA MARTINIÈRE
PRESIDENTA DE LA ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA
94. EL VICEALMIRANTE JOSÉ PASCUAL DE VIVERO, EL GRAN ORGANIZADOR
CAPITÁN DE FRAGATA JORGE ORTIZ SOTELO
ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN
110. APUNTES SOBRE LA BIBLIOTECA NACIONAL Y LA MARINA DE GUERRA, DOS INSTITUCIONES BICENTENARIAS EN LA HISTORIA DEL PERÚ
EZIO NEYRA MAGAGNA
JEFE INSTITUCIONAL - BIBLIOTECA NACIONAL DEL PERÚ
124. HACIA UNA POLITICA NACIONAL FLUVIAL AMAZONICA (PNFA)
VICEALMIRANTE JORGE RICARDO MOSCOSO FLORES
134. UNA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA, EN EL BICENTENARIO
CAPITÁN DE CORBETA JOSÉ AGUIRRE RUIZ
146. "EL PERÚ Y EL MAR: APUNTES SOBRE LA AGENDA MARÍTIMA INTERNACIONAL DEL PERÚ"
EMBAJADOR AUGUSTO ARZUBIAGA SCHEUCH
160. PESCA EN EL BICENTENARIO
CAYETANA ALJOVIN
170. BICENTENARIO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ- UN RECUENTO VELOZ
CAPITAN DE CORBETA MICHEL LAGUERRE KLEIMANN
180. ARMADA BICENTENARIA. NOTAS PARA UNA HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA
DOCTOR FERNAN ALTUVE-FEBRES LORES
196. LA NUMISMÁTICA DEL 2 DE MAYO
DOCTOR EDUARDO DARGENT CHAMOT
208. EL EJEMPLO CONSTITUCIONAL DE MIGUEL GRAU
DOCTOR CARLOS HAKANSSON NIETO
216. EN HONRA A GRAU
DOCTOR LUIS FRANCISCO EGUIGUREN CALLIRGOS
228. LA REPATRIACIÓN DE MIGUEL GRAU
EMBAJADOR JUAN DEL CAMPO RODRÍGUEZ
242. EL ALMIRANTE MIGUEL GRAU EN EL CORAZÓN DE LOS PERUANOS ARIQUEÑOS
LUIS ENRIQUE CAM
CINEASTA E INVESTIGADOR HISTÓRICO

CONTRALMIRANTE
ANTONIO VILDOSO CONCHA
DIRECTOR



Editorial

Este 2021 es un año festivo y de reflexión para la Marina de Guerra del Perú. Festivo porque la fecha es, a todas luces, digna de resaltar con alegría, esperanza y optimismo, porque sabemos que somos una Institución que permanentemente se renueva y busca la mejora contínua. De reflexión, porque nos permite observar en perspectiva histórica la singladura recorrida, así como el rumbo ordenado para continuar dentro de la ruta de honor, prestigio y orgullo institucional que ostentamos.

Nuestra Marina conmemora dos centurias de existencia en un Estado libre e independiente. Durante los dos siglos transcurridos, nuestra Institución Naval supo marcar hitos en la defensa y desarrollo de nuestro país, contribuyendo con su progreso y prestigio a la formación de la peruanidad. Este legado de honor, que nos enorgullece ostentar, ha convertido a la Armada Peruana en una institución fuerte, referente y líder dentro de nuestra sociedad.

Si bien hemos marcado el año 1821 como el inicio de nuestra actividad naval, no debemos olvidar que nuestra herencia nativa e hispánica datan de cientos y miles de años; bastando mencionar, para comprobarlo, tanto al periodo virreinal, así como a los hombres de mar de Caral. Esta "síntesis naval", parafraseando a distinguidos intelectuales peruanos, tuvo como producto una Armada totalmente diferente y única, continuadora de un pasado majestuoso en defensa de la soberanía nacional y cuando los intereses nacionales lo hayan requerido.

Esta característica nuestra, se debe a que habitamos un país eminentemente marítimo, donde sus riquezas, cultura, bienestar y progreso llegaron por la vía del mar. Del mismo modo, cuando se dejó de lado el aspecto acuático de nuestra vida como organización política, llegaron las horas más oscuras de nuestra historia.

Los años transcurridos consolidaron la importancia de nuestra Institución, pero también nos exigió cumplir nuevos retos que la Constitución nos demandaba. Esta peculiaridad nos llevó a trabajar en escenarios alejados de la costa, dándonos el privilegio de complementar nuestra peruanidad en zonas que en su momento fueron consideradas inhóspitas. Valga mencionar nuestra selva y sierra para demostrar que la Marina Peruana no se retrae ante lo nuevo y difícil de las misiones asignadas. Es así como, nuestros marinos ampliaron el conocimiento espacial de nuestra complicada geografía, llevando tecnología de punta al lago más alto del mundo y sirviendo para dar confort y seguridad a nuestros connacionales a lo largo y ancho de nuestro territorio patrio.

Del mismo modo, durante estos siglos hemos llevado nuestro pabellón allende del Pacífico a bordo de memorables buques, que, bajo el comando de distinguidos Jefes y dotados por bravos marinos, presentaron la enseña de la Patria donde otros no pudieron. Recordemos al bergantín *Gamarra* y a la fragata *Amazonas*, al B.A.P. *Independencia* y B.A.P. *Mollendo*, así como al B.A.P. *Carrasco* y al B.A.P. *Unión* para confirmar esta singularidad histórica de la Armada.

Esta Edición de la centenaria Revista de Marina guarda un significado especial, puesto que hemos recibido el caluroso y sincero saludo de los líderes de diferentes Marinas de todo el mundo, así como de trascendentales instituciones nacionales referentes y afines a la Marina, lo que evidencia la percepción y reconocimiento hacia nuestra bicentenaria Institución.

A estos saludos le siguen un conjunto de artículos escritos por distinguidos amigos de la Marina de Guerra del Perú, los cuales nos permiten presentar a nuestros lectores un panorama amplio del quehacer histórico y futuro de nuestra Institución, desde la ya promulgada Política Nacional Marítima y así como el proyecto de nuestra futura Política Nacional Fluvial Amazónica, hasta el recuerdo de versos en memoria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario creados en la Arica ocupada; pasando por el recuerdo de la gloria naval del 2 de mayo de 1866 así como por los asuntos pesqueros y de agenda marítima, las conexiones existentes entre la también bicentenaria Biblioteca Nacional del Perú con la Armada nuestra, reflexiones y recuentos diversos sobre la Institución Naval y otros interesantes títulos, convierten a esta edición como un ejemplar de colección.

En cincuenta y cien años, cuando a nuestros herederos les toque reflexionar sobre el avance de nuestra Marina, podrán leer y disfrutar de las plumas aquí reunidas en memoria y aprecio por la Marina de Guerra del Perú.

Dentro del imaginario colectivo, hablar de la Marina Peruana es sinónimo de hacerlo del Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario. No por casualidad, el peruano designado por la voluntad popular como "El Peruano del Milenio", ha formado parte de nuestras filas, dejándonos su vida como paradigma para lograr convertirnos en una sociedad mejor. Junto con él, centenares de marinos que sirvieron y sirven con el uniforme que la Patria han señalado un destino marcado por sólidos principios éticos y morales.

Esta realidad se debe a que nuestra tradicional y moderna Marina ha formado un molde de estándares elevados, que le permite entregar a la sociedad hombres y mujeres productivos para el bienestar de la Nación; como diría Charles Gordon Davy: "*Buenos ciudadanos*". Esta peculiaridad se originó hace 200 años, cuando el Libertador José de San Martín instó a la juventud peruana a que formara parte de la naciente Marina. La esencia de su mensaje no ha perdido valor, al contrario, la ha reafirmado. Desde esta tribuna editorial, nos alegramos de formar parte de esta mística naval.

Culmino con una frase de nuestro Gran Almirante del Perú, que estoy seguro cala en el real sentir de todo aquel que ha servido en la Marina. En 1878, siendo Comandante General de la Marina, sostuvo: *"El servicio de los buques y particularmente el de la Marina de Guerra, necesita hombres llenos de abnegación, de costumbre severas y dedicados a su profesión"*. Nunca debemos olvidarlo.

El Director.



Archivo Histórico
y Biblioteca Central
de Marina

www.patrimoniodocumentalnaval.mil.pe

MARINA DE GUERRA



¡NAVEGANDO PARA EL PERÚ!

Saludos de Comandantes Generales

Saludos de Comandantes Generales de Marina



PERÚ

Almirante
Alberto Alcalá Luna
Comandante General de la Marina

"Hace 200 años nuestros antecesores visionaron un país libre e independiente que dirigiese su propio destino en armonía y madurez. Para ello, comprendieron que, entre las herramientas necesarias para alcanzar esta finalidad, se necesitaba contar con un Poder Naval que hiciera respetar el honor y dignidad nacional. Reconocieron al Perú como un país marítimo, donde su riqueza, cultura, seguridad y progreso dependían del grado de alistamiento de su Poder Naval.

Los dos siglos que preceden este escrito evidencian con claridad que nuestra bicentenaria Institución ha sabido estar a la altura de las duras circunstancias que el destino le puso en su camino, la historia así lo comprueba. Del mismo modo, se observa con claridad que las horas más oscuras ocurrieron cuando se descuidó y trató superficialmente a las Fuerzas Navales de la República.

Nuestro rol primigenio no ha variado a lo largo de estas dos centurias, al contrario, se ha reforzado y especificado hacia otras áreas donde nuestro accionar lleva progreso, desarrollo y paz a nuestros compatriotas. De hecho, la Marina Peruana tiene la peculiaridad de ejercer sus operaciones en cumplimiento de sus roles constitucionales en las tres regiones naturales del país, sumado a su mar, lo que nos convierte en una organización de real y efectivo alcance nacional.

Pero nuestras actividades no se limitan al interior de nuestras fronteras. Nuestra proyección naval llega a los cinco continentes a través de ejercicios operacionales, misiones de paz, misiones de estudio, misiones diplomáticas, expediciones científicas, viajes de instrucción y la cultura, actividades que venimos realizando desde antaño.

Somos una Marina orgullosa de su tradición, historia y legado, lo que nos convierte en una Institución que mira hacia adelante con convicción y firmeza. La seguridad en nuestro actuar es el resultado del "ADN" histórico que cada uno de nosotros obtenemos al ingresar a esta prestigiosa organización humana con sincera vocación de servicio.

Iniciamos nuestra tercera centuria animados por la reflexión de la bicentenaria singladura recorrida, y motivados por el porvenir, sea cual sea, donde demostraremos que cada uno de los integrantes de la Marina de Guerra del Perú sabrá cumplir con su deber.

¡Viva la Marina de Guerra del Perú!

¡Viva el Perú!"



ALEMANIA

Vicealmirante
Kay-Achim Schönbach
Inspector de la Marina Alemana

"Estimados Lectores, estimadas lectoras, mis felicitaciones de todo corazón con motivo del Bicentenario de la Independencia del Perú y la Existencia de la Marina de Guerra del Perú. 200 años! Este es un período de tiempo impresionantemente largo –Libertad, Independencia, Lealtad a la Constitución y Servicio a los ciudadanos, son las virtudes, las cuales la Marina de Guerra del Perú desde su inicio ha vivido y la han acompañado en su trayectoria – por el sueño de una República del Perú libre. De lo cual ustedes, hombres y mujeres de su Fuerza Naval pueden estar orgullosos.

La retrospectiva de un periodo de tiempo tan impresionante de 200 años de historia, proporciona aportaciones de mucho valor para la tradición e identidad de una Marina. Se identifica a Héroes de la historia y muchos navegantes sirven como ejemplo a las generaciones futuras.

Es un honor especial, que la Marina Alemana a través de diferentes Cooperaciones haya tomado parte del desarrollo de la Marina Peruana. Dado el "Bicentenario", visualizamos una cooperación de 50 años en el campo del arma submarina entre Perú y Alemania. Más allá de esto, reciben oficiales submarinistas peruanos instrucción en Alemania desde hace más de 30 años dentro del marco de la Ayuda a la Formación Militar. Desde hace casi 15 años con una constante regularidad, participan exitosamente Oficiales de Estado Mayor de la Marina de Guerra del Perú en el curso de Comando y Estado Mayor con participación internacional de la Academia de Alto Mando de las Fuerzas Armadas Federales de Alemania (Bundeswehr) ubicada en la ciudad de Hamburgo. Además, desde este año podemos saludar a la Marina de Guerra del Perú, con el estatus de Observador en el círculo de la "Conventional Submarine Cooperation" europea. Es mi firme convicción, que conjuntamente como socios y amigos podremos dominar los actuales y futuros retos. Mucho me alegra continuar el curso ya encaminado conjuntamente de nuestras Marinas, para también superar conjuntamente los retos dentro de la dimensión marítima en el futuro.

Le deseo a la Marina de Guerra del Perú, así como, a sus hombres y mujeres todo lo concebiblemente mejor y espero que todos ustedes – a pesar de las limitaciones de la Pandemia – puedan conmemorar dignamente los días del Aniversario con orgullo y alegría".



ARGENTINA

Vicealmirante
Julio Horacio Guardia
Jefe del Estado Mayor General de la Armada Argentina

"La independencia del continente americano se gestó entre los años 1810 y 1825, y en esos procesos, entre ellos el del Perú, el mar tuvo un rol vital.

Este siglo encuentra a numerosos pueblos de la región conmemorando los bicentenarios de las respectivas independencias que supieron conquistar nuestros antepasados. Este protagonismo del mar dio paso a la génesis de muchas de nuestras armadas, que tan fervientemente han participado y en muchos casos han sido determinantes en la lucha por la libertad.

Para la República del Perú, la primera unidad naval en enarbolar su propio pabellón fue la goleta realista "Sacramento", bautizada bajo el nombre de "Castelli", a ella le siguieron los bergantines "Belgrano" y "Balcarce". Siete meses más tarde, el 8 de octubre de 1821, el Capitán de Navío Martín Guise, bajo los auspicios del Libertador Don José de San Martín, izaba su insignia como primer Comandante General de la Marina de Guerra de la naciente República del Perú, fijándose así la fecha de su aniversario institucional. Sin dudas, esto marcó una profunda vinculación entre ambas naciones y principalmente entre ambas Armadas. Desde entonces, numerosas páginas han sido escritas en su historia, siendo las más destacadas las que reflejan las jornadas de valor, coraje, caballerosidad e hidalguía vividas por el Gran Almirante Don Miguel Grau Seminario, estirpe de marino, quién por su firme convicción de defender los ideales de su Patria aún a costa de su vida, y ejemplo de virtudes morales y valores humanos a la hora del combate, iluminó y sigue iluminando a todas las generaciones de marinos.

La Armada Argentina y la Marina de Guerra del Perú tienen una historia bicentenaria, plagada de hechos gloriosos. El desafío de nuestra generación es el de renovar permanentemente el compromiso de la cooperación entre ambas Armadas.

En nombre de la Armada Argentina saludo con especial consideración y enorme afecto a los hombres y mujeres de la Marina de Guerra del Perú en el Bicentenario de su Creación".



AUSTRALIA

Vicealmirante
Mike Noonan AO,
Jefe de la Marina Real Australiana

"Nacida por necesidad en 1821 durante su Guerra por la Independencia, la Marina de Guerra ha sido la primera línea de defensa de la Gran Nación del Perú durante doscientos años. Una joven fuerza que contaba con cuatro embarcaciones, la corbeta "Limeña", la goleta "Castelli" y los bergantines "Belgrano" y "Balcarce"; ella ha crecido en cantidad, historia y prestigio para convertirse en una Armada madura, moderna y respetada a nivel mundial.

Un bicentenario es un evento importante para cualquier organización, pero sobre todo para una Armada. Las Armadas se basan en la tradición, el mismo fundamento sobre el cual enfrentan retos modernos, ya sean en las aguas frías del océano del sur, la navegación compleja del Amazonas o los retos crecientes del Pacífico. Estas tradiciones son forjadas por las personas que sirven. Mientras celebran doscientos años tómense el tiempo para reflexionar sobre los miles de marinos que los precedieron. Cada uno que se atrevió a preguntar si tienen lo necesario para estar a la altura de aquellas tradiciones de honor. Reconfórtense con el hecho que todos ustedes han respondido ese llamado, de manera individual y juntos como una Familia, una Familia Naval. Ustedes han aceptado el manto pasado a ustedes por sus antecesores.

La Marina de Guerra del Perú enfrenta, mirando hacia el 2021 y más allá, nuevos retos, incluyendo la lucha contra el terrorismo, los deberes de las Naciones Unidas y las operaciones de ayuda de desastres, para mencionar unos pocos; siempre presente y comprometida con el apoyo del derecho marítimo internacional y la seguridad y prosperidad de la Región del Pacífico. Los retos adicionales que enfrentan todas las Armadas modernas sobre la renovación de la flota y las presiones de presupuesto, a pesar de ser necesarios, también necesitan superarse. Los hombres y las mujeres de la Marina de Guerra del Perú están bien situados para enfrentar estos retos y aquellos del futuro.

Recientemente este año, he tenido el privilegio de visitar Perú y reunirme con un grupo de Hombres y Mujeres de la Marina de Guerra del Perú. Con seguridad puedo decir que su futuro está en buenas manos. En nombre de los Hombres y Mujeres de la Real Armada de Australia felicidades por su bicentenario. Les deseo buenos vientos y mares de popa mientras la Marina de Guerra del Perú navega hacia su próximo capítulo para desarrollar sus tradiciones de mucha honra."



BÉLGICA

Almirante
Jan De Beurme
Comandante de la Armada de Bélgica

"En esta fecha 8 de octubre, hago llegar mis más cordiales saludos a la Marina de Guerra del Perú con motivo de su 200 aniversario. Me complace aún más hacerlo porque este año también nosotros celebramos un jubileo. La Marina belga celebra este año sus 75 años de existencia.

La Marina es una institución de valores y tradiciones y me imagino el orgullo que tiene cada miembro de la Marina peruana por llevar los valores transmitidos a lo largo de 200 años de historia.

Aristóteles dijo en su tiempo que hay tres tipos de personas en la tierra: los terrícolas, los marineros y los muertos. Esta descripción sigue siendo pertinente hoy en día. Subraya el carácter especial de nuestra profesión y el entorno en el que nos movemos, independientemente de nuestra procedencia. Tenemos nuestra propia forma de vida, y miramos al horizonte de una manera que ningún "terrícola" lo hace.

A su vez, miro al horizonte. En nombre de la Armada belga, deseo al Comandante General y a todos los miembros de la Marina peruana mucho éxito en el futuro y muy buen viento en los mares del mundo".



BOLIVIA

Vicealmirante
Franz Pablo Valdiviezo Oña
Comandante General de la
Armada Boliviana

"Al conmemorar el 8 de octubre, el Bicentenario de creación de la Gloriosa Marina de Guerra del Perú, a nombre de la Armada Boliviana, Institución Abanderada de la Reivindicación Marítima del Estado Plurinacional de Bolivia y mío en particular, expreso un cordial saludo y sincero reconocimiento por la loable labor que cumple y el apoyo permanente que brinda a la Armada Boliviana, reflejada en la calidad profesional de nuestro personal que tuvo la dicha de formarse y capacitarse en esa Institución tutelar del Estado Peruano.

De igual manera, permítanme brindar un merecido homenaje al señor Almirante Miguel Grau Seminario, Caballero de los Mares, por su gesta heroica, sacrificio, patriotismo y liderazgo demostrado en el Combate Naval de Angamos a bordo del Monitor "Huáscar", cuya data rememorativa recae también en esta fecha, dichas acciones permitieron ofrecer a las diferentes generaciones peruanas una nación independiente, libre y soberana.

Quienes nos consideraron sus herederos buscamos emular su vida y su ejemplo. Su sacrificio ha marcado en la Marina de Guerra del Perú y la Armada Boliviana el derrotero y la estela a seguir, el surgimiento de ambas instituciones se ha forjado con su ejemplo, hoy el espíritu de peruanos y bolivianos se unen para rendirle su eterna gratitud.

Formulamos los mejores votos y deseos de éxito a cada uno de los miembros de la Marina de Guerra del Perú, en especial a los que tienen la noble misión de comandarla".



BRASIL

Almirante de Escuadra
Almir Garnier Santos
Comandante de Marina

"En el marco del Bicentenario de la Marina de Guerra del Perú, me siento sumamente honrado de llevar, a los discípulos del heroico Almirante Grau, saludos y felicitaciones de todos los miembros de la Armada de Brasil, reforzando los lazos de amistad y cooperación que unen nuestras instituciones seculares.

Forjadas al calor de las luchas que llevaron a la formación de dos de las naciones independientes y soberanas más admirables del Nuevo Mundo, nuestras armadas mantienen una fructífera relación e intercambio, en la que destaco la operación BRACOLPER, que involucra a Brasil, Colombia y Perú, cuya primera edición data de 1974. Este ejercicio nos permite actuar juntos en la Amazonía, un entorno operativo desafiante, único e inseparable de nuestros respectivos territorios.

El futuro es incierto y siempre traerá desafíos. Instituciones sólidas podrán comprenderlas y superarlas, guiadas por sus valores y tradiciones e impulsadas por la profesionalidad de sus integrantes. En este sentido, espero que los numerosos ejemplos de heroísmo y abnegación que marcan estos doscientos años de gloriosa singladura sigan inspirando a las actuales y futuras generaciones de hombres y mujeres de la Armada Peruana, en la certeza de que su historia, hoy venerada, seguirá estando escrito en hermosas páginas".



CANADÁ

Vicealmirante
Craig Baines, CMM, MSC, CD
Comandante de la Real Armada Canadiense

"Como Comandante de la Real Armada Canadiense, y en nombre de nuestros marinos y nuestra extensa comunidad canadiense, quisiera expresar mis sinceras felicitaciones por celebrar el año del Bicentenario de la Marina de Guerra del Perú.

Estamos orgullosos de considerar a la Marina de Guerra del Perú como una gran aliada para la Real Armada Canadiense con quienes continuamos desarrollando una fuerte relación bilateral; y estamos comprometidos para desarrollar objetivos comunes.

Tanto la Real Armada Canadiense como la Marina de Guerra del Perú, están firmemente unidas en nuestro deseo de promover la seguridad regional y las iniciativas Mujeres, Paz y Seguridad entre muchas otras.

Nuestras dos grandiosas Armadas han trabajado para fomentar nuestra relación a través de los años al entrenar juntos, facilitar intercambios de tripulación para fortalecer nuestra interoperabilidad y dirigir visitas portuarias recíprocas con actividades profesionales, sociales y deportivas para ayudar a desarrollar nuestra amistad.

Además, la Real Armada Canadiense esta agradecida por las interacciones que tenemos durante nuestras conversaciones entre los Estados Mayores de las Armadas las cuales continúan siendo beneficiosas para ambas.

Nuestras Armadas han logrado mucho debido a estos intercambios a través de los años, aprendiendo mutuamente y aumentando nuestro entendimiento común de los retos que enfrentamos juntos.

Felicitaciones una vez más por haber alcanzado este increíble hito. Esperamos promover nuestra colaboración y buscar nuevas oportunidades para navegar juntos en los años venideros".



CHILE

Almirante
Julio A. Leiva Molina
Comandante en Jefe de la Armada

"Me es muy grato dirigirme a usía y por su digno intermedio, extender en nombre de los hombres y mujeres de la Armada de Chile y de este Comandante en Jefe, un cordial y afectuoso saludo al Señor Comandante General, Oficiales, Personal Subalterno y de Marinería que componen la Marina de Guerra del Perú, al conmemorarse este año el Bicentenario de su creación.

En estos doscientos años de vida, nuestras instituciones comparten episodios históricos, marcados por el arrojo y gestos heroicos de aquellos que nos antecedieron. En la actualidad, participamos de forma combinada en diversas iniciativas de cooperación internacional, compartiendo valores comunes, en pos de la seguridad y cuidado de los océanos.

Aprovecho esta importante ocasión, para manifestar el profundo respeto que la Armada de Chile tiene por la Marina de Guerra del Perú formulando votos para el progreso y prosperidad en los desafíos que el futuro depare para esa noble Institución".



CHINA

Almirante
Dong Jun
Comandante General
de la Armada de Ejército Popular de Liberación de China

"En ocasión de la Ceremonia del Bicentenario de la Creación de la Marina de Guerra del Perú, en nombre de todos los oficiales y soldados de la Armada del Ejército Popular de Liberación de China, y en mi propio nombre, me gustaría extender mis cálidas felicitaciones y mejores deseos a Usted. 200 años de gloria, es el testimonio de una historia gloriosa y la gran confianza de la misión de los tiempos. Espero sinceramente que la Marina de Guerra del Perú continúe navegando con el viento y las olas, contribuyendo con nuevas fuerzas al mantenimiento de la paz y la estabilidad mundiales.

En estos años, la relación entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada del Ejército Popular de Liberación de China mejora constantemente, promoviendo continuamente los intercambios en todos los aspectos. En 2015, el Barco hospital "Arca de la Paz" visitó a Callao del Perú, recibió una cálida recepción de su marina. En 2019, su predecesor Almirante CERDÁN participó en las actividades conmemorativas del 70° Aniversario del Establecimiento de la Armada del Ejército Popular de Liberación de China, celebró con nosotros este importante momento histórico, esto refleja plenamente la alta confianza de las dos marinas. Espero trabajar con usted en el futuro para fortalecer los intercambios, la cooperación estrecha y profundizar conjuntamente la cooperación pragmática entre las dos marinas, y promover conjuntamente la construcción de una comunidad marítima con un futuro compartido.

Está cordialmente invitado a visitar China a su conveniencia después de la epidemia y esperamos compartir la amistad con usted en Beijing.

Nuevamente, quisiera extender un saludo festivo a usted y a todo el personal de la Marina de Guerra del Perú".



COLOMBIA

Almirante
Gabriel Alfonso Pérez Garcés
Comandante de la Armada Nacional

"Es un honor como Comandante de los hombres de mar y de guerra de Colombia, dirigirme a nuestros hermanos de la Marina de Guerra del Perú, al conmemorarse este año 2021, el Bicentenario de su creación. Su histórica tradición de país marítimo, amazónico, andino, bioceánico y con presencia en la Antártida, permitió el surgimiento del poder naval peruano, desde el siglo XVI, con la formación de la primera agrupación naval organizada en el Virreinato del Perú: La Armada del Mar del Sur, creada para proteger al Virreinato en el litoral Pacífico y a los convoyes cargados de plata, provenientes de las minas del Alto Perú.

Estas gestas logradas en la génesis del poder naval, se consideraron al igual que en la Armada de Colombia, en el contexto del proceso de independencia, donde decisiones trascendentales como las del General San Martín, de organizar una Marina de Guerra y el compromiso de su primer Comandante General el señor Capitán de Navío Martín Jorge Guise, nos permiten ser testigos hoy, de una de las marinas más influyentes de la región.

Nuestra hermandad con la Marina de Guerra del Perú, nos une en causas comunes que ponen a prueba nuestras capacidades como Marinas. Unimos esfuerzos en el plano operacional, combatiendo el flagelo del narcotráfico en el marco de la Campaña Naval "Orión", desarrollamos juntos las Jornadas de Apoyo al Desarrollo Binacional, por el bienestar de las poblaciones ribereñas de los ríos Putumayo y Amazonas, entrenamos de manera conjunta en escenarios como la operación de BRACOLPER, desde 1974, desarrollando ejercicios navales a lo largo del río Amazonas, fortalecemos el entrenamiento de nuestras tripulaciones en escenarios marítimos y fluviales, como SIFOREX y UNITAS.

Cada singladura juntos, hace que nuestros lazos de amistad se fortalezcan, es por esto que nos unimos a la gran celebración de sus 200 años de existencia como Marina, y en nombre de los más de 30,000 hombres y mujeres de la Armada de Colombia, quiero presentar un fraterno saludo de felicitación a todos los hombres y mujeres que integran la Marina de Guerra del Perú, en especial a su Comandante General, deseándoles que el Dios de los mares, nos permita seguir escribiendo juntos páginas doradas para el desarrollo del poder marítimo de nuestras naciones.

¡Acción y Valor, Feliz Bicentenario!"



COREA DEL SUR

Almirante
BOO Suk Jong
Jefe de Operaciones Navales de la Armada de la República de Corea

"Con motivo del 200 aniversario de la fundación de la Armada del Perú, me gustaría expresar mis más sinceras felicitaciones en nombre de toda la Armada y la Infantería de Marina de la República de Corea.

Fundada al mismo tiempo que la independencia, la Armada del Perú ha jugado un papel clave en el manteniminento de la paz internacional y garantizar la seguridad marítima regional durante los últimos 200 años. En particular, la inteligencia, valentía y gentileza del Almirante Miguel Grau durante la Guerra del Pacífico siguen siendo ejemplo para las fuerzas navales en todo el mundo.

La Armada de la República de Corea participa activamente en la cooperación militar en varios campos con la Armada del Perú, que es reconocida por su larga historia y tradición y espera fortalecer el intercambio y la cooperación para el desarrollo de relaciones orientadas al futuro entre las dos fuerzas armadas.

Felicidades nuevamente por el 200 aniversario de la fundación, y deseamos el desarrollo sin fin de la Armada del Perú y el éxito de todos nuestros Comandantes de Marina y demás soldados".

ECUADOR



Vicealmirante
Rafael Poveda Romero
Comandante General de la Armada

"Para la Armada del Ecuador, sus hombres y mujeres que la conforman constituye un motivo de enorme satisfacción expresar un efusivo saludo la Marina de Guerra del Perú por su Bicentenario, cuyos lazos y compromisos de amistad se han forjado a la estela de nuestro permanente derrotero, símbolos no solo de afecto sino también de incansable progreso de nuestras naciones, donde las fronteras invisibles que se fusionan en nuestros océanos, no hacen más que unirnos cada día más hacia un horizonte de progreso y desarrollo, dentro de un permanente marco de compromiso, paz, bienestar y desarrollo binacional.

Las páginas escritas con sangre de héroes navales como Carvajal, Mariategui, Carrasco, cubiertos por la espada valiente de su máximo héroe naval el Almirante Miguel Grau Seminario, perennizan la riqueza de su marina durante estos 200 años, cuyas letras grabadas en el tiempo no hacen más que reafirmar la singladura de una institución que es referente en el desarrollo nacional y se constituye en un ejemplo de profesionalismo, liderazgo y fortaleza para su pueblo, cobijados por su bicolor patrio.

Son 200 años de una Marina de Guerra dedicada al constante esfuerzo por el servicio de la patria, conformándose en la actualidad en una institución sólida y firme, con un gran desarrollo en los ámbitos tecnológicos, de investigación e innovación, que aporta al desarrollo maritimo y a sus más altos intereses nacionales.

El legado permanente del Almirante Miguel Grau Seminario, de cuyo nombre se bañan sus costas y sus mares, hace de la Marina de Guerra del Perú una hoguera permanente donde la llama y el espíritu de quien es y será su mayor referente sostiene los pilares y las jarcias de su razón de ser, institución que demostrado su firmeza bajo cualquier época y en cualquier condición, con hombres y mujeres de mar dedicados a fortalecerla teniendo como único objetivo el progreso y compromiso con su nación.

En esta fecha tan significativa para Marina de Guerra de Perú, no solo es ejemplo de compromiso para las nuevas generaciones, sino también marcan el futuro hacia nuevos y mayores retos a cumplir, es por ello, que para la Armada del Ecuador y de forma particular como Comandante General es un motivo más para expresar una sincera felicitación y reafirmar el compromiso de seguir trabajando juntos en beneficio de ambas naciones, bajo los cimientos y legados de nuestros héroes navales. Salud camaradas de la Marina de Guerra del Perú".



ESPAÑA

Almirante General
Antonio Martorell Lacave
Jefe de Estado Mayor de la Armada Española

"Quisiera agradecer al Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, haberme concedido el privilegio de, a través de esta centenaria y emblemática Revista de Marina, dirigir unas breves palabras a los hombres y mujeres que constituyen la Marina de Guerra del Perú, con motivo del Bicentenario de su creación.

La República del Perú y el Reino de España comparten una identidad común forjada por tres siglos de historia compartida e indeleble mestizaje. Profundos vínculos históricos que han dado origen a unas excelentes relaciones bilaterales basadas en el respeto y el reconocimiento mutuo.

Unas relaciones que en el ámbito naval se han materializado en iniciativas y sinergias beneficiosas para ambas Instituciones, algunas tan recientes como la participación de Oficiales peruanos en la Operación Atalanta a bordo de buques de la Armada Española en 2018 y 2019, el embarque de dos Oficiales españoles en el BAP "Carrasco" durante las Campañas Antárticas de 2018-19 y 2019-20, o la formación que se está realizando de futuros Oficiales peruanos en la Escuela Naval Militar. Vías de colaboración que ponen de manifiesto que las raíces y valores que compartimos son ajenos a la distancia geográfica que nos separa.

Quisiera aprovechar la ocasión para reafirmar el compromiso de la Armada Española de seguir fortaleciendo estos tradicionales y estrechos lazos de amistad y entendimiento que nos unen, explorando nuevas vías de cooperación.

Les deseo buena mar y vientos propicios en su navegación, y que su lema "Un solo norte, el deber. Tan solo un rumbo, el honor" siga siendo el faro que ilumine las singladuras de la Marina de Guerra del Perú.

¡Enhorabuena y felicidades por vuestro Bicentenario!"



FRANCIA

Almirante
Pierre Vandier
Jefe del Estado Mayor de la Marina Francesa

"Con motivo del Bicentenario de la Marina peruana que Ustedes celebran este año, me complace enviarles, en nombre de la Armada francesa, nuestros mejores deseos.

Celebro las relaciones históricas y amistosas que unen a nuestras dos Armadas y me comprometo especialmente a desarrollar nuestra cooperación en una región en la que nuestros retos comunes son estratégicos.

Como ribereños del Océano Pacífico, compartimos la preocupación por la seguridad marítima, la preservación de los recursos naturales, la lucha contra el cambio climático y el respeto al derecho internacional.

Francia, nación del Pacífico con sus DROM-COM, asegura la protección de sus espacios marítimos y su soberanía gracias a su Marina. También se ha comprometido a contribuir a la seguridad marítima junto con las marinas aliadas de la costa, como lo demuestran nuestros esfuerzos conjuntos para desarrollar el sistema de información de la célula de fusión del Callao.

También estamos trabajando en el desarrollo conjunto de nuestros conocimientos, como lo demuestra este año el ejercicio multinacional UNITAS LXII, dirigido por la Marina de Guerra de Perú del 5 al 9 de octubre. Será una ocasión excepcional para compartir nuestros modos de acción frente a la pesca ilegal incontrolada y no regulada y frente al tráfico ilegal.

Nuestras fuerzas navales también se reúnen regularmente, ya sea en el mar, durante una escala en el Callao con los buques franceses basados en Tahití, o durante las escalas del buque escuela de vela "Unión", como en Le Havre en agosto de 2017, o en Tahití en agosto de 2020. Estos encuentros son oportunidades para conocernos mejor, descubrir nuestras respectivas culturas y apreciar la riqueza de nuestros intercambios.

Queridos marineros de la Marina de Guerra del Perú, como en el siglo XIX bajo el mando del Almirante du Petit-Thouars, los marineros franceses están a su lado, bajo el mando del Almirante Comandante de la Zona Marítima del Pacífico (ALPACI).

Como Jefe del Estado Mayor de la Armada francesa, le envío, en nombre de todos los marinos franceses, nuestros mejores deseos para este bicentenario".



ITALIA

Vicealmirante
Giuseppe Cavo Dragone
Almirante de Escuadra

"La Marina Italiana ha estado presente en las aguas de América del Sur desde los años en que las repúblicas latinoamericanas conquistaron su independencia y, al mismo tiempo, los estados italianos preunitarios estaban comprometidos en las guerras para la reconstitución de la unidad nacional italiana, tras siglos de opresión extranjera.

En la costa del Pacífico, a mediados del siglo XIX, la mayor comunidad de italianos era precisamente la que residía en Perú. La bandera italiana ocupaba, en ese momento, el cuarto lugar en los puertos peruanos: la corbeta Magenta, primera unidad de la Marina italiana que navegó en el Pacífico, al llegar en 1867 al Callao, encontró anclados nueve barcos italianos.

El mismo puerto del Callao fue en numerosas ocasiones la fuente de referencia de los barcos italianos que operaban frecuentemente en el Pacífico. La Marina italiana operó además entre 1879 y 1884, durante la Guerra del Pacífico entre Perú y Chile: En el curso del conflicto, los barcos italianos, unidos en la División Naval del Pacífico, operaron en muchas ocasiones para disminuir los sufrimientos y los daños tanto a los neutrales como a las partes en conflicto, prestando también en gran medida su propia labor de asistencia en los cuidados médicos y en el rescate de los refugiados.

En los años siguientes, los puertos peruanos fueron objeto de frecuente presencia de unidades militares italianas, entre ellas el crucero Amerigo Vespucci. Fue la tripulación de esta unidad la que participó, en 1890, en los honores rendidos al héroe nacional de la Marina peruana, el almirante Grau, con motivo del regreso de sus restos al Callao y su solemne traslado a Lima.

Tras el paréntesis de la Primera Guerra Mundial, se inició un nuevo período de la presencia de la Marina italiana en el Perú, y de colaboración entre ambos países, con la vuelta al Mundo del crucero "Libra". Llegado al Callao el 18 de julio de 1921, enarbolando la insignia de "Embajador Extraordinario", con el encargo de representar a Italia en las ceremonias del aniversario de la independencia, el crucero permaneció en aguas peruanas mientras duraron las celebraciones, marchándose después de dos meses de profundos y provechosos intercambios.

Después de la Segunda Guerra Mundial, la Marina italiana volvió hacia las aguas del Pacífico de América Latina, y en particular al Perú, con motivo del crucero de 1979 del Grupo Naval compuesto por el destructor misilero Ardito y la fragata Lupo, seguido por la navegación en el año 1996 del destructor De La Penne y la fragata Bersagliere.

La primera Armada que encargó los buques de la clase "Lupo", que resultó ser un gran éxito en el ámbito internacional, fue la de Perú: entre 1976 y 1979 se construyeron en el Cantieri Navali del Tirreno las fragatas "Carvajal" y "Villavisencio", a las que siguieron otras dos unidades gemelas, "Montero" (hoy "Almirante Grau") y "Mariátegui", construidas en Perú, en el Arsenal del Callao, entre 1979 y 1985.

Cabe observar cómo, además de las actividades de colaboración militar e industrial, se ha desarrollado en el tiempo un vínculo de amistad especial y muy fuerte entre las tripulaciones peruanas e italianas que se han alternado, de un continente a otro, a bordo de estas hermosas unidades.

Un vínculo fraternal que une, una vez más, a dos países aparentemente tan alejados en tierra, pero tan cercanos al otro lado del mar, por ello, saludamos afectuosamente a nuestra hermana Marina de Guerra del Perú en el Bicentenario de su creación, formulando votos en el éxito de la contribución al desarrollo de su País".



JAPÓN

Almirante
Horoshi Yamamura
Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Marítima de Autodefensa de Japón

"En el 200 aniversario de la fundación de la Marina de Guerra del Perú, quisiera expresar mis más sinceras felicitaciones en nombre de la Fuerza Marítima de Autodefensa del Japón.

Su país fue el primero de América Latina en tener relaciones diplomáticas con Japón, y sus relaciones diplomáticas se remontan a 1873. También fue el primer país de América del Sur en aceptar la migración japonesa, y ahora hay alrededor de 100.000 nikkei viviendo allí.

Además de la relación entre los dos países, también existe una profunda relación entre la Marina de Guerra del Perú y la Fuerza Marítima de Autodefensa.

Los buques de entrenamiento de los dos países han realizado múltiples visitas a los países del otro, la más reciente en 2008 cuando el buque escuela de la Armada de Perú hizo una escala en Tokio, y en 2019, la Flota de Entrenamiento de la Fuerza Marítima de Autodefensa hizo una escala en el puerto de su País. En 2018, un busto del Almirante Miguel Grau, un héroe de la Marina de Guerra del Perú, se instaló por primera vez en Asia frente a la Embajada del Perú en Japón, lo que indica que la marina del otro juega un papel en la fundación de la relación entre los dos países.

Además, ha enviado continuamente Oficiales al Programa de Intercambio a Corto Plazo de Oficiales Navales de Próxima Generación (WPNS STEP), que la Fuerza Marítima de Autodefensa organiza anualmente en Tokio. Además, desde 2018, hemos enviado Oficiales a seminarios en universidades navales en países de Asia-Pacífico.

Situados casi al otro lado del globo, estamos muy lejos y a unos 15.000 kilómetros de distancia. No obstante, me complace que nuestra relación sea muy estrecha y les agradezco su amistad.

Una vez más, me gustaría celebrar el 200 aniversario de la fundación de la Marina de Guerra del Perú y desearle a la Marina cada vez más desarrollo en el futuro".



MÉXICO

Almirante
José Rafael Ojeda Durán
Secretario de Marina

"Para las y los marinos navales de México, siempre será motivo de gran satisfacción mantener un contacto cercano y fraterno con nuestros hermanos de la honorable institución que tiene a bien comandar, máxime en ocasiones que el motivo que nos convoca es celebrar una fecha que los ha colmado de gloria.

La Secretaría de Marina de la Armada de México, se une a los festejos de un aniversario que significa 200 años de amor incondicional a la patria.

El Bicentenario de la Creación de la Marina de Guerra del Perú, es una fecha que inspira con su ejemplo de honor, deber, lealtad y patriotismo en el marco de la conmemoración, también de dos siglos de constituirse como una nación que supo luchar por su independencia y libertad.

Deseamos que esta significativa fecha sea el preludio de una larga y duradera travesía en la que continúen "navegando para el Perú", y que como hasta ahora sigan dando muestra de la enorme vocación de servicio, profesionalismo, entrega y valentía que los caracteriza como marinos de su nación.

Que el honorable legado del insigne Almirante Miguel Grau Seminario, continúe siendo el faro que como institución los guía en la mar y que mantengan perennemente el ideal de darlo todo por sus conciudadanos, siempre con la proa hacia el horizonte.

¡Enhorabuena por los dos siglos de oro del sol y azul de su mar!

¡Enhorabuena por la Marina de Guerra del Perú!"



NUEVA ZELANDA

Contralmirante
David Protcor
Comandante de la Marina Real
de Nueva Zelanda

"En este momento muy auspicioso por los 200 años de aniversario de la Marina de Guerra del Perú, deseo enviarle felicidades y saludos de parte mía y de las mujeres y los hombres de la Real Armada de Nueva Zelanda.

Doscientos años es un logro significativo, y muchos marinos habrían sacrificado su tiempo, sus esfuerzos e incluso sus vidas en servicio de su Armada y la nación. Esta será una fuente de gran orgullo para la Marina de Guerra del Perú con el fin de celebrar y conmemorar aquellos tantos marinos y su servicio.

Este año, la Real Armada de Nueva Zelanda cumple 80 años. Aunque más joven y separada geográficamente por la inmensidad del Océano Pacífico, somos afortunados de haber tenido algunas oportunidades para interactuar. Hemos servido juntos en las Operaciones de Mantenimiento de la Paz de las Naciones Unidas como Observadores Militares de las Naciones Unidas y en otros lugares alrededor del mundo a través de los años. También tenemos intereses mutuos en el Pacífico como miembros activos del Simposio Naval del Pacífico Occidental; y tenemos una fuerte asociación con nuestra flota de helicóptero SH-2G.

Espero nuestro compromiso futuro entre nosotros mismos y nuestras Armadas mientras construimos nuestra relación. En nuestra lengua nativa, Rā Whānau kia koe — ¡Feliz Cumpleaños para Ustedes!"



PAÍSES BAJOS

Vicealmirante
Rob Kramer
Comandante de la Marina Real
de los Países Bajos

"La celebración de un Aniversario es siempre una gran oportunidad para mirar atrás en la historia. especialmente cuando se ha alcanzado la muy respetable edad de 200 años, como es el caso de la Marina de Guerra de Perú.

Aunque hoy en día nuestras dos Armadas, por desgracia, rara vez se encuentran en el mar, a lo largo de los últimos siglos nuestros caminos se han cruzado. En los últimos años, la Marina de Guerra de Perú ha optado por obtener algunos de sus principales buques de guerra de los constructores navales de nuestra nación. Esto sigue siendo un hecho bien conocido por nuestros marineros, lo que nos enorgullece hasta el día de hoy.

Menos recordada, pero meticulosamente registrada, es la visita de algunos barcos holandeses al Callao en 1624.

Por lo que parece, no fue una visita muy pacífica. Afortunadamente, las reuniones posteriores se desarrollaron en un ambiente más amistoso, como cuando uno de mis predecesores visitó Perú, en 1982.

Ahora, en el año 2021, la tecnología me permite enviar una bien intencionada felicitación a la Marina de Guerra de Perú por su Bicentenario en nombre de todos los hombres y mujeres de la Marina Real de los Países Bajos.

Les deseamos lo mejor en su servicio profesional a su país".



PANAMÁ

Director General
Jeremías Guillermo Urieta Quintero
Comandante Aeronaval

"El Servicio Nacional Aeronaval (SENAN) extiende nuestros sinceros y apreciados saludos para todo el personal que conforma la Marina de Guerra del Perú, quien cumple 200 años de servicio a su patria, celebración de trascendental acontecimiento que enorgullece a nuestros hermanos de uniforme por el bicentenario de esa noble institución naval.

A lo largo de su historia, la Marina de Guerra del Perú ha evolucionado como una organización naval presta y preparada para el combate, a una organización adaptada al entorno actual; aumentando sus capacidades y enfocada en contribuir de forma eficiente y eficaz en operaciones multinacionales orientadas al mantenimiento de la paz mundial.

Reconocemos el compromiso con la comunidad nacional e internacional, en esa estrecha relación de amistad y cooperación mutua, en especial con nuestra institución en la cual contribuyen enormemente en la formación de Oficiales y en otros ámbitos navales, siendo un gran aporte de conocimientos, experiencias y cultura.

Auguramos muchos éxitos a la Marina de Guerra del Perú, resaltando siempre a quienes los antecedieron como el Capitán de Navío José Boterín, quien se destacó por mantener la moral y la disciplina de la dotación del "Arequipeño", asimismo; el Capitán de Navío Armando Figueroa que con sus constantes esfuerzo relacionados con la aviación finalmente logró la creación del Servicio Aeronaval y al Gran Almirante Miguel Grau, héroe nacional "Caballero de los Mares" ejemplo y orgullo entre los marinos más notables, ellos de alguna forma guían su proa para que cada día surcando las aguas del mar de Grau, sirvan a su amado Perú en defensa de su soberanía y el bien común, con la vocación de servicio que distingue a todo navegante.

Los hombres y mujeres que conforman el Servicio Nacional Aeronaval, se sienten orgullosos y complacidos de poder ser parte de ese intercambio cultural en cada una de las operaciones que compartimos.

Por todo ese cúmulo de sabiduría, experiencia y lazos de amistad nuestro reconocimiento, buenos deseos y felicitaciones en el Bicentenario de la Marina de Guerra del Perú".



REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE

Almirante
Tony Radakin CB ADC RN
Primer Lord del Mar y Jefe del Estado Mayor Naval

"Es un gran orgullo para mí, como Primer Lord del Mar de la Royal Navy, ser invitado por su Comandante General, para conmemorar el bicentenario de la Armada del Perú.

La historia naval compartida de nuestros países está intrínsecamente vinculada a la independencia de Perú, sobre todo a través de las acciones de dos ex oficiales de la Marina Real, Lord Thomas Cochrane y Martin Guise.

Fue durante la Guerra de Independencia del Perú cuando las fuerzas navales chilenas, lideradas por el vicealmirante Lord Cochrane y con Guise al mando subordinado, abordaron y capturaron el buque insignia de la flota española Esmeralda en el Callao la noche del 5 de noviembre de 1820. Este momento histórico marcó la pérdida de España del control del mar y casi con certeza aceleró el nacimiento del Perú como nación independiente.

Por supuesto, el deber de Guise para con el Perú aún no había terminado. En 1828, cuando estalló la guerra con la Gran Colombia, fue nombrado Jefe de la Escuadra. En escenas que recuerdan la propia muerte del Almirante Lord Nelson 23 años antes, fue asesinado por la bala de un francotirador mientras dirigía la campaña naval para capturar Guayaquil. Es profundamente conmovedor que Guise, originalmente un británico, sea tenido en tan alta estima en este día en Perú, el país por el que dio su vida.

Por supuesto, su Armada se ha distinguido en muchas ocasiones desde entonces, manteniendo sus vínculos con el Reino Unido y la Royal Navy a través de la adquisición de barcos británicos y oportunidades de entrenamiento mutuo. Sé que hoy su Armada moderna y capaz, tanto como la mía, sigue ejemplificando los más altos niveles de profesionalismo militar al servicio de su país.

La Royal Navy sigue orgullosa de nuestros vínculos con Perú y continúa valorándolos. Nos sentimos honrados de ser invitados a participar en su ejercicio de SIFOREX anual. Y es especialmente gratificante que Perú acoja el ejercicio UNITAS de este año del bicentenario de su país y de la Armada. A medida que el Reino Unido amplía sus horizontes en política exterior, esperamos profundizar nuestra cooperación con Usted en el futuro.

A título personal, lamento mucho no poder aceptar su amable invitación para estar en el Callao para las celebraciones del bicentenario el 8 de octubre. Sin embargo, sé que estaré bien representado por el comodoro Phillip Waterhouse RN, que es ayudante de campo de Su Majestad la Reina Isabel II. Por último, permítame decirle el gran honor que fue para mí recibir la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval, presentada en su nombre por su Agregado Naval, Contralmirante Daniel Valencia, aquí en Londres.

Así que de lejos levanto una copa de ron a los 200 años de la Armada del Perú, y a muchos años más de nuestra maravillosa relación".

Nota: Por tradición británica, los Oficiales Almirantes de dicha Armada escriben sus saludos en tinta verde.



RUSIA

Almirante
Nikolai A. Evmenov
Comandante General
de la Flota de la Marina
de Guerra de Rusia

"¡En nombre de la Flota de la Marina de Guerra de la Federación de Rusia, reciban mis más sinceras y sentidas felicitaciones por el 200 Aniversario de Creación de la Marina de Guerra de la República del Perú!

En todos los tiempos, la Marina se ha considerado sumamente honorable. Valientes marineros y Oficiales, talentosos constructores navales y descubridores han dedicado sus vidas al servicio de la flota de la Marina.

El valor, la lealtad al deber militar y el carácter inquebrantable siempre han sido señales de la identidad de quienes una vez se embarcaron en el camino de un marinero naval.

Confío en que la gloriosa Marina de Guerra de la República del Perú seguirá resolviendo las tareas de velar por la seguridad nacional del Estado, así como la estabilidad en la región, con la misma profesionalidad de siempre.

En este significativo día, deseo sinceramente a todo el personal de la Marina de Guerra de la República del Perú buena salud, felicidad, buen humor, optimismo y prosperidad".



SINGAPUR

Contralmirante
Aaron Beng
Jefe de la Armada de la República de Singapur

"En nombre de la Armada de la República de Singapur, quisiera expresarle mis más sinceros saludos a usted y a la Marina de Guerra del Perú por la celebración de su Bicentenario el presente año. ¡La Marina de Guerra del Perú posee una abundante y distinguida historia naval de la cual todos los peruanos pueden sentirse orgullosos! ¡Como compañeros, la República de Singapur participamos de su júbilo y les deseamos muchos años más de éxitos!

La Marina de Guerra del Perú y la Armada de Singapur comparten una cordial y duradera relación de defensa. Como naciones marítimas, los mares son nuestro sustento y las armadas desempeñan un papel importante para garantizar la seguridad de los mares. A nivel operacional, nuestras armadas interactúan por medio de plataformas y ejercicios multilaterales, tales como, el Simposio Naval del Pacífico Occidental y Ejercicio RIMPAC. Nuestras Armadas también cooperan en áreas de interés mutuo con el fin de mejorar la seguridad marítima, como compartir información. Para este propósito, la Armada de la República de Singapur agradece el apoyo de la Marina de Guerra de Perú para la acreditación cruzada de su Agregado de Defensa Asistente para nuestro Centro de Fusión de Información (IFC) como Oficial de Enlace Internacional. Esperamos mejorar las conexiones operacionales entre nuestro IFC y el Centro de Fusión de Información - Latinoamérica.

Tengo la confianza que la Marina de Guerra del Perú continuará creciendo en el futuro. Una vez más, ¡felicidades por este importante hito; y les deseo a usted y a la Marina de Guerra del Perú éxitos continuos en los próximos años!"



URUGUAY

Almirante
Jorge Wilson Menéndez
Comandante en Jefe de la Armada

"La Armada Nacional de la República Oriental del Uruguay tiene el honor y el agrado de hacerle llegar un fraternal abrazo y felicitaciones con motivo de conmemorarse, los 200 años de creación de la Marina de Guerra del Perú, creada a instancias del General San Martín tejiendo un rol protagónico a lo largo de la historia procedido por la heroica hazaña de la captura de la Goleta "Sacramento" que representara en ese acto el impulso para poner rumbo al futuro Poder Naval del Perú.

Rendimos homenaje a todos los hermanos peruanos que eligieron por vocación el mar para servir a su Nación, a su pueblo y a esa prestigiosa Institución que lleva con gloria las innumerables hazañas de reconocidos profesionales del Mar.

Así mismo expresarles el total empeño en continuar afianzando los lazos de hermandad y cooperación que han unido por muchos años a nuestras Armadas, comprometidas con los objetivos que contribuyen al desarrollo de nuestros países.

Les deseamos el mayor de los éxitos y prosperidad en este significativo Aniversario del Bicentenario, felicitando a todos los integrantes por sus ejemplares labores en defensa de su Patria".

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!

MARINA DE GUERRA



¡NAVEGANDO PARA EL PERÚ!

Saludos de Instituciones Afines

NUNCIATURA APOSTÓLICA EN EL PERÚ

"En el Bicentenario de creación de la gloriosa Marina de Guerra del Perú, quiero saludar a todos los Marinos Peruanos, quienes, vistiendo la dignidad del Peruano del Milenio, con "el oro del sol y el azul de su mar" han escrito páginas imperecederas de heroismo y caballerosidad en los mares del mundo y de modo especial en el mar peruano, el "Mar de Grau".

La presencia proactiva de la Marina de Guerra del Perú controlando, vigilando y defendiendo el ámbito marítimo, fluvial y lacustre de este querido País se ha engrandecido por la vocación de servicio demostrada en cada acción solidaria para ayudar a los pueblos más lejanos de la Patria y a todo el país en momentos de tragedia causado por los desastres naturales.

Me auno al pueblo del Perú, "tierra ensantada" como lo llamó el Papa Francisco, que agradece a la Marina de Guerra del Perú por su presencia cercana y comprometida en el crecimiento de la fraternidad entre los peruanos y por el fortalecimiento de la amistad social entre los pueblos de la tierra, nuestra "casa común".

¡Feliz Bicentenario Marina de Guerra del Perú!"

S.E.R. Monseñor
Nicola Girasoli
Nuncio Apostólico en el Perú
Decano del Cuerpo Diplomático
acreditado en el Perú

COMANDO CONJUNTO DE LAS FUERZAS ARMADAS

"En esta fecha memorable en la que la gloriosa Marina de Guerra del Perú celebra el bicentenario de su creación, me sumo a los cálidos saludos que esta conmemoración invita; reconociendo que nuestra querida Armada Nacional es timbre de orgullo para nuestra Patria.

Desde el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, institución que alberga a los herederos espirituales de Grau, Bolognesi y Quiñones, hacemos votos para que en esta tercera centuria que nuestra Marina Nacional comienza, continúe desplegando sus esfuerzos operacionales en el fiel cumplimiento de los roles que la Constitución le demandan, demostrando sus cualidades de vocación de servicio con el profesionalismo que los caracteriza, permitiéndole junto a sus hermanos del Ejército y Fuerza Aérea, participar de manera exitosa en la defensa y el desarrollo de nuestro amado Perú.

¡Feliz Bicentenario Marina de Guerra del Perú!"

General de Ejército
Manuel Gómez de la Torre Araníbar
Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas



EJÉRCITO DEL PERÚ

"En esta fecha histórica, en que se conmemora el Bicentenario de la Marina de Guerra del Perú, en mi condición de Comandante General del Ejército del Perú, constituye para mí un privilegio, a nombre de los hombres y mujeres que integramos esta gloriosa Institución, rendir homenaje a los marinos de ayer, hoy y siempre, quienes, durante estos 200 años de historia, han ofrendado su vida, en defensa de nuestra patria, heredando a las generaciones venideras un valioso legado de honor y dignidad.

Deseo expresar un afectuoso saludo y especial reconocimiento a todo el personal que la integra, sirviendo a lo largo de nuestra costa, zonas lacustres y ribereñas, quienes, con su esfuerzo, compromiso y entrega, mantienen a esta prestigiosa institución, digna, grande y fuerte, siguiendo el ejemplo que nos legó el Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau Seminario, "Caballero de los Mares" y "Peruano del Milenio", hombre comprometido con el país y sus mas puros valores.

Que el sentimiento profundo que genera recordar los 200 años de honor y gloria de nuestra Marina de Guerra del Perú, nos comprometa a seguir trabajando para conservar una patria libre y soberana.

¡Feliz Bicentenario Marina de Guerra del Perú!"

General de Ejército
José Vizcarra Álvarez
Comandante General del Ejército

FUERZA AÉREA DEL PERÚ

"Ante el altar de la patria, unidos por la historia y los anhelos de una generación de pioneros de la aviación militar, en representación de la gran familia de la Fuerza Aérea del Perú, me complazco en presentar mi sincero saludo y reconocimiento por el Bicentenario de fundación de la gloriosa Marina de Guerra del Perú y la conmemoración del sagrado Combate Naval de Angamos, donde el Gran Almirante del Perú don Miguel Grau Seminario, en su gesta heroica nos legara la más alta muestra de valor y patriotismo.

Saludamos con admiración, el profesionalismo de vuestros integrantes, dignos herederos de la estirpe del insigne peruano del Milenio, leales marineros, que continuarán en los años venideros navegando en el rumbo correcto del honor y la vocación de servicio. Noble institución tutelar que se caracteriza por su amplia identidad con los valores y una presencia trascendental con el país, contribuyendo permanentemente en la defensa, seguridad, desarrollo socioeconómico y la defensa civil.

Un futuro de éxitos y grandeza, venciendo cualquier desafío y amenaza, vistiendo con hidalguía el uniforme de nuestra patria y enarbolando el pendón bicolor sobre los océanos y rutas fluviales; haciendo eco a las célebres palabras del Almirante Miguel Grau: "Si el Huáscar no regresa triunfante al Callao, yo tampoco regresaré".

General del Aire
Jorge Luis Chaparro Pinto
Comandante General de la Fuerza Aérea del Perú

POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ

"Al celebrarse el Bicentenario de Creación de la Marina de Guerra del Perú, en representación de la Policía Nacional del Perú, hago presente un afectivo y cordial saludo a todos los integrantes de nuestra história institución marítima por tan conmemorativa fecha de celebración.

Estos doscientos años de independencia nos hacen revivir y revalorar los hechos trascendentales que hoy nos permiten disfrutar de un Perú soberano, y es gracias a todos nuestros héroes, mártires y peruanos del ayer, que con su trabajo, entrega y sacrificio hasta de su propia vida nos dejaron un país libre e independiente.

Siendo así loable destacar el arrojo que nuestro Caballero de los Mares, el Gran Almirante del Perú don Miguel Grau Seminario demostró durante su vida avocada al servicio de nuestra patria, dejando marcado el ejemplo y guía que todo integrante de la Marina de Guerra del Perú debe seguir, por ello, en esta especial ocasión, los felicito por seguir navegando bajo las mismas estrellas que nuestros ancestros, perdurando eternamente el vínculo milenario del peruano con su mar, garantizando mediante su sagrada misión la paz y armonía de nuestro país.

¡Somos libres y seámoslo siempre!

¡Viva la patria, viva la libertad y viva por siempre la Marina de Guerra del Perú!"

General de la Policía
César Augusto Cervantes Cárdenas
Comandante General de la Policía
Nacional del Perú

CONSEJO CONSULTIVO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

"Con motivo del Bicentenario de nuestra gloriosa Marina de Guerra surgida al contexto de la independencia, le rendimos hoy un homenaje a la Institución a través de la Revista de Marina, importante órgano profesional promotor de la Conciencia Marítima y del quehacer naval que ha cumplido ya 114 años de fructífera existencia.

La Marina inicia su independencia con hombres dignos herederos de sus ancestros, los Moche, los Guerreros de Sechín, los Navegantes de Túpac Amaru y aquellos que lucharon por su independencia.

Guarda por sus tradiciones un gran respeto y la evocación de sus héroes, aquellos que con su coraje y patriotismo ofrendaron sus vidas y enriquecieron la espiritualidad de la patria, son un timbre de honor y gloria para nuestra Institución.

En esa pléyade de héroes, la figura de Don Miguel Grau, Almirante del Perú por los siglos sucesivos, es ejemplo de plena vigencia en nuestra Marina de Guerra. La nominación es justa, el ex presidente del Perú el Doctor José Luis Bustamante y Rivero en la inauguración de la Plaza Grau en octubre de 1946, dice al mencionar al héroe y su tripulación: " Hay un altar para vuestro busto en cada nave de nuestra flota y un rincón de emoción en cada pecho de nuestros marinos".

Somos parte de una Institución que sirve en un país con un reto geográfico gigantesco, el mar, los ríos cordilleranos y amazónicos, lagos navegables, la ecología que debemos preservar, son de nuestra responsabilidad.

Cada hombre y mujer de nuestra Marina sabe que existe una tradición que los honra y enriquece.

Somos la Marina de Grau, al servicio de nuestro país".

Vicealmirante
Julio Daniel Pacheco Concha Hubner

CUERPO GENERAL DE BOMBEROS VOLUNTARIOS DEL PERÚ

"Al conmemorarse este año el bicentenario de la independencia de nuestro país, y de la creación de la Marina de Guerra, tengo el alto honor de expresar el saludo fraterno del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú.

Marinos tan ilustres como el Gran Almirante Miguel Grau Seminario, el Cirujano Mayor Santiago Távara Renovales y Juan Alfaro Arias, el contador del monitor 'Huáscar', junto a otros valientes peruanos, pertenecieron en su momento a las Compañías de Bomberos de Lima y Callao, lo que nos llena de orgullo.

Por eso, en ese año tan especial, los Bomberos Voluntarios nos reafirmamos en nuestros valores de entrega, profesionalismo, valentía y amor a la patria, que compartimos con nuestra gloriosa Armada Peruana, a quien saludamos y felicitamos en este 200 aniversario.

DIOS – PATRIA – HUMANIDAD"

Brigadier General CBP
Luis Antonio Ponce La Jara
Comandante General
Cuerpo General de Bomberos
Voluntarios del Perú



SOCIEDAD DE LA BENEMÉRITA SOCIEDAD FUNDADORES DE LA INDEPENDENCIA, VENCEDORES EL 2 DE MAYO DE 1866 Y DEFENSORES CALIFICADOS DE LA PATRIA

"La Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria, presenta su saludo a la Marina de Guerra del Perú, al cumplirse este 08 de octubre de 2021, el Bicentenario de su Creación, haciendo votos para que continúe por la senda del progreso y desarrollo y mantenga el nivel de preparación, que le permita participar con éxito en el cumplimiento de la finalidad primordial de las Fuerzas Armadas, garantizando la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República, así como, en el desarrollo económico y social del país, y en la defensa civil, de acuerdo a Ley y en las nuevas tareas que se le designe.

Durante estos 200 años de vida institucional, la Marina de Guerra del Perú, ha dado ejemplo de honor, deber, lealtad y patriotismo, luchando desde su origen, por la independencia del Perú y participando en todos los acontecimientos importantes de nuestra historia.

Deseamos que sus integrantes continúen dando muestra de su enorme vocación de servicio, profesionalismo, entrega y valor que los caracteriza.

Que el legado del insigne Almirante Miguel Grau Seminario, el Caballero de los Mares, continúe siendo el faro que como institución los guíe y mantengan el ideal de servicio por el Perú".

General de División
Carlos Alfonso Tafur Ganoza
Presidente

ASOCIACIÓN NACIONAL PRO MARINA DEL PERÚ

"Para la Asociación Nacional Pro Marina del Perú, es sumamente grato poder enviar el saludo por el Bicentenario de la Marina de Guerra del Perú, y a la Revista de Marina con la cual nos unen lazos de historia viva latente y constante.

Desde su fundación en 1907, en su primer número no olvidamos a su editor en aquel entonces el Teniente Segundo Manuel Clavero Muga. Recordamos también al Señor Contralmirante Melitón Carvajal, Capitán de Navío José Ernesto De Mora, y del Capitán de Corbeta Ernesto Caballero y Lastres, quienes en sus diversos artículos ilustraron las páginas de la Revista de Marina. Estos últimos serían luego socios fundadores de nuestra Institución y a su vez plasmarían sus escritos en la Revista Pro Patria de nuestra Asociación en 1909.

No podemos dejar de mencionar que, con motivo del Primer Centenario de la Revista de Marina, tenemos conocimiento que solo nuestra Filial en la Ciudad de Iquitos realizó una Ceremonia el año 2017, bajo la presidencia del Señor Ranford Lozano (QEPD), y que tuvo magistrales palabras a cargo del Reverendo Padre Joaquín García.

Para culminar felicitamos a la Revista de Marina por esta publicación tan importante y especial en la vida nacional, y que sus sucesores tanto ayer como hoy continúan los objetivos trazados y que le dan el prestigio en transmitir información en historia y cultura en la formación de todo el personal naval".

Capitán de Navío
Jorge Guerrero Lang
Presidente de la Asociación Nacional
Pro Marina del Perú

ASOCIACIÓN DE EX CADETES NAVALES DEL PERÚ

"La Independencia de nuestro país debió significar el gran inicio de un largo camino dedicado a ir amalgamando las aspiraciones de los peruanos para lograr cada vez más, una vida propia con decisiones relacionados a nuestros intereses, sobre la base de las culturas que hasta ese momento habían tenido lugar en distintas épocas de la formación del fututo país, y al mismo tiempo, adecuar la sociedad a la dinámica de los tiempos para satisfacer las necesidades de sus pueblos a la par de las naciones desarrolladas. A ese espíritu independentista, Jorge Basadre lo llamó, "La promesa de la vida peruana".

La Marina de Guerra del Perú, creada setenta y dos días después de la Proclamación de Independencia, está íntimamente ligada a ese ideal, fuerza patriótica por la cual viene cumpliendo cabalmente los contenidos de dicha promesa, pues su imagen objetivo siempre está enmarcada en una constante superación para cumplir sus deberes constitucionales mediante la excelencia profesional de su miembros, así como cooperar con las tareas para el desarrollo del país y apoyar a las poblaciones en toda circunstancia adversa.

El Consejo Directivo de la Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú, entidad que conserva las tradiciones navales, expresa a la Marina de Guerra del Perú en representación de su membrecía, orgullosa esta de contar y mantener el espíritu naval, su más cálida felicitación con ocasión de celebrarse el Bicentenario de Creación de la Marina de Guerra del Perú".

ECN Gonzalo Rodríguez Maisterrena
Vicealmirante
Presidente del Consejo Directivo
Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú

ASOCIACIÓN DE OFICIALES GENERALES Y ALMIRANTES

"El Presidente del Consejo Directivo de la Asociación de Oficiales Generales y Almirantes del Perú, expresa su más respetuoso y cordial saludo a la Marina de Guerra del Perú, con ocasión de celebrarse el presente año el Bicentenario de su creación, la misma que desde los albores de la República, se constituyó como pilar fundamental de la defensa nacional. Sus hombres, vestidos de azul y oro, han escrito páginas gloriosas de heroísmo y sacrificio que son orgullo nacional, emulando a su máximo héroe el Gran Almirante del Perú Don Miguel Grau Seminario, Peruano del Milenio.

Es propicia la ocasión, para expresar nuestro reconocimiento a la cotidiana y ardua labor que realiza nuestra Marina en la integración de nuestra Patria, en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, contribuyendo con el desarrollo y seguridad de sus pobladores en todas las regiones del País.

Reconocemos, asimismo, las altas cualidades personales y profesionales de los Oficiales, Técnicos, Oficiales de Mar, Cabos, Marineros y Grumetes que siguen la brillante estela dejada por todos quienes, en su momento, vistieron el glorioso uniforme de la Marina de Guerra del Perú, imbuidos en las más puras tradiciones navales de honor, sacrificio y amor a la Patria. Confiando plenamente que, al verse amenazada la Patria, nuestra Bicentenaria Institución, sabrá actuar debidamente y defenderla como siempre, por lo que, desde esta honorable Institución alentamos:

¡Adelante, Marina Adelante!"

Wilson Urteaga Cabrera
Teniente General FAP
Presidente de ADOGEN PERÚ

ASOCIACIÓN DE CAPITANES DE NAVÍO OFICIALES DE LAS FUERZAS ARMADAS Y POLICÍA NACIONAL EN SITUACIÓN DE RETIRO

"Celebrar el Bicentenario de la Independencia de nuestra Patria, nos lleva también a rememorar la creación de nuestra Marina de Guerra, un 8 de Octubre de 1821, feliz fecha en que los hombres de mar uniformados, sientan las bases de lo que es hoy, nuestra Marina de Guerra; piedra angular de las Fuerzas Armadas del Perú.

Los hechos heroicos del héroe de Angamos, MIGUEL GRAU, denominado también el "PERUANO DEL MILENIO", es el faro luminoso que guía a nuestros marinos de todas las épocas fortaleciendo el espíritu y el alma del Marino peruano.

La Asociación de Capitanes de Navío Coroneles de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional en Situación de Retiro – "ASCOREFA", presenta su respetuoso saludo a las mujeres y hombres que visten el sagrado uniforme de la Marina de Guerra del Perú".

Coronel FAP
Juan Alberto García Godos Briceño
Presidente

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO MARÍTIMOS DEL PERÚ

"El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú en esta magna fecha en que celebramos doscientos años de nuestra Independencia, se congratula de conmemorar el también Bicentenario de la Marina de Guerra, expresando un cordial y fraterno saludo a la Institución Naval.

El 28 de julio de 1821 San Martín declara la independencia del Perú: el dominio del mar ha sido el factor clave en la guerra independentista, tanto para las comunicaciones como para el asedio persistente por mar y tierra hasta la toma de Lima. San Martín asume el gobierno como Protector. Funda la nueva nación: organiza el Estado, promulga textos básicos para su vida constitucional, dándole una estructura.

Este mismo año establece la Marina de Guerra al crear el 3 de agosto el Ministerio de Guerra y Marina. Nace como institución tutelar, indispensable para el dominio en el mar y la defensa del nuevo Estado. El 8 de octubre de 1821, ante el ministro Bernardo Monteagudo, el Capitán de Navío Martín Jorge Guise, presta su juramento como Comandante General de Marina, que será también de compromiso hasta la muerte con el Perú, su nueva patria.

Elevamos un mensaje de eterna gratitud a don José de San Martín, no solo Libertador, sino fundador del Estado peruano y de la gloriosa Institución Naval".

Contralmirante
Cristóbal Miletich Souza-Peixoto
Presidente IEHMP

CENTRO DE ESTUDIOS HISTÓRICO MILITARES DEL PERÚ

"El CEHMP, ofrece el presente homenaje al "Día Institucional de Nuestra Marina de Guerra del Perú", al celebrarse el Bicentenario de su creación el 8 de octubre. Así mismo este día corresponde al "142 aniversario del Glorioso Combate Naval de Angamos" que nos recuerda la Heroica hazaña del Almirante Miguel Grau y de su tripulación.
La Marina de Guerra posee una gloriosa participación en el pasado histórico de nuestra patria, desde sus orígenes especialmente en los siguientes aspectos:

Se empieza a organizar a la llegada la Expedición Libertadora del Gran San Martín.

Actúa en la defensa de nuestra integridad y soberanía en las Guerras:

- *Contra la Gran Colombia en 1828, en el bloqueo de Guayaquil, combate en donde fallece su Comandante General, pero se logró la rendición de Guayaquil el 29 de enero de 1829.*
- *Durante la Guerra que el Perú declara a Ecuador en octubre de 1858, bloqueando igualmente a Guayaquil, hecho que da origen al tratado de Maquihuayo del 20 de enero de 1860.*
- *En la Guerra con Chile mantuvo incólume el Mar Territorial Peruano durante 6 meses lo que culmina con el Combate de Angamos y la hazaña del Almirante Grau y de su tripulación.*
- *En la Guerra con Colombia, de enero 1911; para la recuperación de Caquetá, en donde su fuerza fluvial comandada por el Teniente Primero Manuel Clavero, con las fuerzas del Ejército, comandado por el Teniente Coronel Oscar R. Benavides, lograron recuperar el territorio nacional.*
- *Durante la Guerra con Ecuador 1941, participó con sus fuerzas marítimas y fluvial integrando las operaciones del norte y nororiente que le dieron el triunfo a la Nación Peruana finalmente las fuerzas Marítimas y fluvial, actuaron conjuntamente con el Ejército y la Fuerza Aérea en la Guerra y Conflictos durante el siglo XX".*

General de Brigada
Herrmann Hamann Carrillo
Presidente

ASOCIACIÓN DE OFICIALES SUBMARINISTAS DEL PERÚ

"La Asociación de Oficiales Submarinistas del Perú tiene el honor de saludar, este 8 de octubre próximo, la conmemoración del Bicentenario de la creación de nuestra Marina de Guerra, en el marco de la celebración de nuestra Independencia, la que se convirtió, desde sus inicios, en aquella fuerza enfocada en la defensa de nuestra nación, tal es el caso de la primera misión que le fuese encomendada, el bloqueo de los puertos del sur, aun en poder de los realistas, operación que fuera llevada a cabo por el pailebot "Sacramento".

Nuestra institución, con el pasar de los años, ha ido creciendo y desarrollándose, buscando mantenerse siempre al tope dentro de sus iguales y asumiendo proactivamente los cambios estructurales que le tocó afrontar en estos doscientos años, moldeando personal altamente profesional, leal, íntegro y con espíritu de sacrificio, para la protección de los sagrados intereses de la patria.

Es por ello, que los submarinistas de ayer, hoy y siempre nos sentimos orgullosos de nuestra institución, la cual, estamos convencidos, siempre buscará encontrarse preparada y dispuesta, con la visión de futuro adecuada, para afrontar los nuevos desafíos que presente la historia y de esa forma trazar la singladura correcta que mantenga a nuestra Marina al frente en la región.

En tal sentido, nuestra Asociación felicita a todos aquellos hombres y mujeres que hoy la integran, así como a los que la formaron y serán siempre parte de ella, demostrando que siguen la estela que El Peruano del Milenio, el Gran Almirante Miguel Grau dejó como legado".

Vicealmirante
Alfonso Francisco Balaguer Torriani
Presidente

ASOCIACIÓN DE OFICIALES DE MARINA

"La Asociación de Oficiales de Marina "ASOMAR", en ocasión del Bicentenario de la Independencia y de la Creación de la Armada Peruana, saluda desde estas páginas de la Revista de Marina, a los integrantes de nuestra Marina de Guerra, tanto en servicio activo como en situación de retiro, recordando siempre a los que nos antecedieron y levantaron el andamiaje que sustenta la fuerza espiritual de la institución naval.

Desde su creación por el General San Martín, la Armada cumplió importantes roles en la consolidación de la Independencia, comenzando con la Goleta Sacramento y más tarde, con sucesivas naves históricas en el devenir del tiempo republicano y que intervinieron en situaciones o actos convulsos o confusos de esa primera y larga etapa del país.

Recordar que el gobierno del Mariscal Castilla tuvo como política de Estado el potenciamiento de la Armada, destacándose a nivel continental, lamentablemente sin continuidad en las décadas siguientes, habiendo quedado sin capacidad para un enfrentamiento directo durante la guerra con España, salvando la acción aliada del Combate de Abtao y la definitiva, así como reivindicativa, del Combate del Callao del 2 de Mayo.

Recordar también, la participación de ilustres marinos en la política de entonces ocupando cargos congresales, que oponiéndose al caudillaje y a la usurpación del poder, dejaron grabada para la posteridad, la frase: "No reconocemos otro líder más que a la Constitución", y que además, reclamando atención a la abandonada defensa nacional, no vacilaron cuando sobrevino la agresión externa, en dejar sus curules para abordar las escasas naves, y aportando temple al acero de éstas, fueron al combate llegando al sacrificio con el honor y el bicolor patrio al tope de sus mástiles.

No solo recordar a esos preclaros y afamados "Cuatro Ases de la Marina", uno de los cuales fue ungido posteriormente como "El Peruano del Milenio", sino también, a sus colegas contemporáneos y sus tripulaciones, desde los juveniles guardiamarinas y grumetes hasta los veteranos Contramaestres, Fogoneros, Artilleros y Fusileros Navales.

La historia se encargará de recordar a los marinos que en épocas recientes supieron demostrar ser dignos herederos de ese precioso legado, capeando borrascosas situaciones críticas, que no necesitamos mencionar, manteniéndose ellos, muy firmes en crujía.

¡Viva el Perú Independiente y Libertario!

¡Viva la Marina de Guerra del Perú!"

Vicealmirante
Walter Indacochea Queirolo
Presidente

AVIADORES NAVALES ASOCIADOS

"Los integrantes de Aviadores Navales Asociados, tienen el honor de saludar y felicitar a nuestra Marina de Guerra del Perú por el Bicentenario de creación, recordando que la Marina fue creada a la par de la República y en esta larga singladura diferentes hechos han marcado su presencia, siempre al lado correcto de la Constitución, leyes y reglamentos.

Por lo antes mencionado, la Marina es reconocida como una institución tutelar del Estado Peruano, cuyo mayor ejemplo lo muestra nuestro insigne héroe y Peruano del Milenio Don Miguel GRAU Seminario.

Los aviadores navales desde nuestra creación el 09 de diciembre de 1919 y como parte integrante de la Marina, hemos estado siempre presentes en todas las jornadas en las que hemos sido convocados, dándole la cobertura, soporte y apoyo donde ha sido requerido, motivo por el cual conocemos internamente la dedicación y sacrificio de sus integrantes, tanto los que se encuentran en la situación de actividad como en la de retiro, por lo que todos juntos seguiremos luchando en defensa de nuestros valores y principios.

Felicitaciones a nuestra Marina de Guerra del Perú en su BICENTENARIO".

Contralmirante
Carlos Miguel SALAZAR Muro
Presidente de Aviadores Navales Asociados

ASOCIACIÓN DE OFICIALES DE INFANTERÍA DE MARINA

"En nombre de la Asociación de Oficiales de Infantería de Marina, constituye motivo de especial orgullo saludar a nuestra Gloriosa Marina de Guerra del Perú, al celebrarse el Bicentenario de nuestra creación de la más importante Institución Tutelar de la Nación.

En estos doscientos años de existencia nuestra Marina ha escrito con letras de oro en las páginas de nuestra historia, hechos y acontecimientos gloriosos desde la Guerra del Pacífico con nuestro máximo héroe el Gran Almirante del Perú y Peruano del Mileno, Don Miguel Grau Seminario, permitiendo forjar un auténtico espíritu nacional e integrar a todos nuestros compatriotas bajo un solo norte: La defensa irrestricta de nuestra Patria, su existencia y permanencia en el tiempo como Nación y el respeto a nuestra auténtica vocación democrática y valores constitucionales; cohesionados bajo el vibrante flamear de nuestra bandera bicolor nacional.

Toca a los Marinos de hoy, y le tocará a los de mañana, honrar el legado de todos nuestros héroes, aprender de su valía y entrega por el Perú, imitar su actuar en los momentos de crisis que nos toque vivir, y tal como ellos lo hicieron ayer, siempre ejercer el Poder Naval en defensa de nuestro amado país.

¡VIVA LA MARINA DE GUERRA DEL PERU!"

Contralmirante
Carlos Sarmiento Dupuy
Presidente

ASOCIACIÓN DE OFICIALES HIDRÓGRAFOS DEL PERÚ

"Tengo el agrado de presentar a nombre de la Asociación de Oficiales Hidrógrafos del Perú, nuestro especial saludo institucional en ocasión de celebrarse el Bicentenario de la creación de la Marina de Guerra del Perú.

Desde las gestas de la independencia de nuestra nación, el mar fue y sigue siendo el escenario en donde los intereses del país están protegidos por una armada, han transcurrido 200 años desde que el gobierno constituido bajo el protectorado del General San Martín, fundó nuestra gloriosa institución un 8 de octubre de 1821.

Un poco más de ochenta años después, el 20 de junio de 1903 es creada la "Comisión Hidrográfica Naval". Su misión principal fue la de fijar la situación geográfica de las ciudades y puertos del territorio, estudiar la costa y los ríos orientales, los datos que contribuyan a facilitar las actividades marítimas a través de derroteros, el levantamiento de las cartas de navegación, además de explorar y trazar los primeros mapas de las zonas fronterizas del Oriente.

En países marítimos como el nuestro, tan importante como el mismo mar, su estudio y conocimiento de la ciencia náutica, son uno de los principales ejes que nos transportan en el desarrollo y progreso. En ese devenir y alineados con nuestra misión institucional como marinos, es que desde la Asociación de Oficiales Hidrógrafos reafirmamos nuestro compromiso en velar por el prestigio de las actividades de las ciencias del mar y de la Dirección de Hidrografía; así como, por los intereses y necesidades en la consecución de sus objetivos institucionales y por ende de nuestra gloriosa Marina de Guerra del Perú".

Vicealmirante
Javier Gaviola Tejada
Presidente

ASOCIACIÓN DE OFICIALES DE OPERACIONES ESPECIALES

"El mar Pacífico que baña las costas del nuestro Perú, fue el testigo presencial del nacimiento, desarrollo y engrandecimiento de nuestra Marina de Guerra del Perú, su fundador el Gral. José de San Martín, crea la institución un 8 de Octubre de 1821.

Han pasado 200 años y se han escrito páginas de gloria con marinos que no solo ofrendaron su vida por la patria sino que fueron un ejemplo de vida como nuestro Almirante Miguel Grau Seminario quien ocupó, entre otros, un lugar especial en la política nacional al ser nombrado Diputado de la República un 2 de junio de 1868 y fue reconocido como "defensor de la legalidad" al oponerse a un golpe de estado que depuso al Presidente Balta en 1872 y solo dejó su curul en abril de 1879 cuando se embarcó a bordo del Monitor "Huáscar" para cumplir una misión en Defensa del País.

Como operadores Especiales deseamos destacar en este Bicentenario, las acciones del Teniente 1° Decio Oyague Neyra, quien el 3 de julio de 1880 integró la brigada torpedista, junto al Capitán de Corbeta Carlos Bondy Tellería, logró el hundimiento frente al Callao del transporte artillado chileno "Loa". Así mismo, el 13 de septiembre de 1880 frente a las playas de Chancay logró el hundimiento de la cañonera "Covadonga", estas acciones ejecutadas los calificaron como los primeros operadores especiales que tuvo nuestra Marina de Guerra del Perú.

Hoy como marinos en retiro, nos toca cumplir nuestra misión como nuestros antecesores y hacer respetar el sacrificio de Grau y todos nuestros héroes navales, no permitiendo que ninguna amenaza pueda poner en riesgo la seguridad e integridad de nuestro querido Perú".

Capitán de Fragata
Dane Markovinovic Ramos
Presidente

ASOCIACIÓN DE OFICIALES DE SUPERFICIE

"Para los marinos de ayer, hoy y mañana es un honor celebrar Doscientos (200) años de existencia, surcando los mares con valentía, pasión y pericia marinera; conducidos por Comandos que desplegaron profesionalismo, liderazgo y heroísmo a bordo de los Buques de la Escuadra y luego de nuestra Fuerza de Superficie, durante innumerables acciones navales en tiempos de paz y de guerra. Es el caso del día 17 marzo 2021, una fecha de doble celebración naval, 200 años de la Captura del Pailebote Sacramento, rebautizado Castelli, nuestro 1er buque de la naciente Escuadra y 141 años de la Doble Ruptura del Bloqueo de Arica, hazaña naval de admiración mundial sin precedentes.

La Asociación Naval de Oficiales de Superficie - ASOSUP que me honro en presidir, el Consejo Directivo y su leal membresía rendimos emotivo homenaje a la Fuerza de Superficie de nuestra Marina de Guerra en su Bicentenario. Al Comandante, Estado Mayor, Comandos y tripulantes de nuestras Unidades Navales, les expresamos el permanente reconocimiento, por su abnegada performance en el cumplimiento de sus tareas operacionales a lo largo de este tiempo, las que han sido decisivas en las diferentes campañas para, ahora en el presente año, poder conmemorar también el Bicentenario Nacional.

El legado que heredamos y dejamos en nuestra FAS, incide positivamente y es un ejemplo en sus jóvenes Oficiales y tripulantes, de quienes, en base a su calificada formación y competencias, esperamos tanto conocimientos científicos, tecnológicos como entusiasmo, trabajo en equipo y fiel cumplimiento de las ordenanzas navales, siguiendo la estela de nuestro Gran Almirante Don Miguel Grau y su legendaria tripulación.

Nuestra Asociación mantiene muy presente su misión: Fomentar la unidad, solidaridad y soporte permanente de la FAS y recuerda siempre la interesante historia de nuestro Patrono, el Vicealmirante Don Martín Jorge Guise Wright, héroe nacional, fundador de la Armada Nacional y primer Comandante General de la Escuadra.

Seguros que, a los 200 años de su existencia, seguiremos siendo los custodios del Mar de Grau, desplegando la FAS en operaciones navales y de entrenamiento, patrullaje con las fuerzas amigas a nivel nacional e internacional en operaciones ante desastres naturales en beneficio de nuestros compatriotas, así también, aplicando las vastas capacidades técnicas e innovación en el desarrollo nacional.

Así como antes en nuestra gloriosa Historia Marítimo - Naval, demostramos compromiso institucional en históricos episodios en el frente externo encumbrando a muchos Héroes Navales; acciones en defensa de nuestra democracia y los preceptos constitucionales por la dignidad institucional; planes de operaciones en el frente interno en defensa de la vida y seguridad nacional ante el terrorismo salvaje con la heroica inmolación de nuestros Héroes de la Pacificación; ahora, hoy en día los valerosos hombres de mar están en la primera línea frente al mortal COVID-19 realizando acciones en defensa de la salud de los peruanos, las que han cobrado vidas y dejado secuelas en estos nuestros Héroes de la Salud.

Finalmente, nuestra Patria agradece y reconoce profundamente la entrega y compromiso de los profesionales del mar, los bronceados marineros de la Fuerza de Superficie durante este largo navegar del Bicentenario. Seguiremos atentos a defender nuestra Patria a órdenes del Comando Superior, ante cualquier enemigo que se atreva o pretenda afectar nuestros Intereses Marítimos y Nacionales, nuestros valores democráticos y constitucionales que aseguren el preciado futuro que todos los buenos peruanos anhelamos para nuestras generaciones venideras.

BRAVO ZULÚ – FUERZA DE SUPERFICIE"

Vicealmirante
Enrique Falcón Maldonado,
Presidente del Consejo Directivo

ASOCIACIÓN DE OFICIALES GUARDACOSTAS DEL PERÚ

"Tengo el agrado de dirigirme a Ud. señor Almirante, para saludarlo muy cordialmente y referirme al bicentenario de la Marina de Guerra del Perú, cuyo aniversario está próximo a celebrarse.

La Marina de Guerra del Perú, como institución tutelar, siempre ha estado presente en el transcurso de la vida republicana de nuestro país, y como tal, ha contribuido a su desarrollo permanentemente, poniendo a disposición todos sus medios, unidades y su capital más importante, el humano.

El bicentenario de nuestra Institución ha servido para hacer conocer el compromiso del personal naval con el uniforme que visten y los momentos de prueba que han enfrentado en defensa de nuestro país.

Hemos respondido decididamente ante amenazas externas, donde surge la egregia figura del Gran Almirante Don Miguel Grau Seminario y su valiosa dotación a bordo del monitor "Huáscar", que sirvió de ejemplo para tantos marinos que tuvieron la convicción que la defensa de la patria estaba sobre todo, inclusive sobre sus propias vidas.

También se requirió nuestra presencia ante las amenazas internas presentadas y que aún siguen vigentes, habiendo dado respuesta en forma enérgica en aras de la pacificación nacional. Las vidas ofrendadas de valerosos marinos se han visto reflejadas con su sangre en el uniforme que honraron.

Estamos seguros de que la Institución seguirá siendo un pilar importante para nuestro gran país y la población podrá identificarla al ver a un marino vistiendo orgulloso su uniforme en todo nuestro vasto territorio.

Señor Almirante Alcalá, con ocasión del bicentenario de la Marina de Guerra del Perú, reciba Ud. de la Asociación de Oficiales Guardacostas del Perú, nuestra sincera y fraterna felicitación en tan importante y significativa fecha, agradeciéndole hacerla extensiva a todo el personal naval.

Aprovecho la oportunidad para expresarle a Ud. los sentimientos de mi especial consideración y deferente estima.

Atentamente,"

Capitán de Navío SGC
Walter Vera Tudela De La Gala
Presidente

ASOCIACIÓN NACIONAL DE EX-ALUMNOS NAVALES DEL PERÚ

"El Consejo Directivo de la Asociación Nacional de Ex – Alumnos Navales del Perú, saluda a la gloriosa Marina de Guerra del Perú al conmemorarse el Bicentenario de su creación.

Nosotros, hoy como siempre, mantenemos encendido el faro que nos guía y conduce por la ruta que nos trazó el Gran Almirante del Perú, Don Miguel GRAU Seminario, paradigma de las más nobles y hermosas virtudes que caracterizan a los marinos de guerra.

Nuestros consocios, hombres y mujeres en actividad y en retiro, egresados del Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval – CITEN, una vez más, rendimos honores y renovamos nuestro juramento de fidelidad y lealtad a nuestra Marina de Guerra del Perú".

Ex Alumno Naval
Jorge Sánchez Bedoya
Presidente

MARINA DE GUERRA

200 años

1821 - 2021

¡NAVEGANDO PARA EL PERÚ!

CENTRO NAVAL DEL PERÚ

"FELICES 200 AÑOS, MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

Nos complacemos en saludar y expresar nuestra sincera felicitación a la Marina de Guerra del Perú al conmemorarse el bicentenario de su creación. En nombre de los asociados y del Consejo Directivo del Centro Naval del Perú, deseo hacer extensivo este saludo y homenajear también a cada uno de los integrantes de la gran familia Naval, quienes son el motor de esa gloriosa institución, que se sustentan en valores y son herederos de una gran tradición construida con el sacrificio de nuestros héroes de ayer, hoy y siempre. Mantengan el rumbo trazado por el Gran Almirante del Perú y Peruano del milenio don Miguel Grau Seminario".

Luis José Polar Figari

Presidente del Centro Naval del Perú

FUNDACIÓN MIGUEL GRAU

"Desde 28 de Julio de 1821 la gloriosa Marina de Guerra del Peru existe "por hombres que guardan memoria de acciones de gloria cumpliendo tareas sagradas" al servicio y la defensa de la Patria, tanto en el frente interno como externo "patrullando sus aguas ... su eterna misión".

En el curso de la vida republicana surgieron muchos peruanos de valía que forjaron el rumbo y espíritu de la Nación. Así desfilaron en el tiempo personajes notables que defendieron con su vida la Nación y la Democracia. Uno de ellos, Miguel Grau, "el centauro nobleza y acero mejor marinero que jamás tuvo el mar" nos legó valores fundamentales de como desempeñarse en la vida pública y privada. Mucho se ha escrito y hablado sobre el personaje elegido como "El Peruano del Milenio" y su legado, pero poco ha sido asimilado por quienes tuvieron o tienen en sus manos el destino de conducir nuestra Nación hacia la grandeza que se merece.

Hoy, recordando el Bicentenario, poco ha cambiado en los 200 años transcurridos, pero si tenemos la mente, el corazón y el sentimiento enfocado en lo que se llama libertad.

Estamos todos en la obligación de sacar adelante al Perú como una gran Nación llena de virtudes, valores y emprendimientos, sin taras ni rencor, todo lo contrario. Tenemos que celebrar el éxito y compartir la riqueza, generar empleo, socorrer al necesitado, dar seguridad y bienestar a todos por igual sin distinción sino con solidaridad y justicia a lo largo y ancho del territorio nacional.

La Fundación Miguel Grau para recordar la destacada trayectoria de la Marina de Guerra en estos 200 años que "ha de perdurar cual los firmes colores que viste el oro del sol y el azul del mar" convocará a "bronceados marineros que en esencia de tu sal nos legaron para siempre, aquel dominio que preserva en su destino nuestra Armada Nacional". Así reclutaremos a Patriotas, Demócratas, Guerreros y Hombres de Fe como se desempeñó Miguel Grau y desempeñaron muchos otros peruanos incluyendo "bronceados marineros" para engrandecer el Perú.

SOMOS GRAU, SEÁMOSLO SIEMPRE"

Miguel Grau Malachowski
Presidente

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN

"A LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ POR SU BICENTENARIO

Si bien hoy soy jefe institucional del Archivo General de la Nación, entidad encargada de velar por la memoria y registro de la historia nacional, no puedo dejar de sentir un particular aprecio por la institución en la que serví un cuarto de siglo y a la que he seguido vinculado a través de la docencia.

En sus dos siglos de vida institucional, que en parte se encuentran registrados en numerosos documentos que el Archivo custodia, hay numerosos ejemplos de lo que es servir a la Patria. Incluso mas allá del deber, tanto en el Mar de Grau, como en las alturas andinas y en las llanuras amazónicas.

Es por todo ello que deseo manifestar mi saludo y el de la institución que hoy represento, a los hombres y mujeres que orgullosamente sirven en la Marina de Guerra del Perú".

Jorge Alfredo Ortiz Sotelo
Jefe Institucional
Archivo General de la Nación



ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA

"Este año, 2021, se cumplen varios Bicentenarios que anuncian la aparición del Perú como estado soberano. Entre ellos el 28 de julio de 1821, día de la proclamación de nuestra Independencia, la cual habría sido imposible sin el dominio del mar Pacífico que baña nuestras costas.

Ese año, en septiembre, ocurrió el segundo gran acontecimiento: la creación de nuestra gloriosa Marina de Guerra. Gracias al esfuerzo del marino británico, más identificado con nuestra causa: el Almirante Martín Jorge Guise, secundado por el Protector San Martín y los marinos peruanos e hispanoamericanos, se hizo realidad esta empresa.

La Academia se une a esta conmemoración del Bicentenario de nuestra Armada, que desde entonces y hasta la actualidad ha cumplido, cabalmente, su misión de preservar el Mar Peruano y sus riquezas, así como nuestros derechos costeros. Podemos afirmar que este no es un homenaje más, sino la expresión de un sentimiento profundo de unidad entre la Marina y la comunidad peruana que siente el orgullo de contar con la figura ejemplar de Miguel Grau como símbolo de la Institución.

¡FELIZ BICENTENARIO A NUESTRA MARINA!"

Margarita Guerra

Presidenta de la Academia Nacional de la Historia.

SOCIEDAD PERUANA DE HISTORIA

"La Sociedad Peruana de Historia fundada en esta ciudad de Lima el 22 de julio del año 1945 y reconocida oficialmente el 13 de octubre del mismo año mediante Resolución Suprema N° 3279, de la cual me honro en ser su Presidente, tiene la satisfacción de saludar a la Marina de Guerra del Perú con motivo del Bicentenario de su creación a conmemorarse este 8 de octubre del presente año.

A lo largo de sus ya 75 años de existencia de la Sociedad Peruana de Historia varios de sus más destacados académicos han realizado importantes investigaciones históricas relacionadas con la Armada Nacional, entre ellos cabe recordar a Ella Dumbar Temple, José Agustín de la Puente Candamo, Guillermo Lohmann Villena, Vicente Ugarte del Pino, Guillermo Ugarte Chamorro, César Pacheco Vélez, Gustavo Pons Musso, José Antonio del Busto, Armando Nieto S.J. y Francisco Yábar Acuña.

Al iniciarse el tercer centenario de su gloriosa existencia, la Marina de Guerra, portadora de una larga tradición marítima, representada por una destacada saga de heroicos marinos herederos de Miguel Grau, reluce como un faro de esperanza para nuestra Patria pues, gracias a ella, sabe segura y garantizada su soberanía nacional.

Al despedirnos queremos expresar que nuestro saludo institucional por tan importante conmemoración también deseamos hacerlo extensivo a todos los integrantes de la Armada nacional".

Fernán Altuve-Febres Lores

Presidente de la Sociedad Peruana de Historia.

SOCIEDAD NACIONAL DE INDUSTRIAS

"Desde la Sociedad Nacional de Industrias (SNI) saludamos a la Marina de Guerra del Perú (MGP) por sus 200 años al servicio de todos los peruanos. Reconocemos el incansable trabajo que cumple la institución para garantizar la defensa de nuestras fronteras, brindando asistencia a través de la Operación Tayta contra el Covid-19, así como las diversas actividades auxiliando a los peruanos durante fenómenos climatológicos como heladas y friajes, atendiendo a víctimas de desastres naturales y realizando operativos en nuestro mar y ríos para frenar la pesca ilegal o el contrabando.

¡Felicidades por su Bicentenario como institución tutelar de la Patria!"

Ricardo Márquez Flores
Presidente

SOCIEDAD DE BENEFICENCIA DE LIMA METROPOLITANA

"En mi calidad de Presidente del Directorio de la Sociedad de Beneficencia de Lima Metropolitana, es para mí un gran honor escribir unas líneas por el Bicentenario de la Marina de Guerra del Perú, institución que históricamente ha representado los más altos valores del Perú y ha sido una de las principales reservas morales de nuestra Nación.

En tiempos en que nuestro país atraviesa momentos de zozobra, en medio de una terrible pandemia, que ha quitado la vida a casi 200,000 peruanos, y una incertidumbre por la situación política, que ha polarizado nuestro país, de una manera extrema, es muy importante mirar a las instituciones que preservan la integridad y que nos muestran un camino a seguir de Amor por el Perú con Honor, Dignidad y Honestidad.

Son estos valores, que se cultivan desde Cadete, los que llevaron a grandes Héroes como el Gran Almirante Miguel Grau Seminario, al Capitán de Navío Juan Fanning o al Teniente Primero Enrique Palacios, y decenas más, a defender nuestra soberanía, garantizando nuestra independencia y protegiendo nuestro territorio, incluso con la propia vida.

La vigilancia y defensa de nuestro mar esta asegurada por miles de marinos, integrantes de la Armada Peruana, que navegan y velan para resguardarlo de cualquier amenaza.

Pero no solo libran esta protección en el mar, sino también en la tierra, pues fue heroica también su participación en el combate contra el demencial terrorismo que atacó a nuestro Perú en las dos últimas décadas del Siglo XX.

Por eso en este Bicentenario los peruanos solo podemos tener gratitud y reconocimiento hacia la Marina de Guerra del Perú, que es un gran ejemplo de cómo entregar todo por el Perú, para buscar que nuestro país viva en Paz y Reconciliación".

Guillermo Ackermann Menacho
Presidente

SOCIEDAD GEOGRÁFICA DE LIMA

"Creada en 1888 por el entonces presidente constitucional de la República, Mariscal Andrés A. Cáceres, la Sociedad Geográfica de Lima tiene como fines esenciales el estudio de las ciencias geográficas y afines en el Perú, la respuesta del ámbito geográfico ante las intervenciones humanas; la gestión territorial, la conservación del patrimonio territorial, así como la elaboración de esquemas de regionalización geoeconómicos, susceptibles de servir de base o referencia para la planificación del desarrollo económico y socioambiental del Perú.

El Contralmirante Manuel Melitón Carvajal Ambulodegui, héroe de Angamos fue Socio y Fundador de nuestra Institución, el Capitán de Navío Germán Stiglich así como muchos otros importantes Oficiales navales fueron y son asociados nuestros, lo que nos genera especial sentimiento en la celebración del 200° aniversario de la génesis de nuestra Marina de Guerra, un 8 de octubre de 1821.

Sin embargo, las connotaciones del Combate Naval de Angamos es una singularidad con luces propias. No podemos desligar uno del otro. Es un todo indivisible. Por ello es que el 8 de octubre es una efeméride digna de todos los homenajes al que se suma la Sociedad Geográfica de Lima, con reverencia especial al Almirante Miguel Grau".

Doctora
Nicole Bernex Weiss
Presidenta

INSTITUTO SANMARTINIANO DEL PERÚ

"El Instituto Sanmartiniano del Perú, organización cultural cívico-patriótica, se complace en saludar a la gloriosa Marina de Guerra del Perú en el Bicentenario de su creación institucional, ocurrida por disposición del Protector del Perú, General José de San Martín, un 8 de octubre de 1821, fecha que coincide con el Combate de Angamos, acción en la cual el gran Almirante Miguel Grau y sus compañeros, pasaron a la gloria.

El Instituto Sanmartiniano del Perú fundado el 23 de febrero de 1935 rinde permanente homenaje al Libertador San Martín y a todos los hombre y mujeres precursores, próceres, mártires, ideólogos y líderes del proceso emancipatorio, y a quienes se sacrificaron por la patria.

A lo largo de su trayectoria de 86 años, el ISMP ha contado con valiosos integrantes de la Marina de Guerra del Perú entre sus fundadores, directivos, asociados y honorarios, a quienes también rendimos permanente homenaje y agradecimiento por sus aportes al fortalecimiento institucional.

Este saludo que busca fortalecer los lazos interinstitucionales con la Marina de Guerra del Perú, es también de agradecimiento por su aporte al desarrollo del país, al fortalecimiento de la democracia y en reconocimiento a todos los marinos que dieron su vida en defensa de la nación, tanto en tiempos pasados como presentes".

Juan Augusto Fernández Valle
Presidente del Consejo Directivo 2021-2023
Instituto Sanmartiniano del Perú

INSTITUTO RIVA AGÜERO

"Hace 200 años, el General José de San Martín instituyó la Marina de Guerra del Perú para la defensa de la nación. Hace 75 años la Pontificia Universidad Católica del Perú fundó el Instituto Riva-Agüero, como centro de investigación especializado en las humanidades. Ambas instituciones han seguido derroteros distintos de acuerdo con sus objetivos institucionales. Sin embargo, hay un elemento en común que ha permitido que ambas instituciones colaboren y trabajen de forma conjunta: el afán por conocer el Perú y buscar su desarrollo.

En estos doscientos años de historia, además de su labor en defensa de la nación, la Marina de Guerra del Perú ha contribuido con el desarrollo del país en formas diversas. Una de ellas, por ejemplo, la búsqueda de la integración de la Amazonía peruana, la región más extensa del país, pero a la vez la más olvidada. En esta historia de integración un personaje central fue Ramón Castilla, quien en el marco del boom del guano (1845-1870) organizó exploraciones navales pioneras en la Amazonía, dispuso que en la provincia litoral de Loreto se estableciera una factoría naval y una escuela náutica, ordenó que se construyeran vapores para recorrer los ríos de la región y constituyó el Departamento Marítimo Militar de Loreto. Estos esfuerzos de integración se han mantenido y ampliado a lo largo de estos doscientos años.

La Marina de Guerra ha hecho accesibles a las poblaciones originarias servicios de salud y acceso a médicos y medicamentos, ha contribuido en la lucha contra el narcotráfico y la minería ilegal en Madre de Dios y otras amenazas a la seguridad, y emprende desde hace décadas acciones cívicas. Un ejemplo de ello, las Plataformas Itinerantes de Acción Social (PIAS), que son buques que se desempeñan como plataformas multiservicios que permiten acercar al Estado Peruano, vía programas sociales y de salud, con las poblaciones originarias de la región.

De igual forma, desde la Marina de Guerra del Perú se ha incentivado el estudio de la historia y se ha buscado rescatar a personajes y políticas que han contribuido con el bien del país. Uno de los investigadores más emblemáticos del Instituto Riva-Agüero, el doctor José Agustín de la Puente Candamo, ha escrito, por ejemplo, sobre Miguel Grau y ha participado en publicaciones auspiciadas por la Marina. La obra de rescate de fuentes e imágenes por parte de la Marina, ha permitido que se organicen eventos como la exposición "El Caballero de los Mares y el Derecho Internacional Humanitario de la Guerra en el mar" en este Instituto (en el año 2019). Otro ejemplo que podemos mencionar es la importante colección 'Historia Marítima del Perú', en la cual participaron diversos intelectuales vinculados al Instituto Riva-Agüero como el mismo José Agustín de la Puente Candamo, José Antonio del Busto, Félix Denegri, Alberto Wagner, Guillermo Lohmann Villena, Héctor López Martínez, entre otros".

Jorge Lossio Chávez
Director

PERÚ



Técnico Supervisor 1° IMA.
Jesús Motta Martínez
Técnico Supervisor Maestro
de la Marina de Guerra del Perú

"En mi condición de Técnico Supervisor Maestro de la Marina de Guerra del Perú y en representación de los señores Supervisores, Técnicos, Oficiales de Mar, Alumnos y Personal de Marinería, con ocasión de celebrarse el Bicentenario de la creación de la Marina de Guerra del Perú, me complace en saludar a todo el personal naval que integra las filas de nuestra querida Institución, exortándolos a contribuir con el logro de la Política Institucional emitida por el Comandante General de la Marina, a través de los canales correspondientes y medios disponibles, fomentando los valores de honestidad, disciplina, integridad, lealtad, respeto mutuo, dedicación al trabajo, no discriminación y compañerismo, con la finalidad de mantener una moral elevada, capacidad creativa, motivación, presentación, eficiencia, dedicación e identificación institucional, así como, al personal que viene combatiendo actualmente la pandemia por el COVID-19.

Finalmente, quiero decir que somos poseedores de un glorioso pasado, afrontando el desafiante presente y asumiendo con responsabilidad la tarea de forjar un futuro prometedor para las generaciones de peruanos; teniendo como única motivación que nos guía e impulsa, el ejemplo del "Peruano del Milenio", el Almirante Don Miguel Grau Seminario, así como de nuestros héroes de ayer, de hoy y de nuestro profundo amor por el Perú".

GEOFFREY TILL

"La Marina de Guerra del Perú enfrenta, como cualquiera de las armadas en todas partes, un futuro incierto e impredecible en el cual es probable que sus tareas se multipliquen. Además de las tareas convencionales de combate de guerra, comunes a cualquier armada, esta debe prepararse para una gama de otras menos tradicionales; tales como, compromisos de tiempo de paz con aliados y socios alrededor del mundo, apoyo para operaciones de la ONU, ayuda humanitaria y disposición de ayuda directa para la salud, seguridad y bienestar de la población peruana. Sin embargo, todo lo anterior debe realizarse con recursos finitos, los cuales a su vez pueden requerir decisiones dolorosas entre prioridades urgentes y que compiten. Adicionalmente, la Marina de Guerra tiene que lidiar con una gama de nuevos retos, tales como, la extensión del crimen transnacional, las pandemias, las consecuencias del cambio climático, un retorno a la competencia de gran poder y una velocidad siempre creciente de cambio de tecnología. Cada uno de estos nuevos retos presentan una amplia variedad de decisiones y problemas. Por ejemplo, ¿Cuál será "la próxima gran cosa" en el desarrollo tecnológico? ¿Será la Inteligencia Artificial y el aprendizaje automático, lo hipersónico o alguna otra cosa; y ¿cómo todos estos afectarán en la Marina de Guerra del Perú?

Enfrentados con este laberinto de demandas en competencia por sus recursos, los planificadores de la flota de la Marina harían bien en reflexionar sobre las lecciones de los últimos 200 años. Para mí, tres parecen resaltar. La primera, resaltada por el estallido de la Guerra del Pacífico, debe ser el peligro de la falta de preparación general. En el mundo actual, el viejo consejo del sabio romano Vegetius si vis pacem, para bellum, parece verdad como siempre; si desea paz prepárese para la guerra. En efecto, "listo para pelear para que no tengamos que hacerlo". Esta necesita ser recordada para que la primera tarea de cualquier armada sea generar disuasión.

En segundo lugar, la variedad de los papeles de la Marina de Guerra del Perú durante los últimos 200 años y su cambiante destino, demuestra el amplio rango de posibilidades pasadas y futuras y la necesidad de adaptación institucional. Con preparación se quiere decir, más que preparada para las tareas esperadas; significa estar lista para responder de manera eficaz a las que son inesperadas.

Por último, el espíritu innovador y heroísmo del Almirante Grau antes de y en la Batalla de Angamos nos recuerda que el elemento más importante de la efectividad de cualquier armada es su gente. Cultivar sus habilidades y su confianza, en particular por medio de los recuerdos de su herencia naval, es posible que bien sea la tare naval más importante de todas.

Felicito a la Marina de Guerra del Perú por la conmemoración de sus 200 años de logros".

Geoffrey Till
US Naval War College

MARINA DE GUERRA



¡NAVEGANDO PARA EL PERÚ!



DISCURSO DE DESPEDIDA DEL ALMIRANTE RICARDO MENÉNDEZ CALLE



Discurso de despedida del Almirante Ricardo Menéndez Calle



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 2 de noviembre del 2020 asume la Comandancia General de la Marina.

RESUMEN
El 4 de agosto de 2021 se realizó la ceremonia de pase a la situación de retiro del Vicealmirante Ricardo Menéndez Calle como Comandante General de la Marina de Guerra del Perú. En este artículo el Almirante Menéndez Calle resume su paso por la Institución y la labor desarrollada a lo largo de tantos años para finalizar su gestión en la Comandancia General de la Marina en el año del Bicentenario de nuestra independencia.

PALABRAS CLAVE
Comandancia General de la Marina, Almirante Ricardo Menéndez Calle, Bicentenario.

ABSTRACT
On 4th August 2021 the ceremony of passing to the condition of retirement of Vice Admiral Ricardo Menéndez Calle as Commander-in-Chief of the Peruvian Navy was carried out. In the present article, the Admiral Menéndez Calle summarizes his experience in the Institution and the work developed throughout so many years to conclude his management in the General Command of the Navy in the Bicentennial year of our independence.

KEYWORDS
General Command of the Navy, Admiral Ricardo Menéndez Calle, Bicentennial.

Son mis primeras palabras para agradecer a Dios y a María Virgen por haberme bendecido con una vida colmada de satisfacciones, sirviendo al prójimo y a mi hermoso país, el Perú, me han sabido recompensar más allá de lo que pudiera merecer bendiciendo cada paso de mi existencia, gracias señor, gracias señora les pido elevar una plegaria por nuestro personal caído en el cumplimiento del deber.

Al encontrarme hoy en la Escuela Naval del Perú, Alma Mater de los Oficiales de nuestra querida Institución, tengo el honor de hacer uso de la palabra para despedirme del servicio naval activo en cumplimiento a las normas legales vigentes, habiendo tenido el alto honor de haber ocupado el más alto cargo institucional como Comandante General de la Marina, acto que para quien habla representa la culminación de una etapa de mi carrera profesional como marino, dedicado integramente al servicio a la patria.

Durante la gestión llevada a cabo desde noviembre del año 2020, y ante la difícil situación a causa de la pandemia del coronavirus, hemos puesto todas nuestras capacidades logísticas y en especial, nuestro valioso recurso humano, que desde el inicio del estado de emergencia sanitaria, viene cumpliendo con profesionalismo, compromiso y aún a costa de sus propias vidas, la misión encomendada, apoyando en diversos aspectos a la ciudadanía.

Ante esta situación, asumimos el reto priorizando el bienestar de nuestro personal para lo cual se implementaron modernos equipos médicos y se mejoraron las capacidades de infraestructura sanitaria; y en especial, el contar con los profesionales de la salud, quienes vienen luchando incansablemente para salvar las vidas de esta gran familia naval.

La permanente preocupación por el bienestar de nuestra familia naval, permitió realizar simultáneamente en diversas dependencias, la campaña de vacunación, minimizando así los contagios entre el personal, sin dejar de lado las medidas de bioseguridad implementadas.

Del mismo modo, para la continuidad en la labor de resguardo de nuestra soberanía marítima, salvaguardar la vida en el mar y las tareas asignadas durante el estado de emergencia, se incorporaron nuevas unidades como las patrulleras marítimas *Río Tumbes, Río Locumba*. igualmente, las patrulleras *Punta Sal* y *Cabo Blanco*, construídas en los Servicios Industriales de la Marina, para fortalecer la capacidad de la autoridad marítima en el dominio marítimo nacional.

El compromiso que tiene la Marina de Guerra del Perú con su nación, no solo está orientado a la defensa de nuestra integridad territorial, sino a contribuir con el desarrollo del país. Por ello, en el marco de la estrategia de acción social con sostenibilidad, este año se incorporó la plataforma itinerante PIAS *Río Yavarí*, para trasladar los servicios que ofrece el estado peruano en apoyo hacia las comunidades más alejadas de nuestra vasta amazonía.

Al mismo tiempo, se continuó con las alianzas con diversas instituciones públicas y privadas, para contribuir al cumplimiento de los objetivos institucionales que, a su vez, fomenten la identidad nacional y el fortalecimiento del patriotismo en la ciudadanía, así como la promoción de la conciencia marítima.

Todos estos logros en beneficio de nuestra marina, estuvieron amparadas dentro del marco de la legalidad, la normatividad y nuestras ordenanzas navales, así como al apoyo brindado por todos los integrantes de la institucion, en base a la conjunción de sus esfuerzos y voluntades. Por ello, todos ustedes pueden estar convencidos que siempre se actuó con transparencia, justicia y lealtad, valores heredados de nuestro gran Almirante don Miguel Grau Seminario.

Han transcurrido 42 años, 5 meses y 13 días de servicio dedicados a esta sacrificada pero gratificante carrera naval, en la que agradezco a Dios, a la Virgen Santisima, por haberme dado la oportunidad de poder conducir con firmeza y serenidad, así como brindarme la sabiduría necesaria para decidir y actuar, siempre buscando lo mejor para nuestra querida institución.

Inicié mi carrera naval en 1979 y me recibí como integrante de la prestigiosa promoción 1983, un fraternal saludo a mis incondicionales compañeros y amigos. Desde entonces mi vida ha estado dedicada a nuestra gran institución la Marina de Guerra del Perú, a partir de hoy esa relación cambiará y aunque todos los que vestimos uniforme debemos estar preparados para este momento de dejar el servicio activo, lo cierto es que la separación será dura.

Esta hermosa carrera que culmino hoy me permitió reafirmar el gusto de hacerme a



la mar, desde mis primeras navegaciones abordo de unidades navales en sendos cruceros al litoral y al extranjero, embarcado como dotación de los BAP *Carvajal* y *Aguirre*, en mis primeros años de Alférez de Fragata, unidades portahelicópteros de primera línea donde conocí que mi pasión era volar, calificándome seguidamente como piloto aeronaval, presté servicios en la Fuerza de Aviacion Naval en diferentes puestos conforme ascendía en la carrera, desde Jefe de Seguridad de Base, Oficial de Línea de Vuelo, Oficial de Operaciones, Jefe de Mantenimiento, Jefe de Operaciones, Jefe de Control de Calidad, Segundo Comandante de Escuadrón, Comandante de Escuadrón, Comandante de Grupo Aeronaval, culminando como Comandante de la Fuerza de Aviación Naval. Piloto de Ala Fija, alcancé la calificación de Instructor de Vuelos de las aeronaves T34c y B200, teniendo el privilegio y el honor de formar aguerridos pilotos aeronavales. Participamos en el conflicto y posterior esfuerzo de vigilancia en la frontera norte, presente en la lucha contra el terrorismo en primera línea en tierra y desde el aire dando cobertura y protección a nuestras patrullas y convoys, innumerables operaciones de entrenamiento básico, intermedio y avanzado con la escuadra; incansables operaciones de búsqueda, rescate, vigilancia aérea y policía marítima sobre nuestro dominio marítimo.

Tengo la satisfacción de haber prestado servicios en las cinco zonas navales, la Comandancia General de Operaciones del Pacifico, haber comandado la Comandancia General de Operaciones de la Amazonia y ser Director General de Capitanías y Guardacostas. Todas y cada una son historias aparte, caracterizadas principalmente por sus diferencias morfológicas, climáticas y culturales, muy ricas en logros y satisfacciones personales, pero nada de esto se logra individualmente y nadie lo sabe todo, a lo largo de los años he aprendido a aquilatar y reconocer el gran valor que tenemos como recurso humano, formados con el ejemplo de virtudes heredados de nuestros padres y consagrados a los valores institucionales que nos caracterizan, somos reconocidos por propios y extraños como la reserva moral de nuestro Perú, a todos ustedes personal naval muchas gracias. no puedo sentir otra cosa mas que orgullo de haber compartido funciones, tareas y misiones con ustedes.

Esta profesión me dio la oportunidad de conocer e interactuar con diversas personas a quienes hoy reconozco y agradezco como los profesores e instructores de nuestra alma mater que me formaron con el espíritu combativo, solidario, institucional y de caballero, denominador común del Oficial Naval, a mis superiores que durante mi vida de Oficial, supieron transmitirme, con su ejemplo, el afán de superación permanente y la terca voluntad de amor al instituto; a los Oficiales Superiores y Subalternos, con quienes he compartido durante años la vida a bordo de diferentes unidades y dependencias, quienes me impregnaron el sentido de compañerismo y amistad, típico entre marinos.

A los señores Almirantes del Consejo Superior y a los Oficiales Almirantes, por su asesoría oportuna y sincera, para la conducción adecuada de la Marina de Guerra del Perú; al personal Superior, Subalterno y Civil que he tenido el privilegio de comandar, muchas gracias por el esfuerzo y dedicación brindada, que hicieron posible alcanzar las metas trazadas por la Institución.
Desde la distancia, saludo a mis compañeros de promoción, por el apoyo que siempre me brindaron a lo largo de estos años en lo profesional y personal, las experiencias vividas durante nuestra formación, enriquecieron nuestra profunda amistad y generaron lazos inquebrantables que hasta el día de hoy mantenemos.

Personal Naval,

Los invoco a mantener el espíritu de superación característico de nuestra carrera



naval, cultiven el aprecio y respeto de jefes, pares y subordinados desarrollándose profesional, técnica e intelectualmente.

Los invoco a proteger celosamente nuestra institucionalidad e imagen, preciados bienes ganados con sacrificio, sangre y sudor por quienes nos precedieron. Tengamos presente el compromiso de liderar responsablemente, con valores ético morales, principalmente siendo ejemplo de actitud y comportamiento.

Los exhorto a trabajar incansablemente por nuestra institución, actuando con lealtad, firmeza y dignidad, fieles a nuestros principios e integridad institucionales, para que nunca caiga sombra de duda sobre ella, haciéndonos dignos herederos de nuestra historia.

Un especial reconocimiento a quienes me acompañaron en esta última etapa de mi carrera naval, por el valor demostrado en el cumplimiento del deber y entrega a sus cargos y responsabilidades en tiempos de pandemia. Y a quienes se encuentran desplegados en misiones operativas a lo largo y ancho de nuestro ámbito de responsabilidad, exponiendo sus vidas y el futuro de sus familias por la paz y protección de todos los peruanos.

Tan o más importante, mis amores, mi soporte, mi familia, Eva, Ricardo, Sebastian, Claudita, Flavia, Isabella, Morgana y Dani, gracias por su amor incondicional y apoyo permanente a lo largo de mis años de servicio en nuestra querida Marina de Guerra del Perú.



Solo palabras de gratitud a mis padres Olga y Ricardo, mi hermano Carlos que velan por nosotros desde el cielo y a mis hermanos Rosana y Eduardo.

Antes de finalizar, deseo dirigirme al Almirante Alberto Alcalá Luna, para desearle muchos éxitos en la gestión que inicia hoy, se que guiará los destinos de la Institución por buen rumbo, manteniendo nuestras tradiciones y el cultivo profundo de valores en nuestro personal, se que continuará con el legado de nuestros antecesores para que la Marina de Guerra del Perú siga siendo grande, diferente y referente en nuestro país.

Sólo me queda el agradecimiento sincero por una vida llena de satisfacciones, las cuales tuvieron momentos de sacrificio, pero también con muchos momentos de éxito y felicidad. Inicio esta nueva etapa de mi vida, tranquilo y con optimismo, con la ilusión de afrontar el futuro, con la fuerza y con la madurez que la experiencia me brinda, dispuesto siempre a continuar velando por el prestigio institucional y estar presente en caso la Marina me necesite.

Finalmente cito y suscribo al Caballero de los Mares y Peruano del Milenio, Almirante Miguel Grau Seminario, "no reconozco otro caudillo que la constitución", marinos peruanos, seguid su ejemplo.

¡Viva la Marina de Guerra del Perú!

¡Soy peruano!, ¡Viva el Perú!

Muchas Gracias.





DISCURSO DE ASUNCIÓN DEL ALMIRANTE ALBERTO ALCALÁ LUNA COMO COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA



Discurso de Asunción del Almirante Alberto Alcalá Luna



ALMIRANTE ALBERTO ALCALÁ LUNA
Egresa de la Escuela Naval del Perú con el grado de Alférez de Fragata el 1° de enero de 1986. Calificado en Armas de Superficie y en Guerra de Superficie. Ha seguido Cursos de: Inteligencia por Correspondencia, Básico de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval, Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Egresado de la Maestría en Estudios Estratégicos en el Instituto Universitario Naval – Buenos Aires – Argentina. Se ha desempeñado como Jefe de: Operaciones de la Comandancia de la Escuadra, Departamento de Personal Subalterno de la Dirección de Administración de Personal, Oficina de Enlace del Estado Mayor General de la Marina, de la Sección de Operaciones de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, Director del Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval – CITEN y Sub Jefe del Distrito de Capitanía nº 5. El 2013, el gobierno le confiere el ascenso al grado de Contralmirante y el 2014, se desempeñó como Director General de Recursos Humanos del Ministerio de Defensa. Fue Comandante de la Fuerza de Superficie, el 2018, asume el cargo de Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico. El 2019, el gobierno le confiere el ascenso al grado de Vicealmirante. El 1ro de enero del 2021 es nombrado Director General de Capitanías y Guardacostas. El 03 de agosto del 2021, mediante Resolución Suprema Nº-030-2021-DE, el gobierno le confiere el cargo de Comandante General de la Marina.

RESUMEN
El 4 de agosto de 2021 se realizó la ceremonia de asunción del Almirante Alberto Alcalá Luna como Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, en relevo del Vicealmirante Ricardo Menéndez Calle. En este artículo el Almirante Alcalá expresa su compromiso de realizar la mejor labor al frente de la Comandancia General y de continuar con la modernización de las fuerzas navales en el año del Bicentenario de nuestra independencia.

PALABRAS CLAVE
Comandancia General de la Marina, Almirante Alberto Alcalá Luna, Bicentenario.

ABSTRACT
On 4th August 2021 the ceremony of promotion of Admiral Alberto Alcalá Luna as Commander-in-Chief of the Peruvian Navy to succeed Vice Admiral Ricardo Menéndez Calle was carried out. In the present article, Admiral Alcalá expresses his commitment to carry out the best work in charge of the General Command; and to continue with the modernization of naval forces in the Bicentennial year of our independence.

KEYWORDS
General Command of the Navy, Admiral Alberto Alcalá Luna, Bicentennial.

Damas y caballeros

Sean mis primeras palabras para manifestar el profundo honor que significa para mí el ser reconocido el día de hoy como Comandante General de la Marina y sobretodo el enorme compromiso que esa responsabilidad conlleva. Y es que comandar una Institución bicentenaria, cuyo nacimiento y existencia están inseparablemente ligados a nuestro dominio marítimo, representa, más que un logro personal, el más alto compromiso con el desarrollo de un poder naval que garantice nuestra soberanía marítima, el cumplimiento de las normas en el ámbito acuático y el oportuno apoyo tanto al desarrollo nacional, como a la política exterior del estado.

Si tendríamos que mencionar alguna lección aprendida en los doscientos años de existencia de nuestra institución, es que independientemente de sus líderes y circunstancias, nunca hemos cambiado

nuestro norte, es decir, hacer de la Marina de Guerra del Perú una Institución sólida, con valores, al servicio de la patria y de todos los peruanos, teniendo como premisa la enorme importancia que reviste la utilización del mar y su cuidado para la prosperidad de las naciones. Ante ello, continuaremos la senda dejada por los que nos antecedieron, poniendo mucho énfasis en el capital humano, en su preparación profesional y técnica, que nos permita a través de su conocimiento, imaginación e inventiva, superar las limitaciones económicas con nuevas tecnologías desarrolladas por ellos mismos.

Continuaremos la política de apoyo a la autogestión de la industria naval, hasta alcanzar la plena soberanía en materia de construcción de buques. La simbiosis generada entre la Marina de Guerra del Perú y los Servicios Industriales de la Marina, deben ser motivo de orgullo para todos los peruanos, puesto que tenemos una de las más pujantes industrias navales de la región. Los logros alcanzados hasta la fecha tienen que incluso ser superados, hasta lograr la consolidación plena de la industria naval, la cual, no solo debe servir como elemento catalizador del poder naval, sino como elemento generador de empleo, conocimiento y tecnología, todo ello, sin duda redundará en el desarrollo nacional.

Nuestra particularidad geográfica, si bien favorece nuestro potencial nacional, también nos pone frente a escenarios de riesgos ante fenómenos naturales y configura poblaciones aisladas de los centros urbanos. Ante ello, debemos seguir fortaleciendo nuestras capacidades para atender a los peruanos afectados ante situaciones de emergencia o aquellos que se encuentran alejados de los servicios que una ciudad ofrece. El apoyo que la institución viene brindando a través de las



plataformas intinerantes de acción social debe continuar y ser fortalecido. Esta idea exitosa, nacida en el seno de la institución, debe convertirse en ejemplo de otras ideas que puestas en práctica, permitirán reducir las necesidades de las poblaciones más necesitadas.

En el ámbito de la Autoridad Marítima, seguiremos reforzando sus capacidades para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, para evitar la polución marina, para hacer valer las normas en el ámbito acuático y sobre todo para proteger nuestros inmensos recursos marinos que son fuente de alimento de todos los peruanos y materia prima de una de las industrias pesqueras más importantes del mundo. A través de la Autoridad Marítima continuaremos la tarea de hacer valer las normas de racionalización a la explotación que el supremo gobierno disponga, de tal manera que garanticemos la sostenibilidad del recurso marino en el tiempo.

Todos los recursos del estado se han puesto a prueba en la difícil situación pandémica que nos está tocando vivir. La Marina de Guerra del Perú no fue la excepción, y desde el principio no solo trabajó en garantizar las medidas de aislamiento social dispuestas, sino que puso al servicio de todos los peruanos todo el "know how" tecnológico para aliviar



la alta demanda de necesidades médicas. Continuamos y continuaremos trabajando indesmayablemente para ayudar a superar esta difícil situación, poniendo todos los recursos institucionales a disposición de los peruanos, a fin de superar esta amenaza.

Todo el esfuerzo institucional deberá seguir los lineamientos previamente establecidos en los planes estratégicos, cuyos objetivos son y deben ser permanentes, toda vez que se derivan de la propia naturaleza y razón de ser de la Marina de Guerra del Perú. Continuaremos sin desmayo en el trabajo de alcanzarlos, renovando gradualmente nuestras plataformas, nuestras capacidades y lo más importante, educando siempre a nuestro personal, que se constituye en la piedra angular de todo esfuerzo institucional. Exigiremos la máxima transparencia y eficiencia en la ejecución del presupuesto asignado.

Las metas deberán ser alcanzadas y mesurables, que todo lo que se invierta se convierta en efecto multiplicador positivo en nuestros procesos y capacidades.

Sin duda, en este enorme esfuerzo, no partimos de cero; hay un gran trabajo previo, y en este orden de ideas no quiero dejar de mencionar y reconocer el esfuerzo y dedicación puestos al servicio de la institución del Alto Mando Naval saliente, soy fiel testigo que tanto el Vicealmirante Ricardo Menéndez Calle, como Comandante General de la Marina y el Vicealmirante Silvio Alva Villamón, como Jefe del Estado Mayor General de la Marina, trabajaron sin descanso en alcanzar el logro de los objetivos institucionales. Su ejemplo es digno de continuar, la formación columna ya se ordenó, el matalote de proa ya izó bandera golf y todos nosotros estaremos ocupando estación con rumbo seguro hacia

nuestro misionamiento: la tarea asignada es trabajar arduamente y nuestro propósito desarrollar un poder naval que contribuya en alcanzar los objetivos nacionales.

Que el ejemplo del Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau Seminario, guie nuestro camino.

No quisiera terminar sin agradecer a Dios por permitirme estar al mando de tan digna Institución, a Ud. Sr. Ministro y a través suyo al señor Presidente de la República por la confianza depositada en mi persona, a mis Superiores y subordinados por las enseñanzas que recibo de ellos, a mis compañeros de la promocion 1985, con quienes cruce hace mas de 40 años la puerta Unión, por los años de amistad y tiempo compartido. A mis padres por la formación que me dieron y que desde el cielo guian mi accionar, a mi familia aquí presente y en especial a mi esposa Marisol y a mi hija Solmaría por su apoyo permanente e incondicional.

¡Viva la Marina de Guerra del Perú!

¡Viva el Perú!

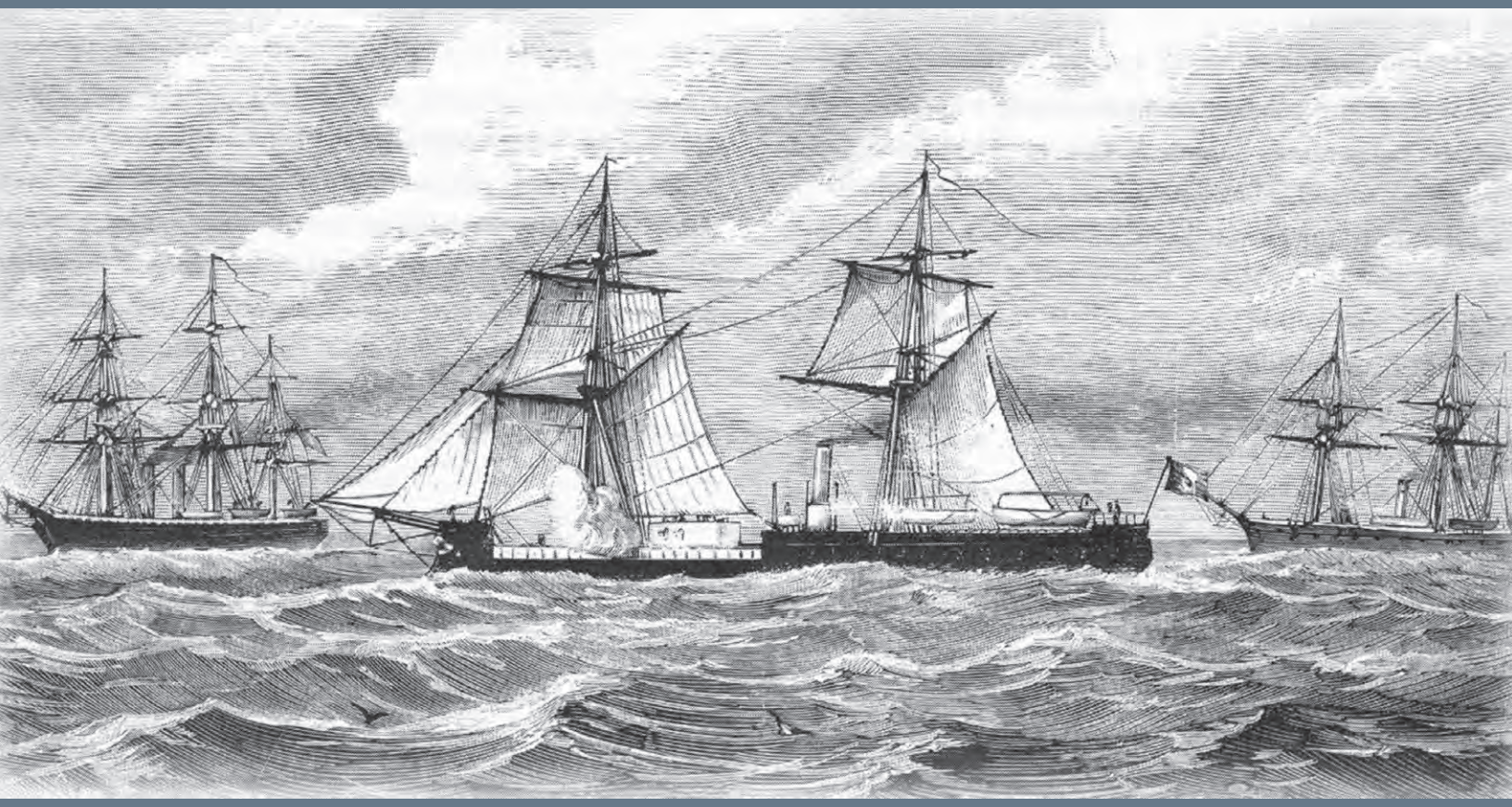


MARINA DE GUERRA



¡NAVEGANDO PARA EL PERÚ!

Artículos por el Bicentenario



REFLEXIONES SOBRE EL PERÚ, SU MAR Y LA MARINA DE GUERRA EN SUS BICENTENARIOS





MARGARITA GUERRA MARTINIÈRE
Doctor en Letras (PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL PERU); Licenciado en Educación Secundaria con especialidad en Historia y Geografía (PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL PERU) y Profesor de Educación Secundaria en la especialidad de Historia y Geografía (PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL PERU). Se graduó de bachiller en Humanidades (1965) y de doctora en Historia (1967), con la tesis «La Confederación Perú-Boliviana a través de los informes de las estaciones navales francesas». Ejerce la docencia en la PUCP desde 1965, siendo actualmente la profesora principal del departamento de Humanidades de dicha Universidad. Fue también profesora en la Universidad Femenina del Sagrado Corazón, UNIFE (1975-1996), la Universidad Peruana de Ciencias y Tecnología (1967-1968), la Universidad Ricardo Palma (1969-1975) y la Universidad Nacional San Luis Gonzaga de Ica (1967). Obtuvo la beca del Instituto de Cultura Hispánica y de la OEA para realizar investigaciones en España (1975-1976).Es miembro ordinaria del Instituto Riva Agüero de la PUCP y miembro de número de la Academia Nacional de la Historia. En 2015 fue elegida presidenta de la Academia Nacional de la Historia.

RESUMEN
El bicentenario del Perú se enlaza directamente con los 200 años de la Marina de Guerra del Perú. En ambos casos, el mar jugó un rol de primer orden como medio por el cual las ideas y medios materiales se conjugaron para alcanzar la Libertad.
Reflexionar sobre esta materia en momentos conmemorativos como el que vivimos, nos permite tomar conciencia de la importancia de lo marítimo en un país milenario como el Perú.

PALABRAS CLAVE
Bicentenario, Marina de Guerra del Perú, Independencia, Martin George Guise.

ABSTRACT
The bicentennial of Perú is directly connected with the 200 years of the Peruvian Navy. In both cases, the sea played a role of the first order as a means for which ideas and material means combined to reach Freedom.
Reflecting on this matter in commemorative moments such as the one we live on; it allows us to become aware of the importance of what is maritime in a millennial country as Perú.

KEYWORDS
Bicentennial, Peruvian Navy, Independence, Martin George Guise.

INTRODUCCIÓN

Todo pueblo tiene episodios, momentos y coyunturas que conmemorar, porque han marcado hitos trascendentales en su pasado, en su presente y tienen significado aun para el futuro. Es el caso para el Perú del Bicentenario de la Independencia Nacional, que está indisolublemente ligado al Bicentenario de la fundación de la Marina de Guerra.

Lo que marca ese vínculo es el mar, que desde tiempos inmemoriales fijó el derrotero de nuestra historia. Desde antes de la presencia europea en América el poblador de estos territorios navegaba las costas del Pacífico, como se recoge en las leyendas, por ejemplo, de Naylamp, que nos presenta a pueblos del norte que llegan a lo que hoy es Lambayeque, en naves más bien pequeñas, y se establecen en la región.



Más adelante, José Antonio del Busto[1] sigue las huellas de Túpac Inca Yupanqui, quien se lanzó a aventuras más importantes, cuando cruza las aguas del Pacífico y consigue llegar a las primeras islas de Oceanía en grandes balsas de mucha estabilidad, con una tecnología muy limitada. Dicha travesía se ha replicado en el siglo XX, aplicando la misma tecnología para verificar la factibilidad del viaje, y se ha comprobado la posibilidad de esta navegación incluso sin contar con los instrumentos náuticos de alta precisión con los que se cuenta en la actualidad.

Posiblemente estas no han sido las únicas hazañas de nuestros antepasados, pero sí bastan para demostrar que hubo, en el Perú antiguo, un profundo interés por escudriñar los misterios de la navegación y de los océanos. Paralelamente, en el Viejo Mundo el anhelo por ampliar el conocimiento geográfico y explorar las riquezas submarinas y, en general, explotar la fauna marina fomentó el desarrollo de la navegación. A esto se agrega la milenaria actividad comercial entre pueblos lejanos, que los impulsó a correr las aventuras que ofrecían los océanos y que recogen los relatos de viaje como los de Marco Polo por el Asia.

Otro objetivo primordial que incentiva la navegación es alimentar la ambición expansionista de Europa hacia mares y tierras desconocidas, que fue la base del desarrollo de las potencias, especialmente a partir de los siglos XV y XVI. Sin embargo, el mar estaba plagado de peligros, ciertos o imaginados, que circulaban entre la gente de mar desde siglos remotos. Tal era la presencia de seres mitológicos y los llamados "ladrones de mar", es decir, piratas que estaban al acecho de las naves de comercio para desmantelarlas y apoderarse de los metales preciosos, la mercadería de lujo, y además de "mercancía humana" para venderla como esclava o exigir rescate. En la lucha por el dominio del mar como señal de poder, las potencias emplearon a estos piratas, cuyo nombre cambia por el más honorable de "corsarios", porque entran al servicio de un Estado[2], pero su acción depredadora no varía.

Como constatamos, el mar, aunque es "inasible", para el siglo XVIII constituye un elemento cuyo control es codiciado por los grandes imperios que establecen dominios fuera de Europa; en nuestro caso, sobre América. El mar era el medio de comunicación intercontinental tanto para el desplazamiento humano, como para la transmisión de noticias y el intercambio comercial, lo cual obligaba al equipamiento de naves de guerra para transitar por las nuevas rutas con cierta seguridad.

El dominio del mar desde la antigüedad ha sido motivo de conflicto entre los Estados, tanto para determinar los derechos de los pueblos ribereños a la utilización del mar adyacente a sus costas, cuanto para llegar a un acuerdo respecto a la extensión que puede ser reconocida como de uso y derecho exclusivo del país marítimo, pero los criterios utilizados para este demarcación son múltiples y dan lugar, hasta la actualidad, a conferencias y acuerdos internacionales. De estas reuniones ha surgido una legislación especial como parte del derecho internacional, aunque ya se está independizando.

1. El historiador José Antonio del Busto, desde sus primeros estudios sobre los Incas centra su interés en Túpac Yupanqui y su política de conquista que lo llevan hasta Oceanía en balsas impulsadas por el viento, aunque el regreso fue más difícil, por la dirección contraria del viento. El viaje habría durado unos seis años.
2. Algunos que entraron al servicio de Inglaterra llegaron a obtener títulos de la Corona.



Importancia del mar peruano

El Perú, debido a su larga costa, desde sus orígenes es un país esencialmente marítimo, lo cual lo ha obligado, a partir de su existencia como virreinato, a contar con naves de guerra para el patrullaje de su litoral, debido a las incursiones que hacían los piratas que operaban en el mar Caribe, por ser la ruta habitual de los comerciantes que debían llegar a Portobello. Sin embargo, piratas y corsarios no se detenían allí, sino que más de una vez cruzaban Panamá y llegaban hasta el norte del Perú. Otros llegaban al Pacífico por el Cabo de Hornos con dirección al Callao, aunque los peligros de la naturaleza ofrecían mayores riesgos.

Debido a esta inseguridad, España se vio obligada a levantar fortificaciones en tierra, como el caso del Real Felipe[3], pero esta no fue una política permanente, por lo que más de una vez las poblaciones fueron sorprendidas por la llegada de aquellos depredadores.

La importancia del mar crece considerablemente entre los siglos XVIII y XIX, debido a que la lucha por la hegemonía internacional entre Francia, Gran Bretaña y España llega a una coyuntura especial: una rama de la dinastía borbónica reinante en Francia (Luis XIV) pasa a ocupar también la Corona española (Felipe V), lo cual desata las constante guerras del siglo XVIII entre Gran Bretaña contra Francia-España, que terminan, ya a comienzos del siglo XIX, con la victoria británica.

A través de estas luchas, cuyos efectos alcanzaron a las colonias españolas americanas, porque se interrumpía el comercio monopólico que la metrópoli intentaba mantener desde siempre a través de la ruta Cádiz-México y el Callao, vemos que España se vio obligada a abrir sus puertos en América a naves neutrales. Dichas naves no solo trajeron mercadería peninsular, sino la de sus países de origen. El pretexto era evitar ataques británicos.

Otra actividad que se empezó a desarrollar, especialmente a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, fue la pesca de ballenas, ejercida principalmente por británicos y norteamericanos que ingresaban, sobre todo, por los puertos del norte en busca de estas especies para extraer el aceite. Sobre esta actividad hubo la sospecha de que los balleneros llevaran a cabo labores de espionaje para sus países de origen y se conectaran con los grupos revolucionarios. También ocasionaron protestas de comerciantes nacionales por esta invasión de extranjeros que estarían violando el espacio marítimo reclamado como mar territorial.

Como se observa, conforme nos acercamos al siglo XIX, cuando ya el descontento por los abusos de la administración en los virreinatos está llegando a su clímax, se percibe que el mar es el vehículo a través del cual se filtra la información que hacen circular los patriotas, las noticias de lo que sucede en el resto del mundo, las nuevas ideas que cuestionan el poder de los reyes y las discusiones respecto al derecho que asiste a España de mantener el control político y económico sobre América.

Es evidente que el mar se convierte en el centro de la atención de las autoridades en América, lo cual pensamos que no se ve con los mismos ojos por la monarquía ibérica que va a tardar mucho tiempo en percibir la realidad. Además, entre 1780 y 1820 España está totalmente absorbida por

3. Lohmann Villena, Guillermo. *Las defensas militares de Lima y Callao*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, EEHA. 1964.



lo que pasa en el Viejo Mundo: la caída de la monarquía en Francia y la ejecución de los reyes y de muchos nobles; el temor a que esto se extienda a la monarquía borbónica en España; los pactos de familia vigentes entre España y Francia, cuyos resultados habían sido nefastos.

Las guerras entre Gran Bretaña y España-Francia

Al rey de España, Carlos IV, le interesaba más asegurar su trono que ocuparse de tomar medidas para la defensa de las costas americanas. Su relación con las colonias podríamos decir que se limitaba a pedir auxilios para las guerras en Europa. El gobierno descuidó los problemas coloniales y agotó sus fuerzas en las guerras navales contra Gran Bretaña, que terminaron con la derrota de Trafalgar (21 de octubre de 1806). Una vez más se comprobaba la superioridad del poderío naval británico.

La rivalidad entre los tres imperios coloniales se remontaba al siglo XV y la primera derrota de España en el mar se dio en 1588, cuando se demostró la supremacía británica en tecnología marítima, la que llegó, por lo menos, hasta la Primera Guerra Mundial. Ya desde el siglo XVI se define la importancia del mar en los conflictos internacionales. Posiblemente, la condición insular de Inglaterra le hizo ver la necesidad de fortificar sus costas y desarrollar su potencia naval.

La alianza Francia-España contra Inglaterra-Portugal en los siglos XVIII-XIX no fue favorable para los Borbones, tanto por la convulsión producida por la Revolución francesa, cuanto por el ingreso al poder de Napoleón Bonaparte y sus intentos de dominio mundial que provocaron las coaliciones organizadas por los británicos para impedir la consolidación del Imperio napoleónico.



Nave típica del siglo XV.

En estos años, ya a comienzos del siglo XIX, España no contó con los medios suficientes para la adquisición de la Armada de Guerra que le permitieran la defensa de sus dominios americanos. Así, vemos cómo hacia 1806-1807 se dieron intentos británicos de apoderarse del Virreinato de Río de la Plata. Fue el futuro virrey de Buenos Aires, Santiago Liniers, quien organizó las fuerzas para la resistencia, sin poder contar con auxilios peninsulares. Las costas estaban desguarnecidas.

La insurgencia, corsarios y el virreinato del Perú

Los años que corren entre 1808 y 1821, tiempos decisivos para la independencia americana, son los años de las luchas de España por librarse del dominio napoleónico. Las fuerzas francesas habían ocupado casi toda la península y, con el pretexto de pasar hacia Portugal para imponerle sanciones por comerciar con Inglaterra, Napoleón coronó a su hermano José como rey de España y el rey español Fernando VII fue llevado prisionero a Fontainebleau.

Estas circunstancias debilitaron a España, país que, en vez de mandar refuerzos a América, exigió contribuciones económicas



y tropas auxiliares americanas para luchar en la península, sin advertir que la efervescencia revolucionaría crecía en el Nuevo Mundo y se producían movimientos locales a favor de las juntas de gobierno formadas en España en defensa del rey cautivo. Sin embargo, al final estos movimientos en América tomarían la bandera de la libertad, al ser desoídos sus reclamos.

Uno de los detonantes para la radicalización de los revolucionarios americanos fue el retorno del absolutismo al ser liberado el rey Fernando, quien declaró abolidas todas las reformas conseguidas por los liberales a través de las cortes de Cádiz y la Constitución jurada en 1812. Este aumento de las protestas en América contó con la aparición de los *corsarios insurgentes*, que los independentistas empezaron a contratar a partir de la jura de la libertad en 1816 en Argentina, porque se reconoció la necesidad de controlar el mar, para impedir la llegada de refuerzos de España.

El mar empezaba a jugar un papel muy importante para el avance de la revolución, y se buscó controlar los dos puntos de ingreso hacia el Pacífico: Cabo de Hornos y Panamá. España, para estos años, no contaba con una Armada regular en las costas sudamericanas, porque durante las guerras en Europa la atención se había centrado en la defensa de las costas atlánticas y mediterráneas. Además, el mismo comercio había quedado a cargo de naves mercante de países neutrales. Tampoco se había prestado atención al mantenimiento de las defensas de tierra.

Esta situación, debida a los gastos de guerra en la península y a la poca atención prestada a los problemas en América, se complicó por la aparición de los corsarios que se incrementan hacia finales de la década y por el resurgimiento del liberalismo en España, cuando el General Rafael Riego, Jefe de los refuerzos que debían venir a América, el 1 de enero de 1820 se negó a partir y exigió la restauración de la Constitución de Cádiz en todo el reino, con lo que se inició el periodo conocido como el *trienio liberal* (1820-1823).

A estas alturas, ya el mar estaba ganado por los patriotas, apoyados por los corsarios y por la aparición de la primera Armada patriota del Pacífico, que fue la de Chile, formada al consolidar su independencia en 1818. La aspiración de los nuevos Estados que empezaron a aparecer en América fue la construcción de una Armada Nacional, a fin de impedir el desembarco de los refuerzos que pudiese enviar la metrópoli con ayuda de la Santa Alianza[4].

En los últimos años de la década de 1820, la afluencia de corsarios en las costas del Pacífico aumentó considerablemente y la misma España, al no poder enviar una Armada Real, recurrió también a dar licencias de corso a navegantes españoles, portugueses o de otras naciones para combatir a los corsarios insurgentes y a las incipientes Armadas americanas que aparecieron, así como realizar ataques a los puertos dominados por los patriotas.

Es interesante ver cómo algunas ciudades, especialmente norteamericanas o británicas, fueron lugares de concentración de estos aventureros que ofrecían sus servicios a los pueblos en guerra, a cambio de un importante porcentaje de los

4. La Santa Alianza se formó en 1816 entre Rusia, Austria y Prusia, en 1816, para fortalecer los gobiernos absolutistas en los imperios europeos. A este pacto se adhirió posteriormente España bajo Fernando VII con la finalidad de conseguir el respaldo necesario para luchar contra la revolución en América. España se vio frustrada al ser invadida por segunda vez por fuerzas extranjeras, que la única ayuda que le prestaron fue el ejército que con el nombre de los *cien mil Hijos de San Luis* redujo a los liberales y restableció el absolutismo en la península.



resultados de sus incursiones en ciudades mal defendidas.

Presencia británica en la lucha por la independencia

La postura oficial de Gran Bretaña frente a los movimientos revolucionarios en Hispanoamérica no resulta clara. El gobierno abre sus puertas a la llegada de exiliados rebeldes americanos, como es el caso de los hermanos Viscardo, de O'Higgins, de Miranda y muchos más, pero no se compromete al pedido de armar una expedición militar para obligar a España a dejar América. Esta presencia en Londres y otras ciudades le sirven al Foreign Office para que le proporcionen la información sobre lo que sucede en el Nuevo Mundo y así ir acomodando su política.

Paralelamente, sin embargo, apoyan la iniciativa de algunos particulares, civiles, militares y marinos, de venir a América a unirse a la causa por la libertad. Algunos de estos personajes, como Bedford Wilson, Miller u O'Leary llegaron a ganar la confianza de San Martín y Bolívar; otros murieron en acciones de armas en la defensa del Perú, como fue el caso de Martin George Guise, fundador de nuestra Marina de Guerra.

Lo que nunca consiguieron los libertadores como Miranda, San Martín, O'Higgins o Bolívar fue llegar a acuerdos con el Foreign Office, porque eran varias las cartas que jugaba el gobierno y las principales estaban en su relación con el mundo europeo, no obstante que Francia y España habían apoyado abiertamente a Estados Unidos en su lucha contra la metrópoli inglesa. A Gran Bretaña le interesaba más el comercio y, aunque la independencia tardase algo más en producirse, sin su ayuda, ellos contaban con los elementos necesarios para inundar América con su industria y con su dinero a través de préstamos, con lo cual aseguraban su presencia en el Pacífico americano. Mediante este control del comercio y los empréstitos, y al impedir la formación de alianzas entre los países americanos, consideraron que eso les permitía inhibirse de una participación más notoria.



Vicealmirante Martín Jorge Guise. Orlando Yantas, Comandancia General de la Marina.

La fundación de la Marina de Guerra del Perú

El Perú juró su independencia el 28 de julio de 1821, en acto público presidido por el Libertador don José de San Martín, aunque ya desde el año anterior diferentes pueblos, como Supe, Trujillo o Lambayeque, ya lo habían hecho como expresión voluntaria de quienes serían los nuevos ciudadanos en la Patria Libre. Los habitantes de Lima, en el Cabildo, también dejaron constancia de su anhelo de ser independientes al firmar un acta que recogió dicho sentir. Este 28 de julio



será la conmemoración del Bicentenario de dichas ceremonias.

Sin embargo, hasta 1824 buena parte del Perú siguió bajo la administración española, que estableció en el Cusco la nueva sede virreinal, bajo la autoridad de La Serna. Los españoles continuaron en el Callao hasta 1826, al rendirse el Gobernador de los Castillos don José Ramón Rodil.

Con San Martín llegó al Perú la Armada chilena, al frente de Lord Thomas Cochrane y con él vinieron varios marinos extranjeros, algunos británicos, entre los cuales estuvieron el entonces capitán de fragata Martin George Guise y Guillermo Miller, militar. Ambos se comprometieron con la causa emancipadora hispanoamericana, en la cual se iniciaron en Chile.

Al poco tiempo de estar en el Perú se produjeron fuertes diferencias entre quienes compartían la dirección de las fuerzas: San Martín las de tierra y Cochrane las de mar. Los estudios históricos se han dividido en su apreciación de las causas del enfrentamiento. Unos señalan el problema de la demora en el pago de los sueldos a la Marina, mientras otros apuntan a pugnas por el mando y los planes para llevar adelante las operaciones. El resultado de este antagonismo fue el retiro de la Escuadra chilena del Perú, que se alejó con las fuerzas navales y el dinero recaudado para el pago a los participantes, tanto personal de mar, como de tierra, lo cual influyó seriamente en la escasez de recursos del ejército patriota.

Desde luego hubo quienes se mantuvieron fieles a San Martín y a la causa independentista y se quedaron en Lima, como fueron los casos de Guise y Miller.

La situación que vivía el Perú en 1821 hizo pensar que sin la Marina resultaría muy difícil derrotar a los realistas, porque todavía se presumía la próxima llegada de la nueva Armada hispánica, reforzada con el apoyo de la Santa Alianza. El Perú solo contaba con algunas naves de corso, no siempre seguras, y alguna embarcación mercante armada con algunos cañones, como solía hacerse cuando debían cruzar el Atlántico sin el apoyo de la Armada española.

El Perú debía cubrir varios frentes: vigilar la zona de Cabo de Hornos por el sur; el cruce del Caribe al Pacífico y la larga costa desde Guayaquil hasta Tarapacá, por lo cual era urgente armar de inmediato una Escuadra de Guerra que realizara esta labor. Es entonces cuando San Martín reclamó los servicios del ya capitán de navío Martin George Guise[5], quien ya era conocido por sus dotes de hidalguía y su compromiso con las causas justas.

Guise aceptó el reto y fue elevado al grado de Vicealmirante, con el cargo de Director General de Marina. Se oficializó la creación de la fuerza naval el 8 de octubre de 1821.

Empezó entonces su labor para conseguir los barcos, tarea nada fácil con las arcas del tesoro vacías, de allí que las primeras unidades fueran fruto de la captura de naves realistas, como el pailebot *Sacramento*, que adoptó el nombre de *Castelli* (marzo 1821). Las siguientes fueron los bergantines *Guerrero* y *Pezuela*, cuyo nombre cambió a *Belgrano* y *Balcarce*. Se advierte en este proceso para constituir la Escuadra cómo los nombres españoles se cambian,

5. Guise pertenecía a una familia de la aristocracia británica y poseía una situación económica muy sólida, que le había permitido, durante su participación en la marina inglesa en las luchas contra Napoleón, hacer importantes donativos para los gastos de guerra. Era conocida su honestidad, lealtad y generosidad.

irremediablemente, por una nomenclatura argentina, que muestra la influencia de la presencia sanmartiniana.

Esta conformación de la escuadra nos muestra la debilidad con la cual nace esta Armada, pero que es suplida por la presencia de marinos muy hábiles, que es lo que a través de nuestra historia de la Marina ha permitido sacar adelante los méritos de esta arma. También hay que hacer presente cómo la dirección asumida por Guise marcó el derrotero que debería seguir nuestra Marina de Guerra en cuanto a los valores que ha defendido y defiende hasta hoy.

A través de nuestra historia republicana encontramos la presencia de la Marina en las primeras incursiones en la selva, en busca de caminos para interconectar las regiones entre sí y con la capital, y también con misión civilizadora. La Marina también ha estado presente en todos los problemas con los países limítrofes, desde el conflicto con Colombia (1828-1829), donde murió el almirante Guise en la toma de Guayaquil.

La relación de Martin George Guise con don Simón Bolívar no tuvo la misma empatía que con San Martín, debido en parte por la defensa que hizo Guise de la vida del presidente Riva Agüero y sus compañeros que habían establecido el gobierno en Trujillo (1823), contra los cuales el Libertador ordenó a aplicar la pena de muerte, sin juicio previo. Guise[6], que estaba en el norte, interceptó la nave donde los había confinado Antonio Gutiérrez de la Fuente para cumplir la sentencia y el traslado a los prisioneros a su nave y los sacó del país. Bolívar nunca perdonó esa acción.

Con este texto queremos rendir homenaje al Perú y a la Marina de Guerra en sus respectivos centenarios.



Combate Naval de Guayaquil - Angel Chávez. Museo Naval del Perú.

6. Riva Agüero impuesto como presidente por el Ejército en el motín de Balconcillo (febrero de 1823) al volver los realistas a la capital se trasladó a Trujillo, con 10 congresistas y declaró disuelto el Congreso de Lima. Al llegar Bolívar al Perú, el Congreso de Lima le pidió intervenir. Mientras tanto, Riva Agüero intentó conferenciar con los realistas, con una propuesta similar a la de San Martín, y esa documentación cayó en manos de Libertador, que lo acusó de traición a la independencia y decretó su muerte y la de sus partidarios de Trujillo. Envió a Gutiérrez de la Fuente a cumplir la orden y allí intervino Guise salvándoles la vida.

"La historia naval es nuestra. CONÓCELA"









/MuseosNavalesPeru

#museosnavalesdelperu

MUSEOS NAVALES DEL PERU MNP

MUSEOS NAVALES DEL PERÚ

Lima:
Jirón Huancavelica Nº 170 – 172

Callao:
Av. Jorge Chávez Nº 123

Piura:
Calle Tacna Nº 662

Puno:
Av. Titicaca Nº 308



EL VICEALMIRANTE JOSÉ PASCUAL DE VIVERO, EL GRAN ORGANIZADOR

Retrato imaginario del personaje - Angeloni Tapia.
Museo Municipal Guayaquil.





CAPITÁN DE FRAGATA JORGE ORTIZ SOTELO
Capitán de fragata en retiro, licenciado en Ciencias Marítimas Navales y maestro en Estrategia Marítima, bachiller en Historia por la PUCP, se especializó en Historia Marítima en la U. de Londres, y se doctoró en Historia Marítima en la U. de Saint Andrews, Escocia. Profesor principal en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, docente en la Escuela Superior de Guerra Naval y en otros centros académicos nacionales, también ha ejercido la docencia en la Academia Naval de los Estados Unidos y en la Universidad San Francisco de Quito. Autor de varios libros y artículos sobre historia marítima, política y familiar. Jefe institucional del Archivo General de la Nación, secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana; miembro de las academias de historia de Chile y Ecuador; y de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile. Ha sido director ejecutivo del Plan Binacional de Desarrollo Fronterizo Perú-Ecuador.

RESUMEN
Los años iniciales de nuestra armada fueron complejos y ciertamente difíciles. La guerra de independencia se prolongó hasta enero de 1826, y en su primer año de existencia tuvo dos comandantes generales, lo que ciertamente no era lo mejor para su adecuada organización. Esto cambió cuando José Pascual de Vivero, quien había sido brigadier en la Real Armada, asumió esas funciones, en octubre de 1822. Debió enfrentar numerosos y variados problemas durante los once años que ejerció ese mando, pero pudo establecer bases firmes a nuestra institución.
Poco atendido por nuestra historiografía, este artículo rinde tributo a la memoria del que fuera el gran organizador de la Armada Peruana.

PALABRAS CLAVE
Historia naval. José Pascual de Vivero. guerra de independencia del Perú.

ABSTRACT
The early years of our Navy were complex and certainly difficult. The War of Independence lasted until January 1826, and on its first year of life the Navy had two Commanders-in-Chief, which definitely was not the best way to organize it properly. This situation changed in October 1820, when Jose Pascual de Vivero, a former Rear-Admiral on the Spanish Navy, was appointed to that position. He faced quite a number and a wide variety of problems during the eleven years in office, but he manage to establish solid foundations to our institution.
As Peruvian naval historiography had paid Little attention to Vivero, this article's aim is to render tribute to the memory of the great organizer of the Peruvian Navy.

KEYWORDS
Naval History. Jose Pascual de Vivero. Peruvian War of Independence.

El 18 de setiembre de 1821, acordada la rendición de la plaza del Callao, el entonces Capitán de Navío Martín Jorge Guise escribió al ministro de Guerra y Marina, Bernardo Monteagudo, como Comandante del Arsenal; y 11 días más tarde comenzó a rotular su correspondencia como Comandante General de Marina. Su desempeño en ese cargo fue breve, pues el 23 de noviembre hizo entrega del mismo al Mariscal de Campo Luis de la Cruz, nombrado Director General de Marina 12 días antes. Cruz ejerció esas funciones hasta octubre del siguiente año, ya que el 27 de ese mes el Capitán de Navío José Pascual de Vivero pasó a ser nuestro tercer



Comandante General. A diferencia de sus predecesores, ejerció el mando durante los siguientes 11 años, hasta el 18 de abril de 1833.

Si bien la labor de Guise y de Cruz fue meritoria, la brevedad de sus gestiones, en el contexto de la guerra de independencia, dificultó que pudieran dedicarse a organizar la institución de una manera adecuada. Esta labor recayó esencialmente en Vivero, quien había llegado a ser brigadier en la Real Armada, grado equivalente al de Contralmirante, antes de abrazar la causa independentista.

Basado quizá en dos anónimas notas necrológicas aparecidas en sendos diarios limeños en marzo y abril de 1834, Manuel de Mendiburu le dedicó unas pocas páginas en su *Biografías de los generales republicanos,* que fueron enriquecidas con notas del Capitán de Navío Julio J. Elías. Pero todo ello resultaba insuficiente para lo que Vivero hizo tanto al servicio de España como del Perú. Fue por ello que, desde hace varios años, me he propuesto cumplir con algo que considero una deuda con su memoria: escribir un libro que le haga justicia.

El presente artículo es solo un fragmento de ese proyecto, en el que daré una visión general de su vida antes de ingresar al servicio peruano, y me centraré en los años en que ejerció la Comandancia General de Marina[1].

Vivero nació en Sevilla el 21 de marzo de 1762, siendo hijo de Juan Manuel de Vivero y Tueros, veinticuatro de Sevilla, y María Antonia de Salaverría y Arisábalo. Tras estudiar "matemáticas puras y mixtas, historia e idiomas francés e italiano"[2], sentó plaza en la Real Compañía de Guardiamarinas de Cádiz el 7 de setiembre de 1778[3]. Casi de inmediato, el 14 de octubre, fue embarcado en el navío *América*, que al mando del Brigadier Antonio Vacaro zarpó hacia el Callao el 21 de noviembre. Con dicho puerto como base, Vivero y su buque permanecieron en el Pacífico hasta abril de 1786, cuando emprendió el retorno a Cádiz, ya como Alférez de Navío[4].

Durante 1787 sirvió brevemente en la infantería de marina, antes de ser destinado como Cuarto Ayudante Interino del Mayor General de la Armada. En setiembre del siguiente año se embarcó en el paquebote *Santa Casilda*, ya como Teniente de Fragata[5]; tomando parte en el reconocimiento del estrecho de Magallanes que dicho buque y el Santa Eulalia llevaron a cabo a órdenes de Antonio de Córdova[6]. Promovido a Teniente de Navío, en marzo de 1790 se embarcó en la fragata *Santa Dorotea*, y en setiembre fue trasbordado al navío *Firme*, integrante de la escuadra del General Conde Morales de los Ríos, que basada en Algeciras protegía Ceuta de los ataques marroquíes.

Desde Algeciras llevó a cabo diversas comisiones en el jabeque *Gamo* y en la lancha bombardera n° 2. Al mando de la lancha cañonera n° 22, y de un grupo de lanchas del mismo tipo, tomó parte en varias acciones durante setiembre y octubre

1. En gran medida, este artículo se basa en los expedientes personales de Vivero, el español del Archivo General de Marina don Álvaro de Bazán, 620/1287, expediente personal del brigadier José Pascual de Vivero (en adelante AGMAB, exp. Vivero); y el peruano en el Archivo Histórico de Marina, expediente personal del Vicealmirante José Pascual de Vivero (en adelante A.H. de M., exp. Vivero).
2. ANÓNIMO. Nota necrológica. *El Redactor*, I, n° 29 (9/4/1834), p. 2, col. 1.
3. VÁLGOMA Y DÍAZ VARELA, Dalmiro de la; y BARÓN DE FINESTRAT. *Real Compañía de Guardiamarinas y Colegio Naval*. Madrid: Instituto Histórico de Marina, 1943, III, n° 2141.
4. AGMAB, exp. Vivero, relación de servicios, Callao 30/6/1801; empleos y servicios, 1818.
5. AGMAB, exp. Vivero, empleos y servicios, 1818.
6. RAMÍREZ RIVERA, Hugo Rodolfo E. *Don Antonio de Córdoba y la primera expedición científica española reconocedora del Estrecho de Magallanes (1785-1789)*. Santiago: Embajada de España, 1990, pp. 143-171, 267.



de 1791, tanto en Tánger como en Ceuta y cabo Negrete[7].

En julio del siguiente año Vivero retornó a Cádiz, sirviendo en la Infantería de Marina hasta febrero de 1793, cuando fue embarcado en el navío *Astuto*, en el que pasó a Cartagena. En abril desembarcó por motivos de salud, y una vez restablecido se le destinó a la fragata *Florentina*, pasando luego a la Mayoría de Órdenes del Departamento, desde donde atendió a la construcción y armamento de los bergantines *Peruano* y *Limeño*, naves que se construían para el virreinato del Perú[8].

El 4 de junio de 1793 se le dio el mando del primero de estos bergantines, y ambos cumplieron varias comisiones en Tolón y Cartagena; y tras ser incorporados a la escuadra del Océano, del General Francisco de Borja, realizaron viajes a Canarias y Ceuta.

Finalmente, el 13 de agosto de 1794 los bergantines zarparon hacia el Callao convoyando dos mercantes hasta Canarias. Tras recalar en Montevideo e isla Mocha, el *Peruano* arribó a su destino el 13 de abril de 1795, seis después que su consorte[9]. En 1796 y 1797, Vivero asumió el mando interino del apostadero en tres oportunidades; y a principios de este último año, al iniciarse una nueva guerra con Gran Bretaña, capturó a la fragata británica *Triunfo* sobre la costa de Pisco.

En noviembre de 1800 salió hacia Panamá junto con dos mercantes y la fragata *Santa Leocadia*, nave esta última que naufragó en la punta de Santa Elena, durante la noche del 16 de ese mes. Vivero permaneció en la zona apoyando a los náufragos y rescatando los caudales que la referida fragata llevaba, dirigiéndose luego a Panamá. Estuvo de regreso en el Callao el 1 de mayo,

> *enfermo de un vicio escorbútico adquirido por mis incesantes navegaciones y repetidos viajes a Panamá, que con una relajación en la ingle izquierda que me ocasionó un temporal en el golfo de León, regresando de Tolón el año de 93, han hecho penosas todas mis navegaciones desde dicha época, y particularmente en la ocasión que me han inmovilizado y puesto en el caso de una prolija curación a que, según el dictamen de los facultativos, ha accedido el señor comandante en jefe de este apostadero, ordenando mi desembarco para ello en el día de la fecha*[10].

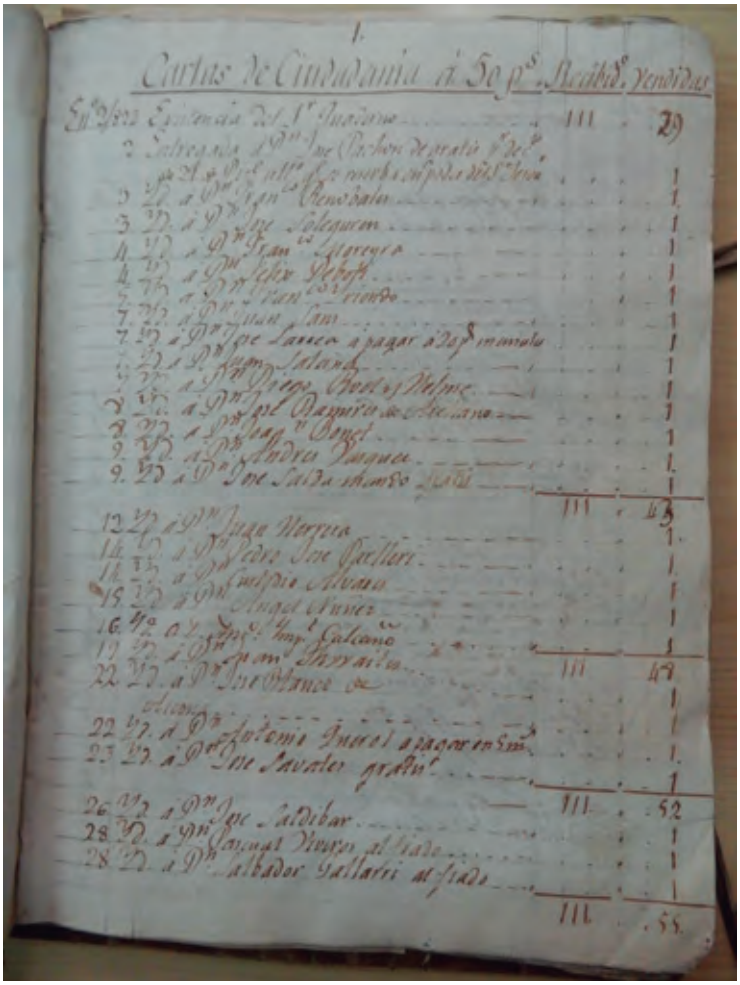
Ascendido a Capitán de Fragata en octubre de 1802, continuó como comandante del *Peruano* hasta el 1 de enero de 1804, cuando volvió a asumir el mando interino del apostadero, cargo que desempeñó hasta el 17 de julio de 1809, cuando llegó su titular, el brigadier Joaquín de Molina.

Poco antes había pedido separarse del servicio activo por razones de salud[11], pero parece que la causa de dicho pedido era otra, pues desde hacía ya varios años había formado familia con Luisa Morales. Esta relación resultó escandalosa para sus compañeros, pues Luisa tenía algún porcentaje de sangre africana[12], pese a lo cual el virrey Abascal lo tuvo en muy alta estima, señalando que se ha:

---

7. AGMAB exp. Vivero, relación de servicios, Callao 30/6/1801.
8. ORTIZ SOTELO, Jorge y TOLEDO VALDEZ, Lorena. Los bergantines Peruano y Limeño, *Revista de Historia Naval*, año XX (2002), n° 76, pp. 75-86.
9. AGMAB, exp. Vivero, relación de servicios, Callao 30/6/1801.
10. Ibídem.
11. AGMAB, exp. Vivero, Vivero a Escaño, Lima 6/5/1809 y anexos. A la ya referida relajación de la ingle izquierda añadió "debilidad de estómago para el mar, y muy cansada la vista".
12. AGMAB, exp. Vivero, resumen del 19/11/1811.





Folio 1 del libro de naturalizaciones, al final de la página figura Vivero con fecha 28/1/1822. Archivo General de la Nación.

granjeado la estimación de las gentes de primera distinción que son las que visita y con quienes trata familiarmente con el decoro de su buena educación y no con las de color, según le imputan, sin otro fundamente que su genio festivo, franco y humano con todo género de personas. Si en su vida privada tiene algún desliz, propio de nuestra flaqueza, no me toca indagarlo, sino bendecir al hombre que se halle exento de delinquir. Infeliz del que a Vivero le ha acusado de inmoral, omiso en sostener la constitución del apostadero y en celar el buen desempeño de sus subalternos ¡qué falsedad!...es un caballero, yo lo soy y como tal, como jefe superior de este reino, y más que todo como cristiano, no puedo, sin faltar a estos sagrados deberes prescindir de la injusticia con que se le ha querido abatir[13].

En setiembre de 1810, cuando Molina partió hacia Guayaquil para asumir la presidencia de la Audiencia de Quito, Vivero volvió a asumir el mando del Departamento Marítimo del Callao; y poco después, en mayo del siguiente año, fue promovido a capitán de navío[14].

Al mando del Departamento tuvo que enfrentar los primeros esfuerzos por combatir a los movimientos independentistas en Chile, Alto Perú y Quito, desplegando en ello una gran actividad. Entregó el cargo el 1 de octubre de 1815, cuando arribo el nuevo titular, Capitán de Navío Antonio Vacaro; y si bien se había dispuesto su regreso a España, Abascal abogó para que permaneciera en el Perú a sus órdenes hasta que vacase alguna gobernación[15].

El 1 de octubre de 1816 fue nombrado gobernador interino de Chuquisaca, saliendo del Callao a Arica en un buque neutral[16]. El Alto Perú estaba convulsionado, y desde hacía algunos años se habían destinado fuerzas para combatir a las enviadas por el gobierno de Buenos Aires.

13. AGMAB, exp. Vivero, Abascal al ministro de Marina, Lima 23/5/1812.
14. AGMAB, exp. Vivero, relación de servicios 1818.
15. Ibídem y Abascal al Secretario de Estado y Marina, Lima 18/2/1815.
16. AGMAB, exp. Vivero, Vivero al Secretario del Almirantazgo, Lima 3/10/1816; Vacaro al Secretario del Almirantazgo, Lima 21/9/1816.



En ese contexto, el 21 de mayo de 1817 defendió la ciudad contra el ataque de una fuerza bonaerense al mando de Gregorio Aráoz de Lamadrid, acción que le mereció ser recomendado para ascender a Brigadier[17].

El ascenso le fue conferido a mediados de abril de 1818, y entregó el gobierno de Chuquisaca al brigadier Rafael Maroto el 1 de ese mes[18]. De regreso en Lima, sirvió como Ministro en la Real Hacienda, y luego como Tesorero Interino de la Caja Real de Lima. En abril de 1820 se le nombró Gobernador Interino de Guayaquil, tomando posesión de ese cargo el 5 del siguiente mes. Su ejercicio fue bastante breve, pues el 9 de octubre la guarnición y la población guayaquileña se pronunciaron por la independencia, apresando a nuestro personaje.

Dos días después de ser depuesto, Vivero y otros 14 prisioneros fueron embarcados en la goleta *Alcance* para ser entregados a San Martín, lo que tuvo lugar en Ancón el 5 de noviembre[19]. José Villamil, testigo de estos hechos, señaló que San Martín recibió a Vivero "con todos los miramientos debidos a su rango militar, a su edad y a su desgracia"[20]. Al día siguiente de la entrevista, Vivero y los otros prisioneros fueron llevados al Callao en la goleta *Montezuma* para ser canjeados[21].

Según Villamil, que estuvo a cargo de los prisioneros desde Guayaquil, Vivero era:

> *Hombre ilustrado y fino, funcionario prudente y sagaz, probo e intachable, en cuantos cargos y comisiones se le confirieron; sordo a chismes, enredos y denuncias, leal y caballeroso, y, por eso, incapaz de juzgar desfavorablemente a los demás hombres; tuvo –malamente extraído y desviado de su carrera en el mar– la desgracia de ver su nombre enlazado a la pérdida de Guayaquil; pérdida que puso apresurarse, usando y abusando de sus prendas altamente generosas; y, por ende, convirtióle en comidilla de sus paisanos, toldado por ellos de inerte, descuidado, incapaz y hasta traidor, sin merecer tales calificativos...*

Pezuela recibió bien a Vivero, quien solicitó algún puesto para seguir prestando servicios; aunque todo parece indicar que no obtuvo ninguna colocación. Lo sí se sabe es que:

> *Retirado el Virrey La Serna y sus tropas a la sierra, con motivo de aproximarse el General San Martín a ciudad con su ejército, quedó Vivero a las órdenes del señor Mariscal Marqués de Montemira, a quien se encargó por los españoles en su retirada el gobierno en el año de 21; y presentado al General Protector en calidad de prisionero, fue tal el concepto que le mereció su buen nombre y la general aprobación de su conducta, que a pesar de la prevención contra los peninsulares se le colocó de contador de resultas para que atendiese a su numerosa y honrada familia*[22].

17. AGMAB, exp. Vivero, Eguía a Secretario de Marina, Palacio 6/2/1918.
18. AGMAB, exp. Vivero, relación de servicios 1818; Vivero al Secretario de Estado y Marina, La Plata 1/4/1818; patente de ascenso, Madrid 18/10/1820.
19. ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (en adelante AGN), RH-CR 15, 1143, 67. VILLAMIL, José de. Reseña de los acontecimientos políticos y militares del Departamento de Guayaquil desde 1810 hasta 1823. En ROMERO CASTILLO, Abel, editor, *La independencia de Guayaquil. 9 de octubre de 1820*. Guayaquil: Banco Central del Ecuador, 1983, pp. 22-29.
20. Villamil, Op. Cit., pp. 30-31.
21. Ídem, p. 31.
22. Annimo, Op. Cit., p 3, col. 1.



El 26 de enero de 1822 se le extendió carta de ciudadanía; el 27 de marzo pidió ser nombrado Contador de Resultas de primera clase; y el 20 de octubre la suprema Junta Gubernativa lo designó Comandante General de Marina[23]. Vivero "se prestó con la mayor complacencia, pero exigiendo que solo se le considerase en el grado de capitán de navío, con el objeto 'de evitar resentimientos entre los jefes y oficiales, y de ahorrar gastos al erario nacional', cuyos intereses defendía con esmero y escrupulosidad"[24].

La joven Armada Nacional contaba en esencia con los medios que había tenido la Real Armada; vale decir, la Comandancia General, el Arsenal, la Comisaría de Marina y la Escuela Central de Marina. La Escuadra, al mando del Vicealmirante Manuel Blanco Encalada, estaba conformada por las fragatas *Protector* y *Guayas*, las corbetas *O'Higgins* y *Limeña*, los bergantines *Balcárcel, Belgrano* y *Coronel Spano*, y las goletas *Cruz* y *Castelli*[25]; y en gran medida se hallaba empeñada en la Primera Campaña a Puertos Intermedios.

Los desastrosos resultados de esta expedición llevaron a que a fines de febrero de 1823 el ejército presionara al Congreso, y lograron que este disolviera la Junta Gubernativa y designara a José de la Riva-Agüero como cabeza del Ejecutivo. Poco después Blanco Encalada se alejó del país y el mando de la Escuadra fue asumido por el Contralmirante Guise.

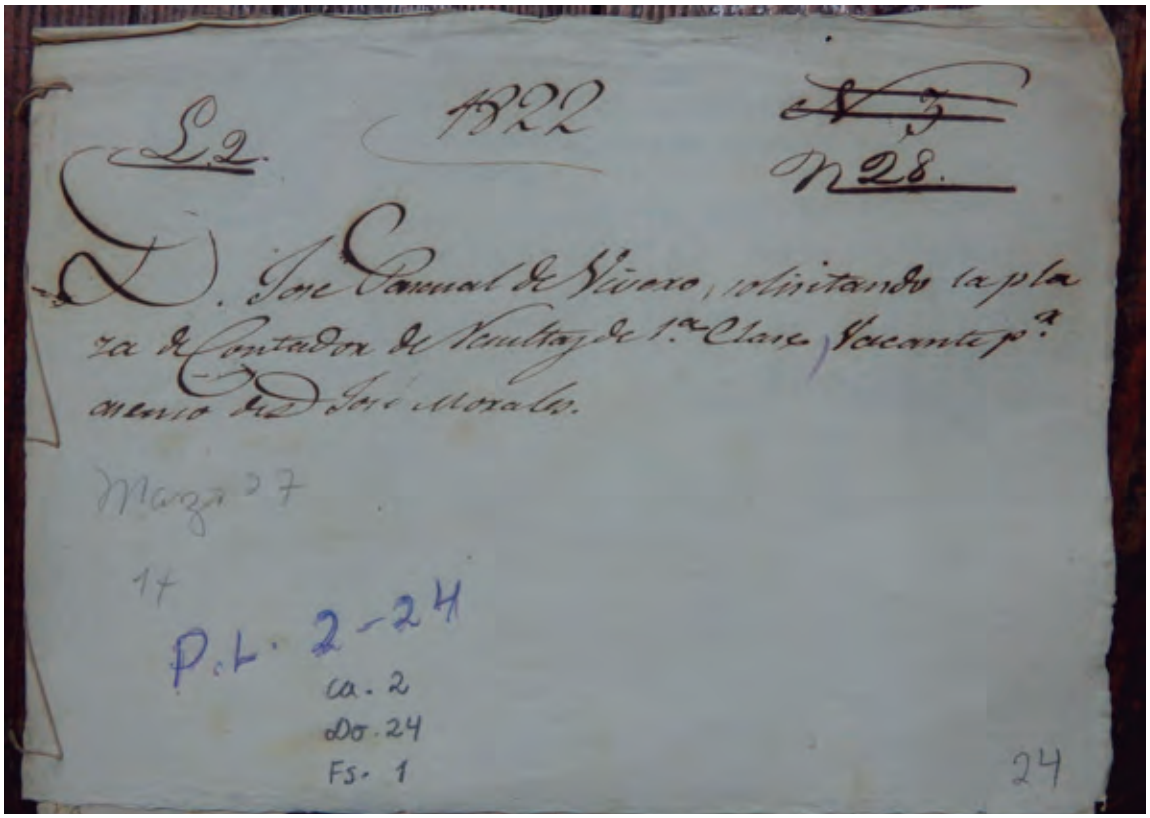
En esas condiciones se preparó una nueva expedición a Puertos Intermedios, lo que conllevó una enorme labor organizativa por parte de la Armada y el primero de los varios enfrentamientos que habrían de tener Guise y Vivero cuando aquel propuso a Riva-Agüero admitir a bordo a jóvenes de 12 a 16 años de edad que deseasen seguir la carrera de oficiales, con la promesa de velar por su formación profesional[26]. Vivero se opuso a ello, pues consideraba que sólo se debía acceder a la condición de oficial tras completar los estudios en la Escuela Central de Marina. El gobierno, que debió actuar como dirimente entre ambos jefes navales, optó por una solución salomónica, y permitió que se embarcaran jóvenes como guardiamarinas, a condición que tan luego cesara el motivo de urgencia, pasaran a completar su formación académica[27].

Bajo los criterios actuales, resulta extraño que el Comandante General de Marina tuviese menor graduación que el Comandante General de la Escuadra, pero hay que entender que las funciones del primero se correspondían más a las del antiguo Comandante General del Departamento Marítimo colonial; mientras que las del segundo eran similares a los Jefes de Escuadra que arribaban a aquel cargo. Obviamente, este esquema no era muy realista en el caso peruano, pero fue como se organizó nuestra Armada en su etapa auroral.

A ello se sumaba que Vivero era 18 años mayor que Guise, tenía mucha más experiencia acumulada y había alcanzado mayor graduación en la Armada española que Guise en la inglesa. Ambos tenían acceso directo al Ministro de Guerra y

23. AGN, OL 32-12, PL 2-24, OL 41-19.
24. Annimo, Op. Cit.,
25. PAREDES, José Gregorio. *Almanaque Peruano y Guía de Forasteros para el año de 1823*. Lima: Imprenta de los Huérfanos, 1822, pp. xxxi-xxxiii.
26. A.H. de M., libro 839, 10/3/1823.
27. ORTIZ SOTELO, Jorge. 1993. *El vicealmirante Martín Jorge Guise*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos, p. 58.





José Pascual de Vivero solicitando la plaza de contador. Archivo General de la Nación.

Marina, en asuntos del servicio; y al Ministro de Hacienda, en los temas referidos a la Comisaría de Marina. Los buques que no estaban adscritos a la Escuadra, se hallaban bajo órdenes del Comandante General de la Marina. En fin, el tema resultaba complejo y a ello se añadían las dificultades de hacer que ambos marinos, procedentes de dos sistemas navales tan disímiles como el británico y el español, pudiesen caminar armoniosamente en cosa de días. Pese a todo, supieron deponer sus diferencias en los difíciles momentos que les tocó vivir. De hecho, Guise y Vivero son los pilares sobre los cuales la Armada Peruana logró constituirse como una institución sólida y perdurable. Lo concreto es que la escuadra zarpó a principios de abril para bloquear el litoral sur, realizando algunas acciones previas al inicio de las operaciones terrestres, que a cargo del General Andrés de Santa Cruz se iniciaron en junio. Pese a que nuestras fuerzas lograron avanzar hasta el Alto Perú y vencer en Zepita, el 24 de agosto, se vieron forzadas a un desordenado repliegue hacia la costa, logrando reembarcarse a finales de octubre.

Mientras esto tenía lugar en el sur, Lima había sido ocupada por las fuerzas realistas a mediados de junio, obligando al gobierno a refugiarse en el Callao. Esto generó una severa crisis entre el Presidente Riva-Agüero y el Congreso, llevando al desconocimiento mutuo y a que el primero trasladara a Trujillo su sede de gobierno. En el contexto de esta crisis, el Congreso pidió a Bolívar que viniera al Perú para hacerse cargo de la guerra. Eventualmente, Riva-Agüero fue apresado



por sus colaboradores más cercanos y deportado, y se le confirieron poderes supremos a Bolívar; pero en el contexto de la crisis, Guise, que se había mantenido leal a Riva-Agüero, quedó en muy mala posición.

Vivero, por su parte, logró sortear estas dificultades y mantenerse al frente de nuestra aún incipiente institución.

El fracaso de la Segunda Expedición a Intermedios, la crisis política que acabamos de referir y la carencia de fondos para pagar a las fuerzas, llevaron a que en la noche del 4 de febrero de 1824 se amotinaran las fuerzas que guarnecían el Callao, y entregaran el mando de la plaza al Coronel realista José María Casariego, que había estado prisionero en ese lugar. Vivero y 104 oficiales fueron tomados prisioneros, entre ellos el Capitán de Fragata Eduardo Carrasco, el Teniente Segundo Francisco Gómez y el Alférez de Fragata José Dionisio Sáenz[28].

Según una fuente, Casariego le propuso a Vivero volver al servicio real, restituyéndole honores y empleos, pero este se negó rotundamente; Así, señaló en referencia los otros prisioneros "que les compadecía en la suerte desgraciada que igualmente que a él les había cabido, y que todo sacrificio haría por consolarlos, menos el de su honor"[29]. Ante esto, una noche fue puesto frente a todos los prisioneros y se le interpeló a que renunciara o ser fusilado, a lo que respondió:

> *Que la muerte no podía aterrar a quien la veía venir guardando religiosamente sus juramentos, y pagando con el sacrificio de su vida la deuda contraída con el país que le había amparado dándole la subsistencia; que la Patria y causa de sus hijos era la suya, y que si sus compañeros de casamatas le persuadían a obrar de otro modo, no eran esos los patriotas que debían juzgarlo*[30].

Temiendo que su comportamiento conmoviera a las tropas realistas, se le pasó a una prisión más retirada "captándose en las cadenas el amor, aprecio y concepto de sus mismos enemigos".

Si bien tengo dudas sobre la exactitud del ofrecimiento y la amenaza de Casariego, lo cierto es que Vivero debió pasar por momentos muy difíciles; que solo empeorarían en los siguientes meses.

Los desgraciados sucesos del Callao llevaron a que la escuadra iniciara un largo bloqueo que se prolongaría hasta enero de 1826, cuando la plaza finalmente capituló. Por otro lado, una división al mando del Brigadier Juan Antonio Monet bajó de la sierra y ocupó la capital. Las fuerzas peruanas y colombianas se retiraron para reorganizarse en el norte del país.

Tras tomar algunas medidas para asegurar el Callao y Lima, el 18 de marzo Monet emprendió el retorno a la sierra central y llevó consigo a los oficiales apresados en el Callao. Poco antes de llegar al pueblo de San Mateo se fugaron dos de estos oficiales, por lo que Monet dispuso que se sortearan dos prisioneros para ser fusilados[31]. Vivero,

> *que iba bajo su palabra de honor al lado de García Camba, y fuera de la partida, se unió a ella, poniéndose a la cabeza para entrar en la suerte con sus compañeros. Viendo esto, García*

28. GARCÍA CAMBA, Andrés. *Memorias para la historia de las armas españolas en el Perú*. Madrid: Benito Hortelano, 1846, II, p. 121. Herrera, José Hipólito. 1862. *El álbum de Ayacucho. Colección de los principales documentos de la guerra de la independencia del Perú y de los cantos y poesías relativas a ella*. Lima: Tipografía de Aurelio Alfaro, p. 192.
29. Anónimo, Op. Cit., p. 3, col. 1.
30. Ibídem, col. 2.
31. García Camba, Op. Cit., II, pp. 133-134.




MEDIO REAL.

Sello sexto, para los años de 1832, y 1833.

Testamento de Pascual de Vivero. Archivo General de la Nación.

> *Camba le dirigió la palabra diciéndole: 'señor Vivero, esto no reza con U.' El general contestó entonces, con mucha entereza de ánimo. "Debe rezar, porque yo debo participar de las desgracias y prosperidades de mis compañeros". Sin embargo, no fue apuntado y su nombre no entró en la ánfora fatal[32].*

Llegado Monet al valle del Mantaro, los prisioneros continuaron su penoso viaje hasta Puno, dándoseles por prisión la isla de Esteves, donde permanecieron hasta después de la capitulación de Ayacucho. Los meses que Vivero y sus compañeros de infortunio pasaron en esa isla debieron ser bastante duros, particularmente para Vivero, que para entonces tenía ya 64 años de edad[33].

Su retorno a Lima debió ser igualmente difícil, pero ya había reasumido sus funciones el 4 de enero de 1825, esta vez en Chorrillos pues el Callao se hallaba ocupado por las fuerzas del Brigadier José Ramón Rodil[34]. Su principal pero no única preocupación fue apoyar el bloqueo a este puerto, sostenido por buques peruanos y colombianos, al mando del Capitán de Navío John Illingworth. Había varias otras cosas que atender, entre ellas elaborar el presupuesto institucional, ascendente a 369,479 pesos. Dicho documento, fechado en mayo de aquel año, consideraba las siguientes dependencias: Comandancia General del Departamento de Marina, Depósito del Arsenal, Almacén General, Comisaría de Marina, Capitanía de Puerto y Escuela Central de Marina. Las fuerzas navales estaban organizadas en dos mandos, el de las Fuerzas Sutiles, compuestas por seis lanchas cañoneras, y el de la Escuadra, conformada por la fragata *Protector*, corbeta *Limeña*, bergantines *Congreso* e *Isabela Francisca*, y goletas *Macedonia* y *Peruviana*[35].

32. PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe. *Historia del Perú Independiente. Segundo periodo 1822-1827*. El Havre: A. Lemale Ainé, 1870-1874, I, p. 244.
33. HERRERA, Op. Cit., 275-278. Echenique, José Rufino. *Memorias para la historia del Perú (1808-1878)*. Lima: Editorial Huascarán, 1952, I, pp. 13-15.
34. Archivo Histórico Militar (en adelante AHM), 1830, leg. 30, doc. 1.
35. AGN, OL 130-306.



A lo largo del año emitió al menos 382 oficios sobre una diversidad de temas, desde los ya mencionados, pasando por el remate de naves apresadas, el movimiento de naves y el transporte de tropas e individuos a diversas partes del litoral[36].

El 20 de abril fue promovido a Contralmirante y ese mismo mes fue nombrado Presidente del Consejo de Guerra Oficiales Generales que debía ver la causa contra el Almirante Guise[37]. Este último había sido detenido por el Gobernador Guayaquil el 7 de enero, cuando se encontraba listo para zarpar de regreso al Callao con la *Protector*. Se le levantaron diversos cargos, aunque en el fondo se estaba castigando su apoyo a Riva-Agüero, y se le envió a Lima por tierra, en condiciones realmente ultrajantes. La causa se prolongó hasta setiembre del siguiente, año, cuando Guise fue declarado inocente y se le repuso su "empleo y distinciones"[38].

Tras la capitulación de Rodil, la Marina retomó sus instalaciones en el Callao, que en esencia ocupaban el espacio del actual Centro Naval y Museo Naval. El General Bartolomé Salom, que había estado a cargo del sitio del Callao, incluyó a Vivero entre quienes debían se gratificados por dicha acción, pero este,

> *íntimamente penetrado de que no la merecía, no habiéndose hallado en la campaña sino a distancia del enemigo, representó que no admitiría la menor de estas demostraciones a que solo eran acreedores los que habían estado en los combates*[39].

La guerra de independencia finalmente había concluido y debía iniciarse un metódico proceso de organización de todo el aparato público, incluida la Armada. De modo comprensible, el presupuesto institucional fue disminuido de manera significativa, obligando a desarmar a la *Protector*, la *Limeña* y las lanchas cañoneras; a reducir las dotaciones del *Congreso* y la *Macedonia*; y a destinar a labores de transporte a la fragata *Monteagudo*, corbeta *General Salom* y goleta *Peruviana*[40].

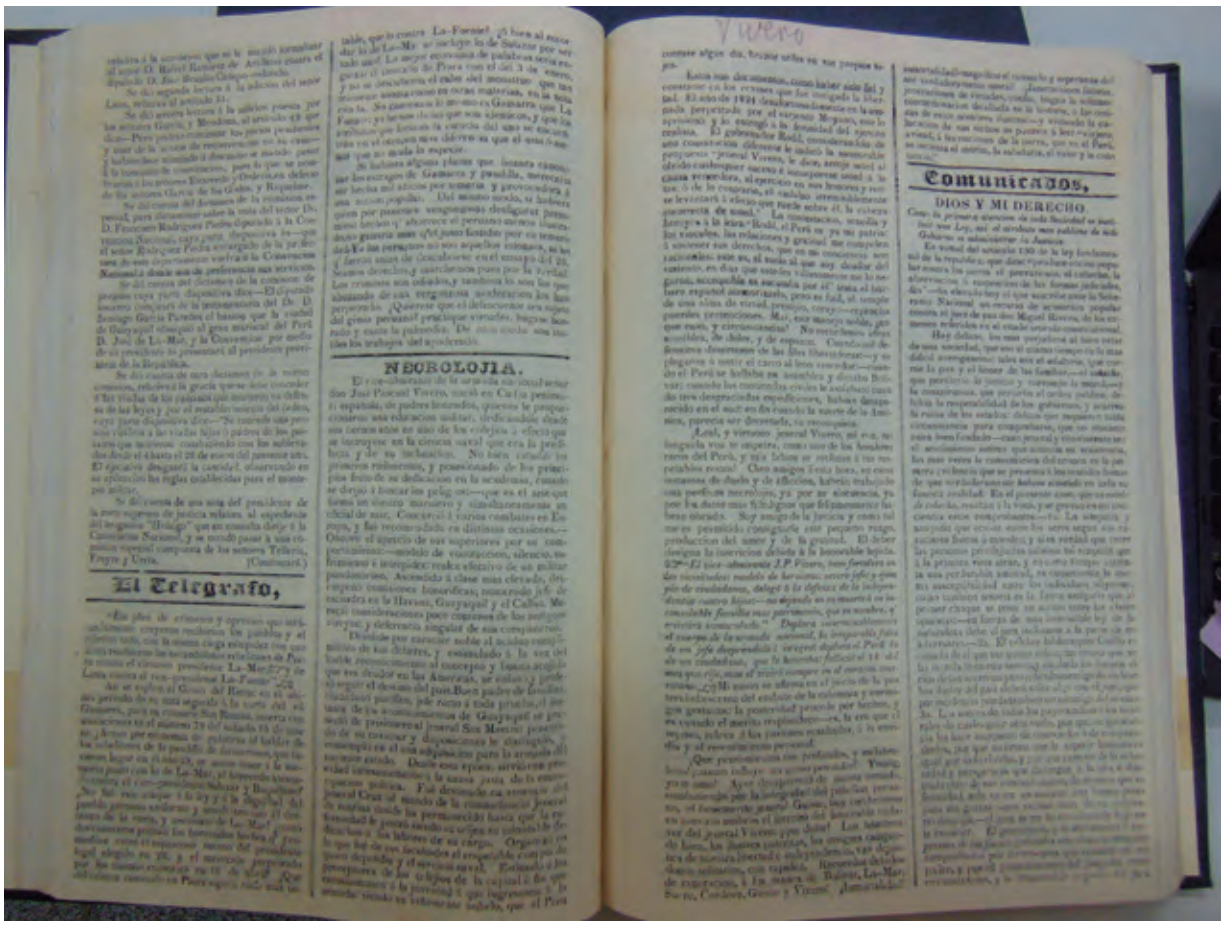
Uno de los temas a los que Vivero puso gran atención fue en el fortalecimiento de la actividad marítima, estableciendo varias capitanías de puerto. Con los altibajos propios de la guerra de independencia, la del Callao había continuado funcionando; en 1824, al quedar bloqueado el puerto, se estableció la de Chorrillos; al año siguiente se hizo lo propio con las de Huacho y Paita; y en los años posteriores se establecieron las de Samanco, Arica, Iquique, Pisco, Quilca, Ilo, Islay, Huanchaco, Pacasmayo, Santa Rosa de Lambayeque, Chancay, Santa y Tumbes.

A raíz de algunos incidentes con Colombia, en abril de 1827 se dispuso el rearme de la *Presidente*, nuevo nombre de la *Protector*, el alistamiento de otras unidades[41]; y la reincorporación al servicio a varios oficiales. Pero había necesidad de más oficiales y también de guardiamarinas, tema que, como había sucedido en 1823, enfrentó nuevamente a Guise y a Vivero, llegando a una solución de compromiso similar a la de aquel año[42].

---

36. AHM, 1830, leg. 30 y 31.
37. A.H. de M., libro 68, 8/10/1825 y 11/11/1825, p. 76.
38. *El Peruano*, 25/11/1826.
39. Anónimo, Op. Cit., p. 4, col. 1.
40. FERNÁNDEZ DE PIÉROLA, Nicolás. *Calendario y Guía de Forasteros de Lima para el año 1827*. Lima: Imprenta de Santa Rosa, 1826, pp. 165-166. Denegri Luna, Félix. *La República 1826 a 1851*. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1976, I, pp. 130-136.
41. DENEGRI, Op. Cit., I, p. 134.
42. A.H. de M. libro 398, 16 y 22/11/1827, pp. 179-180, 183; y 21/4/1828, pp. 228-229.





El Telegrafo,

NECROLOJIA.

Comunicados.

DIOS Y MI DERECHO.

Nota necrológica sobre Pascual de Vivero, *El Telégrafo de Lima* n° 491 (18/3/1834), pp.2-3.

Estas diferencias de opinión reflejaban, en esencia, dos tradiciones navales, la española y la británica. La primera tenía mucho más arraigo en el país, particularmente entre la gente de mar, pues durante casi ocho décadas el Callao había sido el puerto base de la Real Armada en el Pacífico sur. La segunda había llegado a nosotros a través de Guise y un grupo de marinos británicos que con él se incorporaron al servicio de la República. A la larga, al menos desde mi punto de vista, la tradición española prevaleció, aunque con algunos matices de la británica.

Guise, naturalmente, requería lo que consideraba indispensable para las fuerzas a su mando, mientras que Vivero atendía lo que estaba en sus posibilidades, que no eran muchas. Obviamente, esto generó fricciones, como la sucedida a finales de 1827, cuando el primero hizo un largo pedido de materiales para la *Presidente*, que Vivero tuvo que rechazar por no estar en capacidad de atenderlo.

Denegri[43], al referir el rearme de la escuadra señaló:

> *Es de justicia destacar el desempeño del contralmirante Vivero, cuyo nombre*

43. Op. Cit., I, p. 175.



es poco recordado por nuestros historiadores navales, más atraídos por la figura heroica y trágica de Guise. Con constancia y habilidad, trabajando infatigablemente y comunicando su espíritu de sacrificio a los subalternos, consiguió Vivero habilitar buques que estaban en pobres condiciones, transformándolos en una escuadra victoriosa.

En su esfuerzo por habilitar la *Presidente*, en mayo hubo que disponer el desarme de la *Limeña* para poder también rearmar con urgencia a la *Libertad*; en un contexto por demás difícil, al punto que se debía dos meses de sueldo a todo el personal de marina.

Las relaciones peruano-colombianas continuaron deteriorándose y en julio de 1828 Colombia declaró la guerra al Perú. Las hostilidades se iniciaron el 31 de agosto, cuando frente a punta Malpelo la *Libertad* logró rechazar el ataque de dos naves colombianas, la corbeta *Pichincha* y la goleta *Guayaquileña*. A consecuencia de estos hechos, el 9 de setiembre el presidente José de La Mar declaró el bloqueo de la costa colombiana desde Tumbes hasta Panamá[44].

La escuadra se preparó para llevar a cabo dicho bloqueo, incorporando algunas lanchas cañoneras, cuya preparación corrió a cargo del Arsenal. Vivero, que había estado varias veces en Guayaquil, además de haber sido su gobernador, alcanzó a Guise unas "Observaciones o Advertencias para el Bloqueo de Guayaquil y hasta Panamá, según pueda practicarse con el número de buques destinados a él"[45].

Nuestras fuerzas bloquearon durante varios meses la ría guayaquileña, en el curso de los cuales tuvieron lugar varios enfrentamientos y un ataque al puerto de Guayaquil en el que falleció el Vicealmirante Guise, el 24 de noviembre. Finalmente, la plaza se rindió y fue ocupada. También se incursionó en Panamá, logrando algunas presas. La labor de la Comandancia General fue apoyar dicho esfuerzo, especialmente en el transporte de fuerzas y medios para sostener el puerto, que se mantuvo en poder peruano hasta junio de 1829. En ese tiempo se perdió en ese tiempo la *Presidenta*, a consecuencia de un incendio que hizo estallar la pólvora.

En 1830, Vivero debió enfrentar un serio problema cuando el escuadrón británico del Pacífico bloqueó el Callao y capturó a la corbeta *Libertad* a raíz de un incidente surgido con el bergantín goleta *Hidalgo*. Este había sido detenido el 2 de mayo por irregularidades en sus papeles de registro; y su carga, consistente en oro, plata y cobre, de propiedad británica, fue desembarcada y puesta bajo custodia de la Aduana. Algunos días después, sin informarle a los propietarios, esos metales fueron llevados a la Casa de Moneda. Los agentes consulares británicos reclamaron y, a la vez, pidieron el apoyo de dos buques de guerra de su nación, la *Sapphire* y la *Tribune*. Previendo que estos buques llevarían a cabo alguna acción de fuerza, se tomaron precauciones para evitar una sorpresa, produciéndose algunos incidentes entre embarcaciones menores de ambos países en la noche del 13. Con el Vicepresidente Antonio Gutiérrez de la Fuente a bordo, la *Libertad* fondeó en el Callao en la madrugada del 15, sin que su comandante estuviera al tanto de la situación que se vivía; siendo abordada por botes británicos y obligada a someterse a su control. Nuestra nave quedó retenida

44. DENEGRI, Op. Cit., pp. 175-193.
45. A.H. de M., Departamento de Marina, 9/9/1828.





Combate de Punta Malpelo. Angel Chávez. Museo Naval del Perú.

bajo custodia de los dos buques de guerra británicos hasta el día 20.

Este incidente daño temporalmente las relaciones peruano-británicas, prohibiéndose inicialmente cualquier tipo de comunicación con los buques del escuadrón británico, lo que luego fue limitado a las dos naves involucradas en los hechos y finalmente levantado a principios de julio[46].

Concluida la guerra con Colombia, tal como había sucedido en 1826, y pese a los reiterados reclamos de Vivero, se produjeron severos recortes en el presupuesto de la Armada. Esto generó retrasos en los pagos, con el consecuente malestar en las tripulaciones, llevando a que en junio y en agosto de 1831 se amotinaran las de la corbeta *Libertad* y del bergantín *Congreso*. Ambas naves se refugiaron en Cobija, generando un incidente con el gobierno boliviano. A la par que se llevaban a cabo acciones diplomáticas, hubo que despachar algunas de las pocas naves que entonces disponíamos para tratar de

46. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Perú y Gran Bretaña: política y economía (1808-1839), a través de los informes navales británicos.* Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2005, pp. 138-152.
47. ELÍAS MURGUÍA, Julio José. *Fuentes para el estudio de la historia naval del Perú*. Callao: Dirección de Intereses Marítimos, 2020, I, pp. 256-261.



recuperarlas, cosa que finalmente se logró a fines de setiembre[47].

Nuestras fuerzas navales habían quedado significativamente reducidas, debiendo empeñarse buena parte de 1832 en reparar y a listar las pocas naves disponibles, pues había que empeñarlas principalmente en vigilar el contrabando.

Aquel año, ya con 71 años encima, Vivero tenía la salud bastante deteriorada y se sentía cansado, sumándose a ello una creciente frustración por la poca atención que recibía la Armada. Por todo ello pidió ser relevado, pero el Presidente Agustín Gamarra no aceptó su renuncia y, por el contrario, el 15 de marzo de 1833 lo promovió a Vicealmirante. Pese a ello, Vivero insistió y finalmente el 18 de abril fue nombrado Vocal de la Suprema Corte Marcial, cargo que juramento el 27 de junio[48]. Dejaba así la Comandancia General de Marina, que había ejercido durante largos años, siendo reemplazado en esa función por el Capitán de Navío Carlos García del Postigo.

Durante los siguientes meses su salud continuó empeorando, llevándolo a testar el 26 de diciembre de 1833. Dicho documento brinda algunos datos sobre su difunta hermana Concepción y algunos bienes que le correspondían por herencia "de los caseríos de Orobio, en Vizcaya, y que gradúa de muy corto interés"[49].

El 14 de marzo de 1834 Vivero falleció, llevándose a cabo sus exequias en la iglesia del convento de La Merced, con entierro mayor[50].

Como ya se señaló, Vivero había formado familia con Luisa Morales Vergara, al menos desde 1799, y pese a que esa relación llegó a calificar de inmoral por su "roce poco decente y demasiado inmediato con gentes de color", en repetidas oportunidades pidió infructuosamente autorización para contraer matrimonio[51]. Solo pudo hacerlo el 15 de enero de 1824, en la catedral de Lima[52], poco antes de ser apresado por los realistas.

La pareja tuvo al menos nueve hijos, dos de los cuales sirvieron en el Cuerpo Político de la Armada, Juan Manuel y Tomás; otro, Marino, prestó servicios en el ejército; mientras que el esposo de su hija Eleodora María fue Pablo Romero, comisario ordenador de Marina[53].

Los restos del Vicealmirante Vivero se encuentran en el cementerio Presbítero Maestro, en un pequeño mausoleo familiar, en el que se lee: "Cuarenta años residió en el Perú, desempeñando mandos importantes. Vivió y murió pobre. Respetado y querido en todas las clases de la sociedad". A tenor de la nota necrológica que apareció cinco días después de su muerte, la inscripción de su tumba era otra, rezando de la siguiente manera: "El Vicealmirante J. P. Vivero tuvo fortaleza en las vicisitudes: modelo de heroísmo; severo jefe; y ejemplo de ciudadanos, delegó a la defensa de la independencia cuatro hijos: no dejando en su muerte a su inconsolable familia más patrimonio que su nombre, que existirá inmaculado"[54].

Ambos textos recogen la esencia de lo que en este artículo he tratado de exponer.

---

48. A.H. de M., exp. Vivero, f. 8, José Menéndez a Vivero, Lima 25/6/1833.
49. AGN, PN 86, ff. 309v-310v.
50. A.H. de M., exp. Vivero, f. 3, copia de partida de defunción, parroquia del Sagrario, Lima 21/3/1834.
51. Archivo Arzobispal de Lima, Expedientes matrimoniales, abril, n° 29, Arzobispo al Virrey, Lima 15/4/1820.
52. A.H. de M., exp. Vivero, f. 7, copia de partida de matrimonio, parroquia del Sagrario, 28/4/1826.
53. A.H. de M., exp. Vivero, ff. 13-14 y 16, copia de la licencia para contraer matrimonio, Lima 14/1/1824; y oficio de Tomás de Vivero, Lima 20/5/1834.
54. Anónimo 1. Nota necrológica. *El Telégrafo de Lima* n° 491 (18/3/1834), pp. 2-3.



El sevillano José Pascual de Vivero sirvió largos años a España, pero adoptó al Perú como patria, por ser donde sentó raíces. Dedicó su larga experiencia naval a organizar a nuestra naciente armada, sobreponiéndose a numerosas dificultades, políticas, económicas y personales. Él y otros marinos que habían servido en el Departamento Marítimo del Callao, como el futuro Contralmirante Eduardo Carrasco, marcaron el *ethos* que la institución habría de preservar hasta la transformación llevada a cabo por la Misión Naval Norteamericana en la década de 1920.

Justo es pues que lo recordemos en una ocasión como la actual, cuando nuestra Institución cumple 200 años de existencia.

Bibliografía

- ANÓNIMO. Nota necrológica. *El Redactor*, I, n° 29 (9/4/1834), pp. 2-4.
- ANÓNIMO 1. Nota necrológica. *El Telégrafo de Lima* n° 491 (18/3/1834), pp. 2-3.
- DENEGRI LUNA, Félix. *La República 1826 a 1851*. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1976, t. VI de *Historia Marítima del Perú*, 2 vols.
- ECHENIQUE, José Rufino. *Memorias para la historia del Perú (1808-1878)*. Lima: Editorial Huascarán, 1952.
- ELÍAS MURGUÍA, Julio José. *Fuentes para el estudio de la historia naval del Perú*. Callao: Dirección de Intereses Marítimos, 2020, 2ª edición, 2 vols.
- FERNÁNDEZ DE PIÉROLA, Nicolás. *Calendario y Guía de Forasteros de Lima para el año 1827*. Lima: Imprenta de Santa Rosa, 1826.
- GARCÍA CAMBA. *Memorias para la historia de las armas españolas en el Perú*. Madrid: Benito Hortelano, 1846, 2 vols.
- HERRERA, José Hipólito. *El álbum de Ayacucho. Colección de los principales documentos de la guerra de la independencia del Perú y de los cantos y poesías relativas a ella*. Lima: Tipografía de Aurelio Alfaro, 1862.
- MENDIBURU, Manuel de. *Biografías de los generales republicanos*. Lima: Academia Nacional de la Historia, 1963.
- ORTIZ SOTELO, Jorge y TOLEDO VALDEZ, Lorena. Los bergantines Peruano y Limeño, *Revista de Historia Naval*, año XX (2002), n° 76, pp. 75-86.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *El vicealmirante Martín Jorge Guise*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos, 1993.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Perú y Gran Bretaña: política y economía (1808-1839), a través de los informes navales británicos*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2005.
- PAREDES, José Gregorio. *Almanaque Peruano y Guía de Forasteros para el año de 1823*. Lima: Imprenta de los Huérfanos, 1822.
- PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe. *Historia del Perú Independiente. Segundo periodo 1822-1827*. El Havre: A. Lemale Ainé, 1870-1874, 2 vols.
- RAMÍREZ RIVERA, Hugo Rodolfo E. *Don Antonio de Córdoba y la primera expedición científica española reconocedora del Estrecho de Magallanes (1785-1789)*. Santiago: Embajada de España, 1990.
- VÁLGOMA Y DÍAZ VARELA, Dalmiro de la y el Barón de Finestrat. *Real Compañía de Guardiamarinas y Colegio Naval.* Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1943, 7 vols.
- VILLAMIL, José de. Reseña de los acontecimientos políticos y militares del Departamento de Guayaquil desde 1810 hasta 1823. En ROMERO CASTILLO, Abel, editor, *La independencia de Guayaquil. 9 de octubre de 1820*. Guayaquil: Banco Central del Ecuador, 1983, pp. 1-41.

APUNTES SOBRE LA BIBLIOTECA NACIONAL Y LA MARINA DE GUERRA, DOS INSTITUCIONES BICENTENARIAS EN LA HISTORIA DEL PERÚ



Apuntes sobre la Biblioteca Nacional y la Marina de Guerra, dos instituciones bicentenarias en la historia del Perú



EZIO NEYRA MAGAGNA
Escritor, editor y literato peruano. Ingresó a la Pontificia Universidad Católica del Perú, en la cual se graduó como Bachiller en Sociología. Estudió un Master of Arts en Estudios Hispánicos y un Doctorado (PhD) en Literatura Hispanoamericana, ambos en la Universidad Brown, Rhode Island, Estados Unidos. En 2003 fundó la editorial Matalamanga en Lima. Ha trabajado en el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. De 2015 a 2018 fue director de Libro y la Lectura del Ministerio de Cultura. Desde enero de 2020 fue nombrado como Jefe de la Biblioteca Nacional del Perú.

RESUMEN
La Biblioteca Nacional y la Marina de Guerra, instituciones bicentenarias de nuestra historia, están hermanadas desde su nacimiento. En este artículo el autor analiza esta relación, a través de importantes personajes nacionales y diversas situaciones que han enlazado la historia de ambas instituciones.

PALABRAS CLAVE
Biblioteca Nacional del Perú, Marina de Guerra del Perú, Ricardo Palma, José Manuel Marquina.

ABSTRACT
The National Library and the Navy, bicentenary institutions of our history, are related since their birth. In this article the author analyses this relation through important national personalities; and various situations that have connected the history of both institutions.

KEYWORDS
National Library of Perú, Peruvian Navy, Ricardo Palma, José Manuel Marquina.

INTRODUCCIÓN.

En la historia del Perú como país independiente, el surgimiento de instituciones estatales ha seguido dos caminos con un fin común: una mejor y más eficiente administración y control de la nación. El primero de ellos implicó un cambio de rumbo, una reorientación de instituciones existentes desde tiempos virreinales, las mismas que optaron por apoyar al naciente Estado. En el segundo camino, en tanto, se procedió a la creación de nuevas instituciones desde fojas cero. Un claro ejemplo del primer caso lo constituyen instituciones como la Aduana, la oficina de correos y las instituciones militares, todas ellas establecidas sobre la base de instituciones preexistentes y de larga data. La Biblioteca Nacional forma parte del segundo caso, al de las instituciones creadas en el periodo independiente. Ha sido desde entonces, la búsqueda por contribuir al engrandecimiento de la nación lo que ha hermanado los esfuerzos de ambos grupos, fusionándolos dentro de un todo que es parte integrante del aparato estatal del país, y que, como él, en muchos casos, se apresta a celebrar su bicentenario

II. Contenido

2.1. La Biblioteca Nacional y la Marina de Guerra del Perú

En este texto nos dedicaremos exclusivamente a la relación existente entre la Biblioteca Nacional y la Marina de Guerra. La Biblioteca Nacional custodia, por supuesto, valioso material relacionado con el devenir de la Marina de Guerra, sin embargo, además del origen y la filiación nacional, emblemáticos personajes y momentos han enlazado la historia de ambas instituciones.

Instituciones bicentenarias

Si bien es un hecho conocido que el General José de San Martín tras su ingreso a Lima encarga al Almirante Martín Jorge Guise la creación de una fuerza naval para el Perú, obran en poder de la Biblioteca Nacional del Perú algunos documentos que atestiguan el temprano pronunciamiento por la independencia que hicieron algunas instituciones y corporaciones del tiempo virreinal. Destaca entre ellos un manuscrito titulado: *Juramento de la Independencia del Perú por el Ministerio de Marina del Sur y Comisaría de Guerra del Perú en 29 de julio de 1821*[1].

En este valioso documento, testimonia la respuesta a la invitación cursada por el general José de San Martín para pronunciarse en favor de la Independencia. Se produjo el acto protocolar en el que según cuenta el Escribano de Marina, intervino el oficial Francisco de Miangolarra, con las siguientes palabras:

> [¿]Juráis a Dios y a la Patria sostener y defender con vuestra opinión, persona y propiedades la Independencia del Perú del gobierno español y de qualquier [sic] otra dominación Extrangera [sic]?, y habiendo contestado cada uno, sí juro, les dijo el dicho Sr. Si así lo hiciereis Dios os ayude, y si no, él y la Patria os lo demanden. Aquí respondieron todos Amén[2].

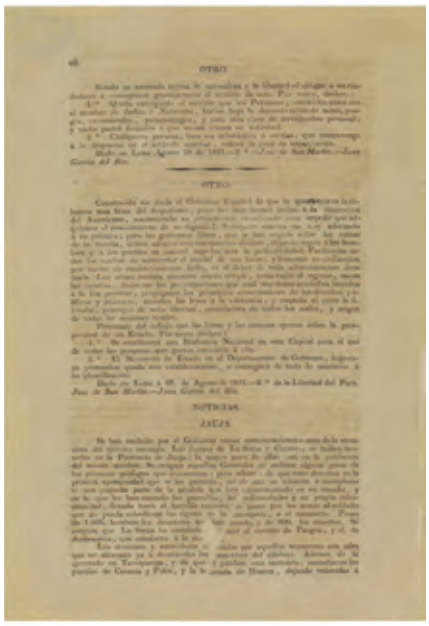
Dicho acontecimiento formó parte de los actos protocolares en el que participaron todas las instituciones limeñas tras la culminación del *Te deum* desarrollado aquel día[3].


Juramento de la Independencia del Perú por el Ministerio de Marina del Sur y Comisaría de Guerra del Perú en 29 de julio de 1821.

1. Este documento pudo salvar del incendio que asoló a la Biblioteca Nacional del Perú el 10 de mayo de 1943 y aunque presenta las marcas del agua y fuego que la afectaron, aún hoy a lo largo de sus 3 folios útiles es legible en su contenido. Dicho texto pertenece a la Colección General de Manuscritos con la signatura D 2451. Código de inventario 2011 N°2000009197.
2. *Juramento de la Independencia del Perú por el Ministerio de Marina del Sur y Comisaría de Guerra del Perú en 29 de julio de 1821*. fol. 1v.
3. "Proclamación y juramento de la Independencia" pp.23-24. *Gaceta del gobierno de Lima independiente* N°7. Lima, 1° de agosto de 1821.



Gaceta de gobierno de Lima Independiente sábado 11 de agosto de 1821



Gaceta de gobierno de Lima Independiente miércoles 29 de agosto de 1821

Tras dicho acto, antecedente directo del nacimiento de la Marina de Guerra del Perú, el general San Martín, en su condición de Protector del Perú y en aras de "la instalación de un Gobierno vigoroso", el 3 de agosto decretó la instalación de tres ministerios: el de Hacienda, el de Relaciones Exteriores y el de Guerra y Marina, siendo, en este último caso su primer ministro, Bernardo Monteagudo[4]. La Biblioteca Nacional, por su parte, fue creada por decreto del 28 de agosto del mismo año de 1821 y bien cabe apuntar que sería este mismo personaje el primer director nato de la biblioteca, hecho que une en sus orígenes a ambas instituciones, el haber tenido al mismo personaje como responsable de nuestros primeros pasos institucionales.

Sobre estos acontecimientos fundacionales, se guardan en la Hemeroteca Nacional de la Biblioteca Nacional las ediciones originales de la *Gaceta de gobierno de Lima independiente*, periódico oficial de la época, en las que se consignan dichos decretos fundacionales, en ediciones del sábado 11 (N°10) de y miércoles 29 de agosto de 1821 (N°15).

Ricardo Palma - Bibliotecario y marino

Personaje multifacético, aunque Ricardo Palma es reconocido por los diversos oficios que tuvo a lo largo de su vida. Pocos conocen de los 12 años que sirvió a la Patria en la Marina de Guerra del Perú, de sus intentos por ingresar a la Marina desde inicios de 1852, de las trabas que puso a su objetivo algún militar de alta graduación y de la ayuda recibida para su ingreso por el general Juan Crisóstomo Torrico, hecho por el cual no extraña que Palma le dedicara su obra *Rodil*[5].

Consta en documentos conservados en el Archivo de la Marina de Guerra su nombramiento como oficial tercero del Cuerpo Político de la Armada en 13 de marzo de 1853"[6]. Este año marcaría el inicio

4. Según se cita en Colección Documental de la Independencia del Perú (CDIP). Tomo XIII, Vol. 1. Obra gubernativa y epistolario de San Martín, pp. 24-25.
5. ZÚÑIGA SEGURA. C. Ricardo Palma en la Marina. Lima: Universidad Ricardo Palma. 2004. p. 13
6. Libro copiador de la Armada N° 693, pp.192. Citado en ZÚÑIGA SEGURA. Op. Cit. p. 19

de su corta, pero tempestuosa, carrera naval. Era para entonces un joven que frisaba los veinte años, ducho en el arte del periodismo, el que le había otorgado cierto prestigio e influencia, a la vez que detractores. Su incursión en el mundo del género dramático lo había dejado insatisfecho tras el fracaso de su último drama *Rodil*, pero mantenía prestigio como poeta e iniciaba la confección de sus "romances nacionales", germen de sus aclamadas tradiciones peruanas.

Las razones que llevaron al joven Ricardo Palma a ingresar a la Fuerza Naval son muchas y, como tema de investigación escapan a la brevedad de este texto. Es importante recalcar, sin embargo, que esa experiencia le sirvió tanto para su labor literaria, como en la de bibliotecario[7]. A bordo de la goleta *Libertad* el joven curioso y observador se hizo a la mar hasta las islas Chincha. Viajó a bordo del primer buque de guerra a vapor del Perú, el *Rímac*, desde el cual presenció el naufragio de la fragata *Mercedes* y vivió en carne propia su naufragio. El *Rímac* naufragó el 1 de marzo de 1855, entre los tripulantes estaba el contador Ricardo Palma[8].

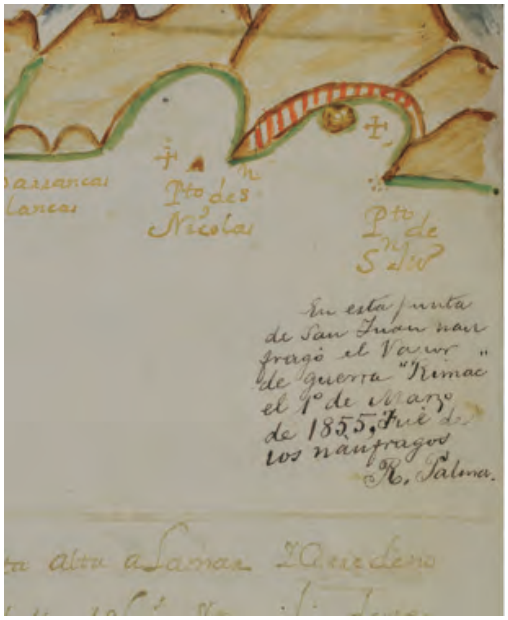
Ricardo Palma y el *Derrotero del Mar del Sur*

Entre los recuerdos que debió de atesorar Palma en su faceta de marino seguramente estuvo el del fatídico naufragio del *Rímac*, como lo atestiguara en su tradición "Orgullo de cacique", redactada a fines de 1880 e incluida en la quinta serie de sus *Tradiciones Peruanas*, publicada por primera vez en 1883[9]:

> El naufragio del vapor de guerra *Rímac* el 1º de marzo de 1855 en los arrecifes de la punta de San Juan llevó al tradicionista que este libro ha escrito, después de andar tres días entre arenales pasando la pena negra, al pueblecito de Acarí. Aquel naufragio no fue al principio gran catástrofe; pues de novecientos que éramos entre tripulantes del buque, pasajeros y un batallón de infantería que, con destino a Islay, se había embarcado, no excedieron de doce los ahogados en el mar. Pero cuando, congregados en la playa, nos echamos a deliberar sobre la situación, y nos encontramos sin víveres ni agua, y nos convencimos de que para llegar a poblado necesitábamos emprender jornada larga, sin más guía que la Providencia, francamente que los pelos se nos pusieron de punta. Acortando narración, baste decir que la sed, el hambre, el cansancio y fatiga dieron cuenta de ochenta y seis náufragos, y que los que, por vigorosos o afortunados, logramos llegar a Chaviña, Chocavento o Acarí, más semblanza teníamos de espectros que de humanos seres.

Respecto a este acontecimiento, entre las joyas que resguarda la Biblioteca Nacional del Perú se cuenta con el manuscrito titulado *Derrotero general del Mar del Sur*, de Manuel Joseph Hurtado de Mendoza[10]. Con información de toda la costa

7. Según cuentan su hija Angélica Palma y José de la Riva-Agüero ello terminó siendo improvisado como una forma de escapar a un compromiso matrimonial forzado, sin embargo, las razones pueden estar relacionadas con la necesidad de presencia en el aparato estatal ZÚÑIGA SEGURA, Op. Cit.
8. ZÚÑIGA SEGURA, Op. cit.
9. PALMA, R. *Tradiciones peruanas: quinta serie*. Lima Imprenta del Universo de Carlos Prince. 1883. Biblioteca Nacional. Fondo Antiguo - Ricardo Palma: Código de barras: 1000077548
10. *Derrotero general del Mar del Sur del Capitán Pedro Hurtado de Mendoza, hecho por el Capitán Manuel Joseph Hurtado en el Puerto del Callao. 1.* Fondo Antiguo – Colección general de manuscritos: Código de clasificación C89 / C.



Detalle: Derrotero general del Mar del Sur del Capitán ...



Derrotero general del Mar del Sur del Capitán Pedro Hurtado de Mendoza, hecho por el Capitán Manuel Joseph Hurtado en el Puerto del Callao.

occidental de América del Sur e imágenes desde el norte del Golfo de Panamá hasta el Estrecho de Magallanes, este trabajo cartográfico fue realizado con el objetivo de guiar a los navegantes y la necesidad de amenguar la confusión que reinaba en los conocimientos de los navegantes sobre esta región. Dicho documento tiene además la particularidad de ser uno de los pocos derroteros conocidos que describen la costa americana durante el periodo virreinal.

Originalmente conservado en la Escuela de Medicina de Lima (hoy Facultad de Medicina de San Fernando), el naturalista Antonio Raimondi lo describiría en su momento como: "un precioso documento, que nos da a conocer la nomenclatura de todos los puntos de la costa del Perú que se usaban a principios del siglo pasado"[11]. Fue, sin embargo, al llegar este documento a la Biblioteca que Palma anotaría en el f.94v. su recuerdo del naufragio del *Rímac*.

> En esta punta de San Juan naufragó el Vapor de guerra "*Rímac*" el 1° de marzo de 1855. Fué [sic] de los náufragos
>
> R. Palma

No ajeno a otros sucesos de nuestra historia, Palma se halló presente en el bloqueo y desembarco en Guayaquil,

11. Raimondi habla en 1876 del "siglo pasado", refiriéndose al siglo XVIII. RAIMONDI, A. Historia de la Geografía del Perú. Tomo II, Libro 1. Lima: Imprenta del Estado, por J. Enrique del Campo. 1876. Biblioteca Nacional del Perú: Código de barras: 1000008030.

durante el conflicto peruano-ecuatoriano de 1858-59[12]; y aunque fue separado de la Marina en julio de 1865, al participar en el movimiento revolucionario que intentaba derrocar al presidente Pezet por su criticable aceptación del Tratado Vivanco-Pareja, sin embargo, lo volveríamos a ver una última vez en uno de los hechos más memorables de nuestra Marina en el siglo XIX: el Combate del 2 de mayo de 1866. En su condición de Comisario de Marina y encargado del telégrafo, fue de los que defendió al país ante la intromisión extranjera desde la Torre de la Merced y no hallándose al momento de la explosión que en dicho fuerte causara la muerte de José Gálvez Egúsquiza y otros defensores de la Patria, por un encargo que se le diera poco antes de aquel trágico momento[13].

Ciertamente, podemos concluir que la vida de don Ricardo estuvo ligada a algunos otros momentos importantes dentro de la historia naval peruana. De esta época diría luego Angélica Palma, hija del tradicionista y su primera biógrafa, como "Los años que consagró a la marina fueron de provechosa trascendencia para el porvenir literario de Palma"[14].

José Manuel Marquina y el Diario de la Fragata *Amazonas*

Al iniciar su labor como reconstructor y director de la Biblioteca Nacional, Palma aún mantenía fresco el recuerdo de su juvenil experiencia marinera. Y sin dudas debió tenerlos, en 1892, cuando José M. Marquina, su antiguo compañero de armas, se le acercó para ofrecerle el *Diario del viaje alrededor del mundo de la fragata de guerra a hélice Amazonas de 33 cañones. Llevado por el Alférez de Fragata Don José M. Marquina en los años de 1856, 1857 y 1858*[15]. Este hecho significativo, acto de desenvolvimiento y conciencia en la memoria nacional representada por la Biblioteca Nacional, representa uno de los más emotivos momentos en que nuestras instituciones estrechan lazos.

El texto contiene aún una carta manuscrita que Marquina anexó a modo de dedicatoria hacia Palma, y en la que manifiesta su sentir respecto a la importancia de la Biblioteca Nacional para conservar la memoria:

> Juzgo que este documento original é [sic] histórico de nuestra Marina de Guerra, tiene el mérito suficiente para ser admitido en esa Biblioteca de que es Ud. Digno Director.

El diario de José M. Marquina es relevante por ser el único diario conocido de la que fue la primera circunnavegación al planeta hecha por una nave con bandera peruana[16].

Este documento resultó dañado durante el incendio que sufrió la Biblioteca Nacional el 10 de mayo de 1943. Jorge Basadre cuenta las circunstancias y condiciones en que fue hallado algunos días después

12. ZÚÑIGA SEGURA, Op. cit., pp.42.
13. "Relación nominal de los empleados de la Secretaría de Guerra y Marina que estuvieron en el combate glorioso de 2 de mayo del presente año, desempeñando diversas comisiones". En: *El Peruano*. Lima, 5 de mayo de 1866 pp.1.
14. PALMA ROMÁN, A. *El Palma de la juventud*. Lima: Librería Francesa y Casa Editorial Rosay, 1922. pág. x.
15. Actualmente se conserva con el código: QP-0846. De vida intensa al servicio de la patria, sobre Marquina habría que indicar que, ingresado a la Marina en 1853, tras el viaje de circunnavegación al Mundo, en esta misma fragata también asistió al bloqueo de Guayaquil durante la guerra con Ecuador de 1858-59. Lo vemos como responsable del rescate de los restos de la corbeta América tras el maremoto que afectara al puerto de Arica en 1868, defendiendo Lima durante la guerra con Chile y al final de sus días como director de la Escuela Náutica de Paita. ORTIZ SOTELO, J. y CASTAÑEDA MARTOS, A. *Diccionario biográfico marítimo peruano*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.2007. pp. 164-165.Fallecido el 16 de abril de 1896. Sus restos descansan en el nicho D-18 del Cuartel San Luciano, en el cementerio antiguo de Lima.
16. ORTIZ SOTELO, J. *La fragata Amazonas y su viaje alrededor del mundo, 1856-1858*. (J. Ortiz Sotelo, Ed.). Lima: Dirección General de Intereses Marítimos. 1988. p, 32.


DIARIO DEL VIAJE
AL REDEDOR DEL MUNDO
de la Fragata de Guerra á hélice
AMAZONAS
de 33 Cañones
Llevado por el Alferez de Fragata Don José M. Marquina
EN LOS AÑOS DE 1856, 1857 Y 1858.

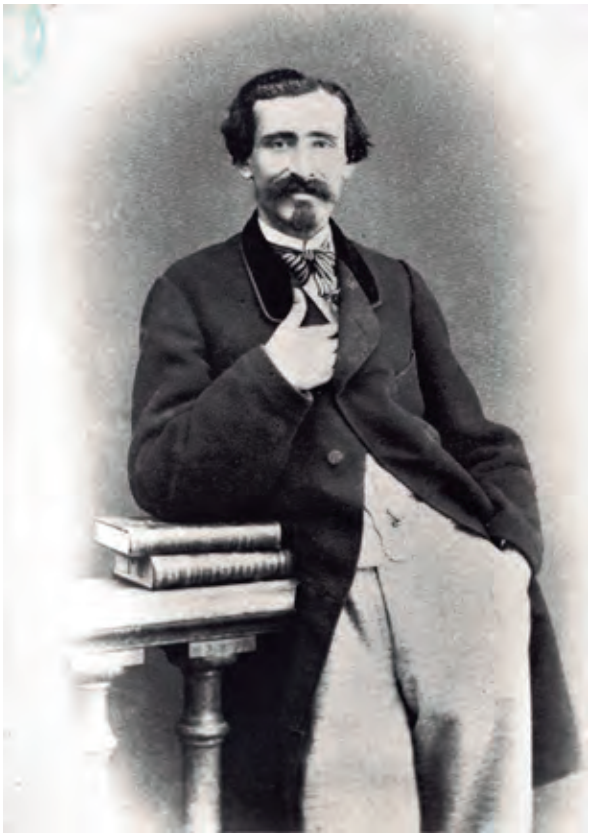
Diario de la fragata *Amazonas*.

del siniestro, mientras recorrían el local: "Más tarde encontramos, por ejemplo, el libro manuscrito con el diario de viaje del *Amazonas*, barco de la Armada nacional, en su vuelta al mundo, indemne al fuego, pero con el texto borrado irremediablemente por el agua"[17]. Cabe indicar que dicho *Diario* fue identificado durante el Proyecto de Recuperación del Patrimonio Bibliográfico Documental del incendio de 1943 en la Biblioteca Nacional del Perú para el registro Memoria del Mundo ejecutado con apoyo de la UNESCO. Hoy en día se halla resguardado y digitalizado en la Biblioteca digital BNP[18].

Custodiando la memoria

No acaba, por supuesto, en la época de Ricardo Palma la relación documental que estrecha lazos entre la Biblioteca Nacional del Perú y la Marina de Guerra. Ella es tan amplia como valiosa y variada.

En la sección de correspondencia particular se conservan cartas de personajes relevantes para la historia de la Marina de Guerra del Perú, como Jorge Martín Guise (1780-1828), primer comandante general de la Marina de Guerra del Perú (1821), son nueve (9) cartas que abordan algunas acciones tomadas por el



Lizardo Montero.

17. BASADRE, J. Recuerdos de un bibliotecario peruano: 1919-1930; 1930-1932; 1935-1942; 1943-1948; 1956-1958. Lima: Edit. Historia, 1975. pág. 29. Se puede acceder al texto digital en el siguiente enlace de la Biblioteca Digital BNP: https://repositoriodigital.bnp.gob.pe/bnp/recursos/2/html/recuerdos-de-un-bibliotecario-peruano/
18. Se puede acceder al texto digital en el siguiente enlace: https://repositoriodigital.bnp.gob.pe/bnp/recursos/2/html/diario-de-viaje-al-rededor-del-mundo-de-la-fragata-de-guerra-a-helice-amazonas-de-33-canones-llevado/

comandante durante su participación en la consolidación de la independencia del Perú (1823-1824).

También dentro de este fondo documental se encuentra la correspondencia dirigida a Lizardo Montero (1832-1905), contralmirante y presidente provisorio del Perú, son 1346 cartas que en su mayor parte se ubican en el marco temporal de la Guerra del Pacífico (1879-1884), y muestran diversos aspectos referidos a las acciones y diligencias que se realizaron para la defensa del Perú, además de aspectos íntimos y privados del contralmirante que se aprecian en las cartas que intercambió con su familia y diferentes personalidades de la Lima de la época, en la que se expresa su preocupación por la zozobra que causaba la guerra en la sociedad.

Sobre el Almirante Miguel Grau, se dispone de piezas como:

- Carta del oficial Elías Aguirre informando actividades de limpieza del Monitor *Huáscar* (14 de julio de 1868). Carta dirigida por Miguel Grau, informando la necesidad de mover algunos cañones de grueso calibre para evitar su deterioro (Callao 13 de mayo de 1876).
- Relación de clases y soldados que pertenecían al batallón Callao, que fueron conducidos del *Huáscar*, tras su sublevación, a la Independencia 10 de julio de 1877.
- Mandando que el Capitán de corbeta Domingo Elías sea liberado por haber cumplido su prisión a bordo de la fragata *Independencia*. (Callao 11 de julio de 1877).
- Carta de Miguel Grau informando sobre los sucesos de la sublevación del *Huáscar* (Callao, julio 13 de 1877).
- Carta de Miguel Grau informando sobre artículos para la corbeta *Unión* (Callao 5 de noviembre de 1877).
- Carta de Miguel Grau informando que *El Talismán* debe apagar sus máquinas (Callao, 21 de noviembre de 1877)
- Carta de Miguel Grau comunicando la construcción de una falúa para uso del arsenal. (Callao, 20 de mayo de 1878)
- Carta de Miguel Grau informando el pedido formulado por el comandante del *Chalaco*, por luces de bengala y cohetes de señales. (Callao, 17 de mayo de 1878)
- Carta de Miguel Grau ordenando al Inspector General del Ejército para relevar la tropa de la guarnición del monitor *Huáscar*. (Callao, 11 de mayo de 1878)
- Carta de Miguel Grau informando el pedido formulado por el comandante del Vapor *Chalaco* por diversos artículos para las cámaras. (Callao, 20 de mayo de 1878)
- Carta de Miguel Grau solicitando una comisión de maquinistas para reconocer la máquina del *Luisa*. (Callao, 18 de mayo de 1878)
- Carta de Miguel Grau informando el pedido formulado por el interventor de arsenales por artículos navales y de máquina para la cisterna *Urcos*. (Callao, 17 de mayo de 1878)
- Carta de Miguel Grau informando los pedidos formulados por los comandantes del Vapor *Limeña* y *Talismán* por artículos navales correspondientes al segundo cuatrimestre del año. (Callao, 15 de mayo de 1878)
- Carta de Miguel Grau informando que el teniente de 1° Julio Chávez pase a prestar sus servicios en la dotación de la fragata *Independencia*. (Callao, mayo 13 de 1878)
- Carta de Miguel Grau informando la renovación de los trece tubos que se reventaron en el vapor *Talismán* al hacer la prueba de las calderas de dicho buque. (Callao, 15 de mayo de 1878)

- Carta de Miguel Grau quien remite al joven Juan Garmendia a la Escuela de Grumetes, a solicitud de sus propios padres por incorregible. (Callao, 17 de mayo de 1878)
- Carta de Miguel Grau informando el nombramiento como profesor de la sección de Condestables establecida en la Escuela de Grumetes, el Teniente Segundo graduado Don Fermín Diez Canseco, en lugar del de la misma clase Don Gervasio Santillana; quedando por consiguiente el primero dado de baja de la dotación de la Fragata *Independencia* a que pertenecía. (Callao, 17 de mayo de 1878)
- Carta de Miguel Grau disponiendo dar de baja de la Escuela de Grumetes y entregado a su padre al alumno de ese establecimiento Selin Allune, sin exigirle el reintegro de los gastos que haya ocasionado al Erario. (Callao, 17 de mayo de 1878)
- Carta de Miguel Grau mediante el cual dispone que el interventor de arsenales remita una bandera nacional de ocho a nueve paños en buen estado de uso. (Callao, 18 de mayo de 1878)
- Carta de Miguel Grau informando del juez fiscal en el juicio que se sigue sobre el vapor *Pachitea* al teniente 1° Don Julio Chávez en lugar del capitán de corbeta Don Arístides Aljovín el cual continuará prestando sus servicios en este despacho. (Callao, 20 de mayo de 1878)
- Carta de Miguel Grau informando que ha sido destinado como cirujano de la fragata *Independencia* el cirujano mayor del ejército Dr. Don Rufino López Torres. (Callao, 20 de mayo de 1878)
- Carta de Miguel Grau dando las órdenes convenientes a fin de que el Cirujano contratado Don Leonardo Contreras cumpla estrictamente sus deberes y si continúa faltando a ellos disponga que el comandante del Vapor *Chalaco* eleve la consulta respectiva. (Callao 20 de mayo de 1878)
- Carta de Miguel Grau informando el pedido formulado por el Capitán de puerto de Guarnillos por cuatro remos; así como el formulado por el comandante del vapor *Loa* por diez toneladas de carbón de piedra inglés, y el que ha formulado el director de la Escuela de Grumetes, por veinte toneladas del mismo combustible. (Callao, 20 de mayo de 1878)
- Carta del poeta piurano Carlos Augusto Salaverry a Miguel Grau agradeciéndole por "el paseo triunfal que ha hecho en el *Huáscar*" (12 de junio [de 1879])
- Carta a Manuel Atanasio Fuentes agradeciéndole sus palabras (Monitor *Huáscar,* 17 de septiembre de 1879).

Otro importante grupo documental que resguarda la BNP sobre la Marina de Guerra del Perú, es el que se creó a partir del proyecto de catalogación denominado "Manuscritos sin procesar" (2016-2018)[19], en el cual se ha identificado y rescatado 1062 documentos agrupados en el fondo Ministerio de Guerra y Marina que van desde 1821 hasta mediados del siglo XX. Entre este fondo encontramos documentos administrativos, correspondencia, algunos relacionados al Ejército Libertador, expediciones militares y diverso material documental relacionado con la Marina y el Ejército. Caso similar ocurre en la sección de correspondencia oficial, en donde se tienen 103 sobres con documentación del Ministerio de Guerra y Marina en el periodo republicano.

Asimismo, se cuenta con imágenes relacionadas con la Marina de Guerra, en tarjetas de visita. En la Colección Courret,

19. Martínez, J. (2019) Los fondos documentales de la Biblioteca Nacional del Perú: la catalogación de los manuscritos sin procesar de los siglos XVI-XX. Fénix: Revista de la Biblioteca Nacional del Perú. N.47, p. 76.



Derrotero general del Mar del Sur del Capitán Pedro Hurtado de Mendoza, hecho por el Capitán Manuel Joseph Hurtado en el Puerto del Callao.

24 fotografías corresponden a marinos. Se cuenta con fotografías de Camilo Carrillo, comandante de la fragata *Manco Cápac*, Manuel Elías, navegante del *Huáscar*, fotografías del sumergible *Ferré*, José Gálvez Moreno, marino e hijo del héroe del 2 de mayo, Ramón Freyre, quien peleó a bordo del *Apurímac* en el combate de Abtao, Melitón Carvajal, quien participó en el Combate del 2 de mayo y en la Guerra del Pacífico, y por supuesto, Miguel Grau, entre otros dignos representantes de la Marina peruana.

2.2. Gestiones interinstitucionales

El 22 de abril de 2019 se firmó por dos años el "Convenio marco de cooperación interinstitucional entre el Ministerio de Defensa- Marina de Guerra del Perú y la Biblioteca Nacional del Perú". Ambas instituciones, acordaron suscribir convenios o acuerdos específicos de cooperación y colaboración interinstitucional que permitan articular esfuerzos en los ámbitos bibliográficos y culturales[20]. El 14 de octubre de 2019 las mismas partes firmaron otro "Convenio específico de cooperación interinstitucional entre el Ministerio de Defensa- Marina de Guerra del Perú y la Biblioteca Nacional del Perú". En el citado documento se acordó facilitar la visita y uso de espacios de la Marina y Biblioteca que conlleve al desarrollo y promoción de actividades de carácter cultural. En ella la BNP se comprometió facilitar el uso del teatro auditorio Mario Vargas Llosa para la presentación de la obra teatral *Peruanos de Angamos* los días 28 y 30 de octubre del 2019[21].

Acorde a lo establecido en dichos convenios, el Almirante Fernando Cerdán Ruiz, Comandante General de la Marina, solicitó a la BNP la evaluación de nueve documentos de la autoría de Miguel Grau Seminario que se encuentran en el Archivo Histórico de Marina

20. Convenio-010-2019 -BNP
21. Convenio-014-2019 -BNP



Manuel Elías Bonnemaison



Miguel Grau

[Perú] para declararlas como Patrimonio Cultural de la Nación. La BNP a través de la Dirección de Protección de las Colecciones elaboró la propuesta de declaratoria de ocho cartas (8) y una (1) "Relación de los buques en que ha navegado el que suscribe" escritos por el almirante Miguel Grau Seminario entre los años de 1853 a 1879[22]. El 26 de diciembre del 2019 el Ministerio de Cultura declaró dichos manuscritos según resolución viceministerial N° 238-2019-VMPCIC-MC[23].

Cabe precisar que los manuscritos de Miguel Grau Seminario son de suma importancia porque guardan información valiosa sobre su vida familiar, política y militar. Por otro lado, revela el espíritu patriótico de nuestro héroe que como ciudadano y padre de familia cumplió el deber de ofrecer su vida en favor de la nación peruana. Los nueve manuscritos son piezas autógrafas de Miguel Grau Seminario y no se tiene noticia que existan referencias de estos documentos en otros archivos. (Ver cuadro 1).

22. Informe técnico N°000003-2019-BNP-J-DPC-EG-RMC
23. http://transparencia.cultura.gob.pe/sites/default/files/transparencia/2019/12/resoluciones-del-viceministerio-de-patrimonio-cultural-e-industrias-culturales/rvm238-2019-vmpcic-mcaccesible.pdf.

Cuadro 1: Manuscritos de Miguel Grau Seminario

Ej.	Código	Título
01	PE/MINDEF/MGP/DIRINTEMAR/AHM/CARTAS/GRAU06	[Relación de los buques escrito por Miguel Grau Seminario. Lima, 10 de agosto de 1853.]
02	PE/MINDEF/MGP/DIRINTEMAR/AHM/CARTAS/GRAU31	[Carta de Miguel Grau Seminario a Manuel Pardo y Lavalle. Iquique, 6 de setiembre de 1872.]
03	PE/MINDEF/MGP/DIRINTEMAR/AHM/CARTAS/GRAU30	[Carta de Miguel Grau Seminario a Manuel Pardo y Lavalle. Iquique, 27 de mayo de 1873.]
04	PE/MINDEF/MGP/DIRINTEMAR/AHM/CARTAS/GRAU1	[Carta de Miguel Grau Seminario al Sr. Valdivieso. Lima, 19 de enero de 1879.]
05	PE/MINDEF/MGP/DIRINTEMAR/AHM/CARTAS/GRAU2	[Carta de Miguel Grau Seminario a Federico Sotomayor Lostaunau. Callao, 29 de marzo de 1879.]
06	PE/MINDEF/MGP/DIRINTEMAR/AHM/CARTAS/GRAU3	[Carta de Miguel Grau Seminario a Dolores Cabero Núñez. Callao, 8 de mayo de 1879.]
07	PE/MINDEF/MGP/DIRINTEMAR/AHM/CARTAS/GRAU4	[Carta de Miguel Grau Seminario a Federico Sotomayor Lostaunau. Arica, 4 de setiembre de 1879.]
08	PE/MINDEF/MGP/DIRINTEMAR/AHM/CARTAS/GRAU32	[Carta de Miguel Grau Seminario a Dolores Cabero Núñez. Arica, 21 de setiembre de 1879.]
09	PE/MINDEF/MGP/DIRINTEMAR/AHM/CARTAS/GRAU5	[Carta de Miguel Grau a Dolores Cabero Núñez. Arica, 27 de setiembre de 1879.]

Entre otras actividades culturales realizadas por ambas instituciones y que están relacionadas al tema bibliográfico es la capacitación que brindó el personal de la Biblioteca Nacional del Perú al personal de la Biblioteca Central de la Marina sobre "valoración y tasación de bienes bibliográficos". Asimismo, como parte del Catálogo Colectivo que promueve la BNP[24] se empezó a registrar el Patrimonio Bibliográfico que custodia dicha biblioteca para su protección, conservación, difusión y puesta en valor. Hasta el momento se tiene registrado 270 libros de los siglos XVII –XX. Entre ellos destaca ejemplares vinculados a temas marítimos que se publicaron en Europa y América para el siglo XIX. Asimismo, libros referentes la historia naval peruana y su repercusión en la historia del Perú.

III. Conclusiones.

Ha sido por mucho el multifacético escritor Ricardo Palma quien mejor personifica los nexos que existen entre la Biblioteca Nacional y la Marina de Guerra del Perú. A ambas instituciones, hermanadas por una vocación de servicio a la nación las unen además 200 años de existencia unidos al destino del Perú independiente, la una custodiando la memoria del país, la otra custodiando la soberanía nacional.

En esta lógica, los convenios interinstitucionales que se han firmado entre la Biblioteca Nacional y la Marina de Guerra constituyen un esfuerzo que, partiendo del pasado en común, aúne esfuerzos de cara al futuro, apostando por una sinergia de acciones que contribuyan a revalorar y preservar nuestro pasado nacional, y al mismo tiempo contribuya al desarrollo y promoción de actividades de carácter cultural como base para un futuro mejor.

Ezio Neyra Magagna *[25]
Jefe institucional
Biblioteca Nacional del Perú

24. El catálogo Colectivo tiene como objetivo dar protección a través del control de los bienes bibliográficos documentales patrimoniales existentes en las bibliotecas del país, a través de una plataforma web, que a su vez permita a Aduana tener una base de información para monitorear la exportación de este tipo de bienes. Finalmente, el Catálogo Colectivo es una herramienta técnica de la Biblioteca Nacional del Perú para hacer lucha contra el tráfico ilícito de patrimonio.
25. El presente artículo fue realizado por el equipo de historiadores y especialistas de la Dirección de Protección de las Colecciones de la Biblioteca Nacional del Perú.



HACIA UNA POLÍTICA NACIONAL FLUVIAL AMAZÓNICA (PNFA)



Hacia una política nacional fluvial amazónica (PNFA)



VICEALMIRANTE JORGE MOSCOSO FLORES
Egresado de la Escuela Naval del Perú en 1979 con el grado de Bachiller y Licenciado en Ciencias Marítimas. Especialista en planificación y dirección estratégica operativa y administrativa, gestión de recursos humanos, sistema de presupuesto estatal y proyectos de inversión; y tiene amplia experiencia en formulación y gestión de políticas públicas, administración financiera y procesos de contrataciones en el país y en el extranjero. Ocupó el cargo de Director Ejecutivo del Programa Nacional Plataformas de Acción para la Inclusión Social (PAIS), del Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, desde el 26 mayo de 2017. Se desempeñó como Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas entre enero de 2015 y diciembre de 2016. Otros cargos que ocupó fueron Director Ejecutivo de Política y Estrategia del Ministerio de Defensa (2006), Agregado Naval y de Defensa en la Embajada del Perú en los Estados Unidos (2007-2008), Subjefe del Estado Mayor General de la Marina (2009-2010), Subjefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico (2011), Comandante General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval (2012-2013) y Director General de Capitanías y Guardacostas (2014).

RESUMEN
La Amazonía peruana no ha alcanzado un nivel de desarrollo económico y social, debido a muchos factores, como la ausencia del Estado, los insuficientes servicios ofrecidos, la geografía difícil o la dispersión poblacional. Para solucionar estas deficiencias, el autor propone establecer una política que proteja y aproveche la red fluvial amazónica.

PALABRAS CLAVE
Amazonía, Política Nacional Fluvial Amazónica, articulación multisectorial, Hidrovía Amazónica.

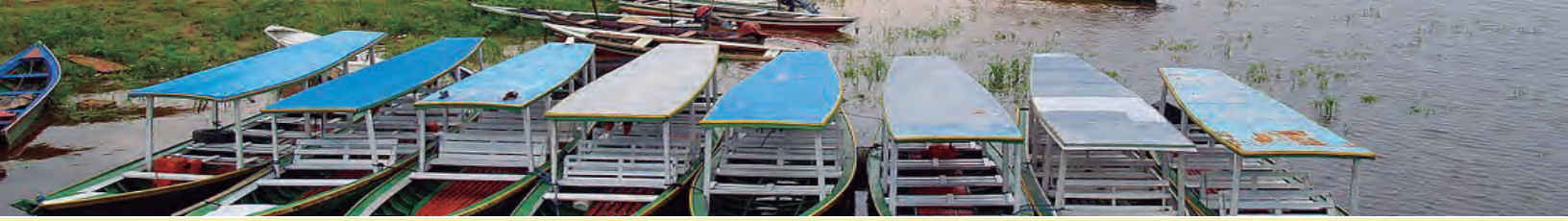
ABSTRACT
The Peruvian Amazonia has not reached a level of economic and social development due to many causes, such as absence of the State, insufficient offered services, difficult geography or population dispersal. In order to solve these deficiencies, the author proposes to establish a policy that protects and takes advantage of the Amazonian fluvial network.

KEYWORDS
Amazonia, Amazonian Fluvial National Policy, multisectoral articulation, Amazonian Hydro way.

1. Introducción

La Amazonía peruana cubre una vasta extensión del territorio nacional. Según el Ministerio del Ambiente[1], la "selva se ubica en la vertiente oriental de los Andes, y se constituye como territorio llano amazónico, de vertientes orientales y contrafuertes andinos, cuyas laderas están cubiertas de bosque. Caracterizada por su densa vegetación y ríos de gran caudal, que al llegar a la llanura amazónica, adoptan cursos sinuosos o meandros". Sin embargo, respecto a la población que la habita, el Instituto Nacional de Estadística e Informática[2] señaló que es la región menos poblada, alberga solo al 13% de la población total del Perú y que en ella existen 2703 comunidades nativas, que han declarado pertenecer a 44 pueblos indígenas u originarios.

1. MINISTERIO DEL AMBIENTE. Informe Nacional del Ambiente 2012-2013. Lima: Ministerio del Ambiente. 2013.
2. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA. Informe. Perfil Sociodemográfico del Perú, Censos Nacionales 2017: XII Censo de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas. 2018.



Según el trabajo de medición del Índice de Progreso Social realizado por CENTRUM PUCP[3], las regiones incluidas en el territorio amazónico registran niveles de progreso social entre bajo y muy bajo, lo cual se traduce en indicadores de desarrollo con valores muy por debajo de los necesarios para lograr un adecuado nivel de calidad en la población de esas regiones, en especial las comunidades nativas.

En 2012 fuertes precipitaciones provocaron un aumento progresivo del nivel de agua de los ríos en Loreto. Este fenómeno fue el causante de inundaciones que afectaron, según datos del Gobierno Regional de Loreto, al 23% de la población (19 209 familias damnificadas y 18 400 afectadas) de la región, y ocasionó desplazamientos de comunidades enteras que fueron atendidas por el sistema de Defensa Civil. El río Amazonas alcanzó un máximo histórico el 20 de abril de ese año, con 118,97 metros, lo que afectó la infraestructura y los servicios de Iquitos y otros centros poblados ribereños. Este evento puso a prueba la capacidad de respuesta del Estado ante una situación de emergencia de gran magnitud, y evidenció una pobre articulación intergubernamental e intersectorial para remediar los efectos adversos en la calidad de vida de la población.

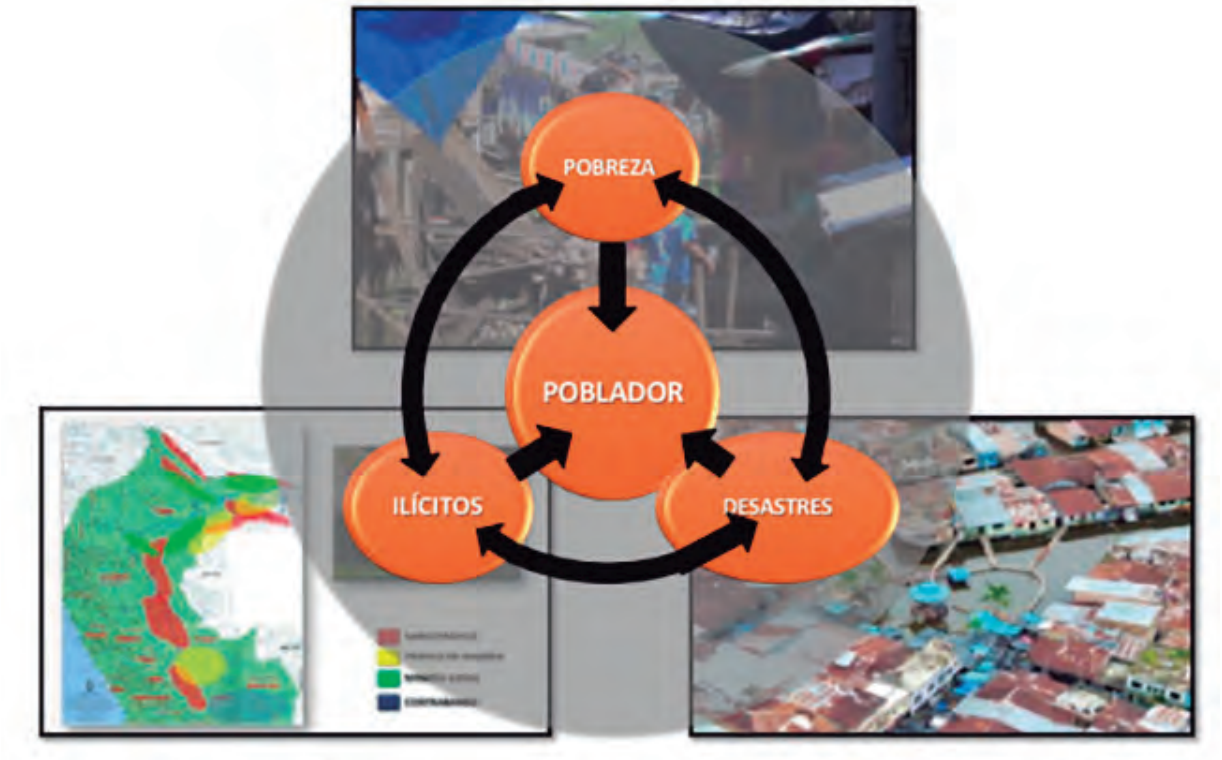
Las fronteras fluviales amazónicas son espacios de integración fronterizos en los que el Estado debe ejercer una debida administración. Sin embargo, en estos espacios se realizan actividades ilícitas, como tala y minería ilegal, tráfico de drogas, tráfico de personas, etc. Estas actividades ilícitas se desarrollan siguiendo un protocolo de presencia y control territorial definido. De acuerdo con Toche[4], las causas principales de la mala administración estatal en esta zona son la reducida presencia del Estado peruano, la lejanía y la falta de interacción de las instituciones. Por ello, se requiere una legislación especial y un accionar coordinado con las autoridades de los países vecinos.

Se trata de un círculo de la vulnerabilidad que afecta directamente al poblador de la Amazonía, especialmente a las comunidades más alejadas. Así, los retos para propiciar la presencia sostenible del Estado son la geografía y la dispersión poblacional. Con ese fin, se necesita una articulación vinculante derivada de instrumentos de gobernanza y gestión pública multisectorial.

En países de geografía tan diversa y compleja como el nuestro, se explica la importancia que debe darse al ámbito fluvial, porque los ríos proporcionan sistemas de comunicación, fuentes de agua potable, recursos naturales y gran variedad de productos alimenticios. En este sentido, la CEPAL[5] precisó que, a pesar de la trascendencia de lo fluvial en América del Sur, su cobertura, extensión y relevancia no han sido lo suficientemente apreciadas.

En la región amazónica, la navegación fluvial es la principal forma de comunicación y constituye un eje fundamental para su desarrollo. Por ese motivo, el *Manual de conceptos y terminología sobre la realidad marítima* de la Marina de Guerra del Perú[6], menciona que "la navegación fluvial es el

3. CENTRUM PUCP. Resultados del Índice de Progreso Social Regional del Perú 2019. Lima: CENTRUM. 2019.
4. TOCHE, Eduardo. Guerra y democracia: los militares peruanos y la construcción nacional. Lima: DESCO. 2008.
5. COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE. Facilitación del Transporte y el Comercio en América Latina y el Caribe. 2016. [Consulta: 20 de agosto de 2020]. Disponible en: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37619/Bolet%-C3%ADn%20FAL%20325_es.pdf?sequence=1
6. MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Manual de conceptos y terminología sobre la realidad marítima. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2014.



Circulo de la vulnerabilidad.

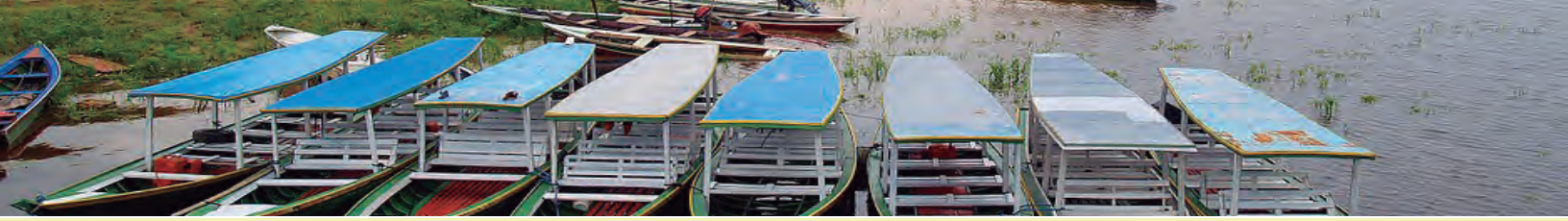
modo de transporte más conveniente para su preservación ambiental y un excelente factor de integración, ya que los ríos principales y los cientos de afluentes de distinta magnitud que la penetran pueden ser transformados en vías permanentes de navegación, para el intercambio de bienes y servicios y su gran posibilidad de desarrollo sostenible".

El círculo de la vulnerabilidad y el potencial de la red fluvial constituyen retos para la acción del Estado en la Amazonía, con criterios de calidad, oportunidad y sostenibilidad.

2. Pertinencia para definir el problema público

El artículo 69 de la Constitución Política del Perú establece que "el Estado promueve el desarrollo sostenible en la Amazonía, con una legislación adecuada", la cual debe propiciar la articulación funcional de los sectores e instituciones competentes mediante políticas sectoriales o multisectoriales de aplicación en la región amazónica, y fortalecer, entre otros aspectos, la institucionalidad, calidad, oportunidad y sostenibilidad de la presencia del Estado. Dentro de ello cabe resaltar la adecuada protección y el uso de los ríos navegables en dicha región.

En 2020[7] el Laboratorio de Crecimiento de la Universidad de Harvard, en asociación con la Fundación Gordon y Betty Moore, efectuó una investigación orientada a "proporcionar insumos y recomendaciones de política para acelerar el desarrollo de la región Loreto y generar prosperidad de forma sostenible". Entre otros aspectos del análisis, se menciona a la Hidrovía Amazónica como un proyecto orientado



a mejorar la navegabilidad a lo largo de 2687 kilómetros de los ríos Marañón, Ucayali, Huallaga y Amazonas, y contribuir al desarrollo del intercambio comercial en el Corredor Interoceánico Norte, que integra el puerto de Paita con el eje del Amazonas. Sin embargo, dicho proyecto está actualmente paralizado por las múltiples interrogantes respecto a su posible impacto ambiental. En otras palabras, los estudios de impacto ambiental y el análisis de factibilidad "carecen de información suficiente para establecer la sostenibilidad del proyecto y sus efectos en el desarrollo socioeconómico de Loreto y el resto de áreas que serían afectadas por la hidrovía".

Por otro lado, el mismo estudio menciona que Loreto depende de una de las "fuentes de energía más costosas, volátiles y contaminantes: plantas diésel y combustible residual". Por lo tanto, la provisión de fuentes renovables de energía, y dentro de ellas principalmente la energía solar, tienen un rol estratégico en el desarrollo sostenible de dicha región.

Finalmente, el estudio identifica como una "restricción vinculante al crecimiento de Loreto la capacidad del Estado para resolver fallas de coordinación e información asociadas al proceso de autodescubrimiento", entendido como la capacidad de producir en forma competitiva nuevos productos y servicios dentro del concepto de diversificación productiva y transformación estructural.

Este estudio muestra la complejidad del proceso de desarrollo de la región Loreto, la más grande del territorio amazónico de nuestro país, y la necesidad de ajustar la "dicotomía entre la sostenibilidad ambiental y desarrollo económico". Ello constituye un claro ejemplo que debe considerar necesariamente la discusión sobre los problemas públicos a solucionar, a fin de lograr el desarrollo sostenible en la Amazonía dentro de una visión integral y multisectorial. En ese sentido, la ponderación de las variables intervinientes y la participación de los actores relevantes deberán ser cuidadosamente definidas para lograr el equilibrio entre sostenibilidad ambiental y desarrollo económico, respetando la pertinencia cultural.

La naturaleza compleja de la problemática fluvial amazónica constituye un elemento clave coadyuvante al proceso de desarrollo de la región Loreto y, por ende, a las otras regiones del territorio amazónico. Por ello, siguiendo la Guía de Políticas Nacionales del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN)[8], el punto de inicio nos lleva a considerar una ruta denominada el "análisis de pertinencia", que permitirá evaluar las "características y necesidades del contexto para tener la certeza de la conveniencia de la formulación de una nueva política nacional".

Según el CEPLAN[9], para la discusión y evaluación de la pertinencia de contar con una política pública, antes de iniciar el proceso de elaboración, se proponen tres criterios excluyentes:

a. El asunto de interés SÍ es un problema de carácter público.

b. El asunto de interés SÍ es de prioridad nacional.

c. El asunto de interés NO es atendido por otro instrumento de gestión.

Entonces la primera tarea consistirá en la preparación de un diagnóstico situacional, para determinar si la presencia y la acción del Estado en la red fluvial amazónica, respecto a su efectividad y sostenibilidad, constituye una preocupación que aplica a los criterios mencionados por el CEPLAN para el análisis de la pertinencia. Pensamos



que la particularidad sociocultural de las comunidades amazónicas, la morfología de los ríos, la navegación fluvial, las características de biodiversidad, la presencia de actividades ilícitas, entre otros aspectos, requieren un tratamiento diferenciado que responda a su propia dinámica en aspectos de protección, conservación y desarrollo. Por ese motivo, corresponde evaluar los criterios si:

a. Existe evidencia referida a la problemática fluvial y su relación con carencias y necesidades de la población amazónica como una oportunidad de mejora o un riesgo a evitar.

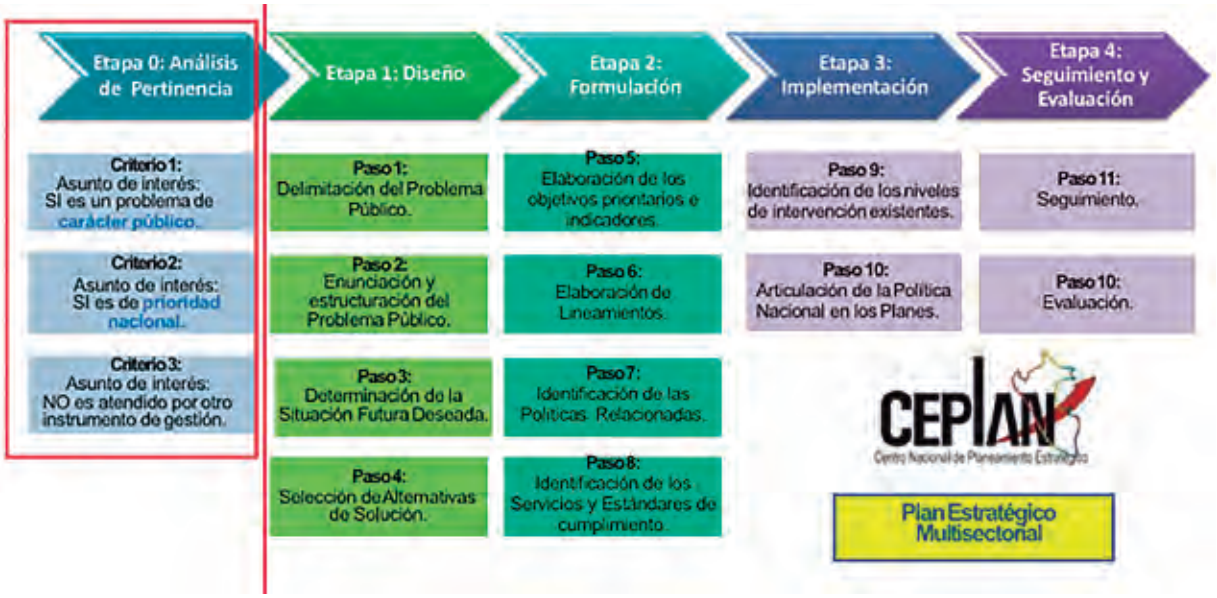
b. Los actores del ámbito político, junto con la sociedad civil, califican la situación actual de la problemática fluvial amazónica como indeseable y que afecta el ejercicio de los derechos o el bienestar de la población amazónica.

c. Su solución requiere la intervención del sector público de manera articulada.

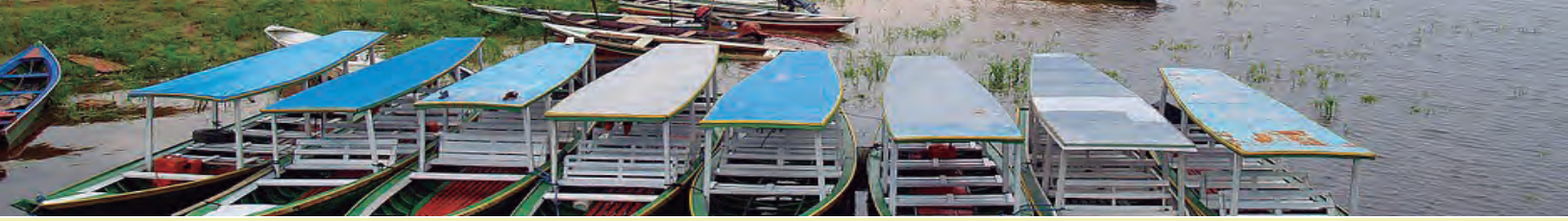
3. Iniciando el proceso de elaboración de la Política Nacional Fluvial Amazónica (PNFA)

Producto de la reflexión institucional llevada a cabo en la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, y con el fin de asegurar un adecuado proceso de elaboración de la PNFA, se ha preparado un plan de trabajo que consiste en:

a. Conformar cuatro grupos de trabajo de la PNFA, con sedes en Lima, Iquitos, Pucallpa y Puerto Maldonado. El grupo de trabajo de Lima se denomina Grupo Impulsor de la PNFA y está integrado por representantes de la Marina de Guerra, el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministerio de Ambiente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Cultura. El objetivo inicial de este grupo es efectuar el análisis de pertinencia para la elaboración de la PNFA. Los grupos de trabajo descentralizados de Iquitos, Pucallpa y Puerto Maldonado tienen como finalidad coadyuvar al proceso de elaboración



Etapas elaboración de una política nacional.



de la PNFA a través de coordinaciones y contactos con los actores relevantes de las regiones, a fin de asegurar una adecuada retroalimentación al proceso y lograr su legitimidad.

b. Suscripción de convenios de cooperación con sectores e instituciones de interés para generar una sinergia funcional dentro del proceso de elaboración de la PNFA.

c. Suscripción de convenios de cooperación con universidades nacionales y regionales de Loreto y Ucayali, para la incorporación de jóvenes estudiantes en la modalidad de prácticas profesionales en el proceso de elaboración de la PNFA.

d. Realización de foros y talleres de trabajo virtual y presencial en Iquitos, Pucallpa y Puerto Maldonado para incorporar diversos criterios de la problemática regional como insumos para el proceso de elaboración de la PNFA.

4. Primer taller para la elaboración de la PNFA

La primera actividad programada en el proceso de elaboración de la PNFA fue un taller virtual para la región Loreto realizado el 8 de julio, con la participación de 30 representantes de diversos sectores, instituciones, autoridades políticas y representantes de las comunidades nativas, según se detalla a continuación:

Representantes de los sectores: Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Defensa (Marina de Guerra del Perú), Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio del Ambiente, Ministerio de Cultura.

Autoridades y representantes de instituciones de la región Loreto: Gobierno Regional de Loreto, Comunidad Nativa Secoya del Alto Putumayo, Comunidad Nativa Siekopai, Universidad de la Amazonía, Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana.

Otras instituciones afines a la Amazonía: Wildlife Conservation Society (WCS), Universidad de Ingeniería y Tecnología (UTEC), Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC).

Durante el mencionado taller se realizó un fructífero intercambio de ideas sobre la problemática fluvial. Pueden resaltarse los siguientes aspectos considerados como prioritarios por los participantes:

a. Información técnica, científica y social del ámbito fluvial, considerada como insuficiente y no sistematizada para un adecuado proceso de toma de decisiones que permita la administración de dicho espacio. Se mencionan, entre otros temas, la dinámica económica, social y cultural de las poblaciones amazónicas, la dinámica física de los ríos amazónicos, el monitoreo hidrosedimentológico de los ríos y el diseño de vías navegables para mejorar el transporte fluvial.

b. Institucionalidad muy pobre, entendida como falta de espacios de articulación funcional para alcanzar soluciones oportunas, de calidad y sostenibles. Se mencionan, entre otros temas, la falta de evaluación ambiental estratégica para el diseño de políticas referidas a la Amazonía, la pobre e ineficiente presencia del Estado, la inexistencia de gobernanza del transporte fluvial y la desarticulación entre los planes de desarrollo regional con el plan de desarrollo nacional.

c. Impactos en la sostenibilidad ambiental y social, entendida como la falta de equilibrio en la dinámica fluvial. Se



mencionan, entre otros temas, las hidrovías como proyectos de impacto al ecosistema, la afectación a los recursos vivos especialmente peces, la tala ilegal, la contaminación de los ríos por minería ilegal y el trafico ilícito de drogas.

d. Conectividad y transporte fluvial, entendidos como el uso de la vía fluvial para el movimiento de personas y carga diversa. Se mencionan, entre otros temas, el inadecuado movimiento de embarcaciones, la falta de conectividad geográfica, la escasa e inadecuada conectividad de Internet, las vaciantes y la falta de logística portuaria fluvial, y el difícil acceso a servicios de salud y educación.

e. Seguridad entendida como el sistema de vigilancia y control que permita el desarrollo de las diversas actividades en el ámbito fluvial amazónico. Se mencionan la ausencia de ayudas a la navegación para cruzar malos pasos, la poca seguridad en el transporte fluvial, la presencia de actividades ilícitas (tala ilegal, minería ilegal y trafico de drogas) y la falta de vigilancia en los ríos.

5. Reflexiones finales

La ausencia del Estado, los servicios de baja calidad y la débil institucionalización han coadyuvado a que la Amazonía no haya logrado un nivel adecuado de desarrollo y progreso social.

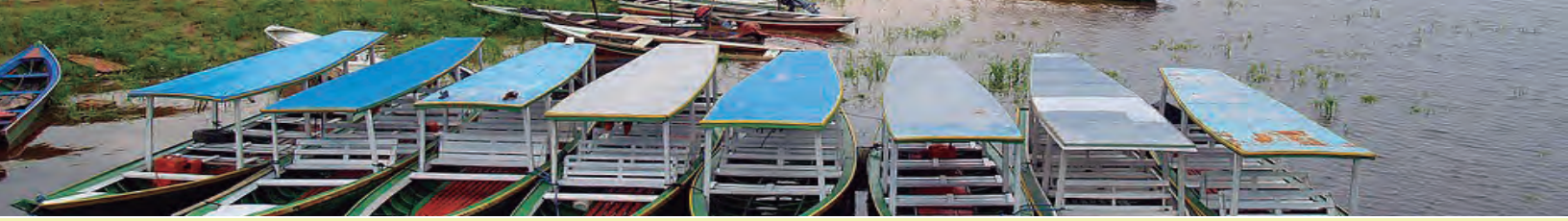
La geografía y la dispersión poblacional en la Amazonía marcan un reto para la acción del Estado, situación que se ha hecho más evidente durante la crisis sanitaria que vivimos desde inicios de 2020.

La articulación multisectorial en la Amazonía requiere de una estructura funcional especial, una adecuada gestión presupuestal y, sobre todo, sostenibilidad en la acción del Estado. Para ello, dentro de otras acciones de gestión pública es necesario elaborar una política pública que permita una eficiente protección, y el uso y aprovechamiento de la red fluvial navegable amazónica.

La dinámica fluvial nos obliga a generar una gestión pública articulada con un enfoque disruptivo, vinculante y sostenible. En otras palabras, un Estado presente acompañando el proceso de desarrollo de la Amazonía, teniendo al río como protagonista principal.

La elaboración de la PNFA es un proceso complejo y con presencia de actores relevantes a nivel nacional, regional y local en busca de lograr su legitimidad.

Luego de la formulación de la PNFA, en las etapas de implementación, seguimiento y evaluación se deberá consolidar una estrategia de gobernanza adecuada que coadyuve al equilibrio entre la sostenibilidad ambiental y el desarrollo económico respetando la pertinencia cultural de las comunidades nativas de la Amazonía.



Bibliografía

- CENTER FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT AT HARVARD UNIVERSITY. *Reporte de recomendaciones de política. Hacia un Loreto más próspero.* 2020. [Consulta: 20 de agosto de 2020]. Disponible en: https://dash.harvard.edu/bitstream/handle/1/37366853/2020-12-cid-wp-388-loreto-policy-recommendations-es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- CENTRO NACIONAL DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO (CEPLAN). Guía de Políticas Nacionales. 2018.
- CENTRUM PUCP. Resultados del Índice de Progreso Social Regional del Perú 2019. Lima: CENTRUM. 2019.
- COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE. Facilitación del Transporte y el Comercio en América Latina y el Caribe. 2016. [Consulta: 20 de agosto de 2020]. Disponible en: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37619/Bolet%C3%ADn%20FAL%20325_es.pdf?sequence=1
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA. Informe. Perfil Sociodemográfico del Perú, Censos Nacionales 2017: XII Censo de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas. 2018.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. *Manual de conceptos y terminología sobre la realidad marítima*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2014.
- MINISTERIO DEL AMBIENTE. Informe Nacional del Ambiente 2012-2013. Lima: Ministerio del Ambiente. 2013.
- TOCHE, Eduardo. *Guerra y democracia: los militares peruanos y la construcción nacional.* Lima: DESCO. 2008.



MARINA DE GUERRA DEL PERU

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!



UNA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA EN EL BICENTENARIO





CAPITÁN DE CORBETA JOSÉ AGUIRRE RUIZ

Oficial de la Marina de Guerra del Perú en el grado de Capitán de Corbeta en su quinto año de antigüedad, con más dieciocho (18) 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. Actualmente se desempeña como Oficial Secretario de la Secretaria Técnica de la Comisión Multisectorial de Acción del Estado en el Ámbito Marítimo-COMAEM en la Dirección de Intereses Marítimos.

RESUMEN

La Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), creada por Decreto Supremo 118-2017-PCM a fines de 2017, tuvo por objetivo, entre otros, proponer una Política Nacional Marítima (PNM). La COMAEM organizó centenares de reuniones de carácter multisectorial, que tomaron en cuenta diversos estudios y trabajos relacionados con el dominio marítimo peruano, para que, a fines de 2019, en conjunto con la Marina de Guerra, se promulgara la actual PNM 2019-2030. El presente artículo reseña ese proceso y da luces sobre el futuro del ámbito marítimo nacional.

PALABRAS CLAVE

Política Nacional Marítima, Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo, dominio marítimo, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Decreto Supremo 029-2018-PCM.

ABSTRACT

The Multisectoral Commission for State Action in the Maritime Field (COMAEM–Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo), created by Supreme Decree 118-2017-PCM at the end of 2017; had as an objective, among others, to propose a Maritime National Policy (PNM-Política Nacional Marítima). The COMAEM organized hundreds of meetings of multisectoral nature that took into account various studies and works related to the Peruvian maritime domain in order to, at the end of 2019, together with the Navy, the current PNM 2019-2030 is promulgated. The present article describes that process and sheds light on the future of the national maritime field.

KEYWORDS

Maritime National Policy, Multisectoral Commission of State Action in the Maritime Field, maritime domain, Institute of Historical-Maritime Studies, Supreme Decree 029-2018-PCM.

La Política Nacional Marítima 2019-2030, promulgada en diciembre del año 2019, obedece a una necesidad del Estado de contar con una estrategia de la cual ahondaré a lo largo de este artículo. Esta necesidad fue identificada desde inicios de la vida republicana, y reiterada décadas atrás, por el Contralmirante Enrique A. Labarthe, Ministro de Marina en 1947, el mismo que resume lo siguiente de manera brillante la visión que debería tener el Perú sobre su mar: *"una nacionalidad marítima como la nuestra, de persistencia en la historia y de porvenir sin término, debe manifestarse en el mar, con la fuerza naval proporcional a su industria y su comercio, que son los cimientos de su poderío y expresión de vigor patrio"*.

Bajo ese contexto, y con la correspondencia que el Perú es un país que a través de su historia se encuentra ligado al mar, donde



sus habitantes han tenido férreos vínculos ancestrales con este ámbito. Esto se evidencia con diversos rastros arqueológicos encontrados, identificando como uno de los más relevantes las ruinas de Áspero, catalogado como el centro pesquero de la ciudad de Caral, la más antigua de América, donde se comprobó "...Que el aprovechamiento del recurso marino fue uno de los soportes estructurales en la formación de la primera civilización. Los pobladores de Áspero extrajeron y procesaron peces, moluscos, algas y mediante el intercambio beneficiaron a otras poblaciones del valle de Supe, en particular a las asentadas en la Ciudad Sagrada de Caral..." (Shady, Quispe, 2014).

Otras evidencias se circunscriben a las exploraciones marítimas del Inca Tupac Yupanqui a lugares tan distantes como la Polinesia e Isla de Pascua. Este vínculo se mantiene a nuestras antiguas tradiciones que continúan hasta hoy, como el uso de los caballitos de totora en el norte de nuestro país.

Nuestro país, cuenta con un dominio marítimo de 855,475.11 km2 de superficie, de acuerdo al artículo 54 de la Constitución Política del Perú extendiéndose hasta las 200 millas marinas desde la Línea Base, además cuenta con una franja de costa de 3,080 km de longitud. Se caracteriza por una de las biomasas más ricas y variadas del mundo consecuencia de las condiciones oceanográficas favorables para su desarrollo, con un importante potencial de recursos vivos, así como recursos no vivos en su plataforma continental. Es en este medio por donde se realiza del 90% del intercambio comercial internacional; además de tener una posición geo-política privilegiada.

Todo este potencial, es más que suficiente, para que el Estado se preocupe por disponer de los medios y recursos necesarios para investigarlo, vigilarlo, protegerlo y explotarlo racionalmente en beneficio de la nación.

La necesidad de contar con una política, que sirva como instrumento para gestionar adecuadamente las acciones del Estado en el ámbito marítimo, tiene inicios documentados desde aproximadamente cuatro décadas, cuando se formula un estudio sobre el Diagnóstico de la Realidad Marítima Nacional que consta de ocho tomos, el que incluía básicamente estrategias y acciones para alcanzar objetivos orientados a contar con una Política Oceánica-Marítima Nacional (Dirección General de Intereses Marítimos, Ministerio de Marina. 1980).

La Marina de Guerra del Perú, propuso entonces, diversas instancias, la necesidad de contar con una política nacional que articule los asuntos concernientes al ámbito marítimo; este esfuerzo fue apoyado fundamentalmente por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP), trabajos que se materializaron con el diagnóstico de la realidad marítima y posteriores proyectos de política marítima, en sus versiones 1990 y actualizada en el 2003.

Es a partir del 2013 que la Marina de Guerra del Perú, retoma esta iniciativa y propone al Gobierno, Ministerio de Defensa y la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM) la conformación de una comisión multisectorial permanente, que se avoque a articular las políticas sectoriales en el ámbito marítimo[1]. Esfuerzo que se ve concretado recién a fines del año 2017, cuando, se crea la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo conocida también como COMAEM (DS N° 118-2017-PCM).

La Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), tiene como objetivo "efectuar seguimiento y fiscalización de políticas sectoriales, regionales y locales, así como la emisión de informes técnicos, a fin de proponer

1. Exposición de motivos de la creación de la COMAEM.



una Política Nacional Marítima (PNM) y su permanente actualización, y sobre otros aspectos vinculados a las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo nacional". Se encuentra conformada por diez sectores, bajo la dirección de la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM), y cuya responsabilidad ejecutiva recae sobre el Viceministro de Gobernanza Territorial. La Marina de Guerra integra la COMAEM representando al Ministerio de Defensa y es responsable de la Secretaria Técnica a través de la Dirección de Intereses Marítimos. La COMAEM, de carácter permanente tiene, de acuerdo al artículo 8 de su reglamento interno[2], las siguientes funciones:

a) El seguimiento de la realidad marítima y su potencialidad, particularmente de las políticas sectoriales públicas vinculadas a los intereses marítimos nacionales, orientadas a establecer y fortalecer una política nacional marítima;

b) Fiscalizar la armonización de las políticas de los diferentes sectores vinculadas al ámbito marítimo para alcanzar, a nivel Estado, una adecuada gobernanza marítima;

c) Seguimiento y fiscalización de la gobernabilidad sectorial en el ámbito marítimo, a través de indicadores de gestión, relacionados a los objetivos específicos, lineamientos y estrategias;

d) Emitir informes técnicos que contribuyan al desarrollo de una política nacional marítima, a fin de orientar los lineamientos de carácter multisectorial de largo plazo, para una actuación coherente y eficaz del sector público en el ámbito marítimo, sin afectar las competencias sectoriales que les confiere la ley;

e) Otras funciones que deriven del cumplimiento del objeto de la creación, que le sean asignadas por ley o por decreto supremo.

En esencia, y a través de su secretaria técnica, donde destacan los esfuerzos de los diferentes directores de la Dirección de Intereses Marítimos, oficiales secretarios y personal administrativo, así como del especial impulso y dedicación por parte de los señores oficiales asesores, que no solo aportan con inconmensurable conocimiento profesional y experiencia en temas marítimos, sino que también brindan la continuidad necesaria para alcanzar los objetivos de la COMAEM.

Es así, que la COMAEM logró capitalizar, a través de centenares de reuniones multisectoriales, la ejecución de estudios específicos en el marco de la metodología que exige el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), para la formulación de políticas nacionales, rescatando décadas de estudios y trabajos que contribuyeron a elaborar la política nacional marítima, extraordinario esfuerzo que permitió a fines del año 2019, se pudiera viabilizar la promulgación de la Política Nacional Marítima 2019-2030, aprobada por Decreto Supremo N° 012-2019-DE.

Para la elaboración de la PNM 2019-2030, se dio cumplimiento al "Reglamento que Regula las Políticas Nacionales" aprobado mediante Decreto Supremo 029-2018-PCM y a la "Guía de Políticas Nacionales" que establece la metodología y esquema que deben cumplir las políticas nacionales, aprobada, en su forma modificada, por Resolución Nº 00057-2018/CEPLAN/PCD del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN). El Decreto Supremo de aprobación de la PNM 2019-2030 considera lo siguiente: El artículo 1 aprueba la PNM 2019-2030 como política nacional de carácter multisectorial, incluyendo a todos

2. Fuente: Datos obtenidos del Reglamento Interno de la de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), aprobado con Resolución Ministerial N° 023-2018-PCM del 12 de febrero del 2018.



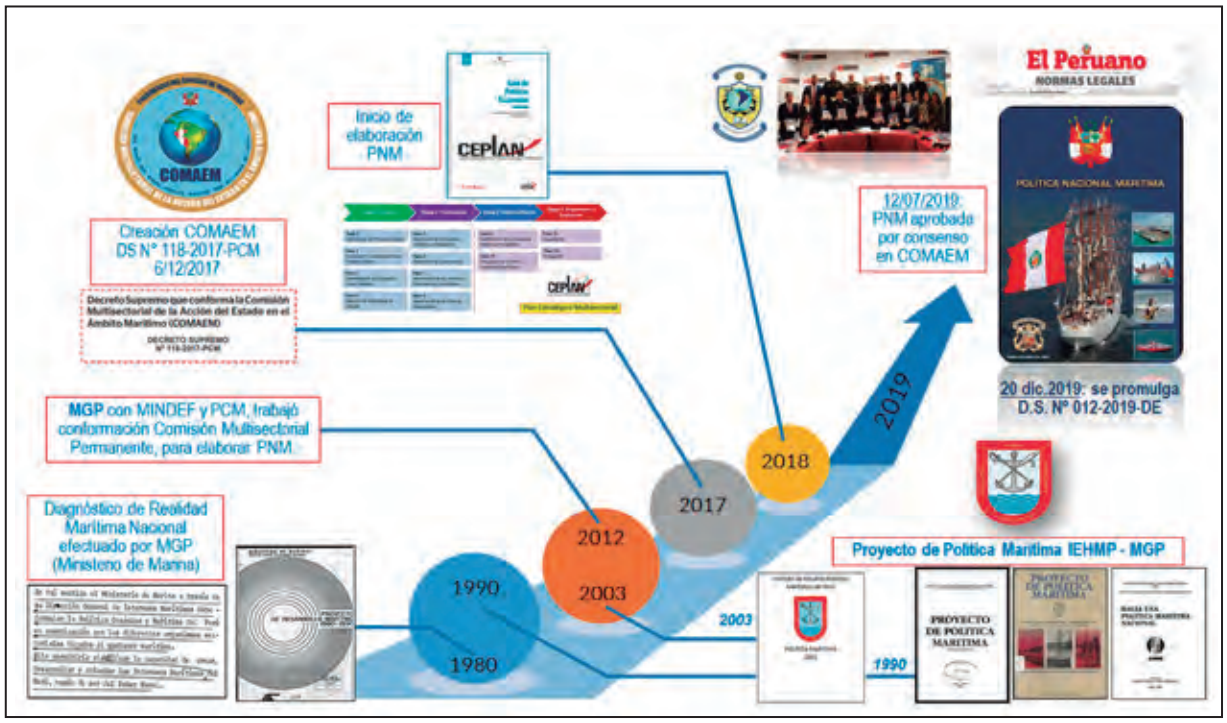


Grafico N° 1. Fuente: Elaboración propia, con información del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú y la Dirección de Intereses Marítimos – presentación de concientización del Calm. Antonio Vildoso Concha.

los sectores del Estado involucrados con el ámbito marítimo; el artículo 2 referido a su conducción, señala que se encuentra a cargo del Ministerio de Defensa, a través de la Marina de Guerra del Perú como actor principal; artículo 3 establece que la PNM 2019-2030 es de cumplimiento obligatorio para todas las entidades de los diferentes niveles de Gobierno, incluyendo también al sector privado y la sociedad civil, en cuanto le sea aplicable, y siempre que se encuentren ligados a las actividades marítimas, esto último referido a la colaboración que las organizaciones privadas deben brindar en caso se requiera en pro de la PNM; en el artículo 4 encontramos que su implementación se encuentra financiada con cargo al presupuesto institucional de los sectores participantes, por lo que no se demandaran recursos adicionales al tesoro público; el artículo 5 versa sobre la elaboración del Plan Estratégico Multisectorial de la PNM 2019-2030, el que se encuentra a cargo de la COMAEM, la cual deberá coordinará con las entidades relacionadas en su desarrollo; el artículo 6, dispone que el seguimiento y la evaluación de la PNM 2019-2030 se encuentre a cargo del Ministerio de Defensa y de la COMAEM.

La PNM 2019-2030, busca solucionar el problema público identificado como, "deficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo" y orientan las acciones de los que participan en su implementación. Se estructura sobre cinco objetivos prioritarios, los cuales están referidos a la Influencia en Asuntos Marítimos Internacionales; al uso racional y sostenible de las actividades productivas del ámbito marítimo; al incremento del comercio de manera sostenible y diversificada, a la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas marinos; y al fortalecimiento del control y





Grafico N° 2. Fuente: Elaboración propia, con información de la Política Nacional Marítima.

vigilancia marítima. Asimismo, y durante el proceso de estructuración se determinaron variables de medios, que revisten gran importancia y son transversales a todos los objetivos prioritarios; me refiero a la ciencia y tecnología; gobernabilidad; y al incremento de la conciencia marítima del poblador peruano.

Estos cinco objetivos prioritarios cuentan con indicadores específicos que pretenden logros esperados para cada uno de ellos. Para describirlo, tomaré como ejemplo el objetivo prioritario N° 5 (OP5), cuyo responsable, para este caso específico, es el Ministerio de Defensa, por lo que la Marina de Guerra se ve directamente involucrada en sus actividades. Entonces el OP5 atiende las necesidades y actividades de "Fortalecer la seguridad ámbito marítimo", y su indicador general es el "ratio de actividades ilícitas reportadas anualmente", donde se espera lograr que se cuente con una efectiva presencia y de forma permanente de la acción del Estado en las aguas interiores, el Dominio Marítimo y zonas marítimas de responsabilidad, que permita que las actividades en estos espacios se realicen de manera segura protegida y sostenida (PNM, 2019-2030).

Este tipo de ratio, cuenta con fichas técnicas del indicador para cada uno de los objetivos prioritarios; de acuerdo con el ejemplo brindado se muestra a continuación la ficha técnica del indicador del OP5 - fortalecer la seguridad ámbito marítimo:

La Política Nacional Marítima, encuentra se encuentra en el Año del Bicentenario en plena etapa de implementación, de acuerdo a la Guía de Políticas Nacionales publicada por el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN[3]. La PNM, ha culminado

3. Resolución de Presidencia de Consejo Directivo del CEPLAN N° 00057-2018/CEPLAN/PCD, que modifica al Guía de Políticas Nacionales.



FICHA TÉCNICA DEL INDICADOR	
Objetivo Prioritario 5	Fortalecer la seguridad en el ámbito marítimo.
Nombre del indicador	Ratio de actividades ilícitas reportadas anualmente.
Justificación	El Estado peruano tiene la responsabilidad de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, la navegación y transporte acuático, así como de vigilar y proteger las instalaciones ribereñas y los recursos naturales, en su ámbito de jurisdicción, entre otras responsabilidades, de conformidad con la normativa nacional, los instrumentos internacionales de los que el Perú es parte y otras normas de derecho internacional sobre la materia aplicables al Estado. De acuerdo con la ley, estas responsabilidades le han sido asignadas a la Marina de Guerra del Perú, a través de la Autoridad Marítima Nacional (AMN). El presente indicador permitirá medir la disminución o el incremento de las actividades ilícitas reportadas en el ámbito marítimo nacional que guardan relación directa con las labores de control y la vigilancia de la AMN.
Responsable del indicador	Autoridad Marítima Nacional.
Limitaciones del indicador	Este indicador está sujeto a las actividades ilícitas reportadas por los usuarios del ámbito marítimo a la Autoridad Marítima Nacional, pudiendo existir un número no determinado de actividades ilícitas que no son reportadas.
Método de cálculo	$R = \frac{n_{(t)}}{n_{(t-1)}}$ R= Ratio. n= Nro. De actividades ilícitas reportadas anualmente por la AMN. t= Año del reporte de las actividades ilícitas.
Parámetro de medición	Ratio. Sentido esperado del indicador Descendente
Fuentes y base de datos	Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

	Línea de base	Valor actual	Logros esperados				
Año	2018	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Valor	1.14	1.14	1.00	1.00	0.98	0.98	0.98	0.98
			2025	2026	2027	2028	2029	2030
			0.98	0.98	0.98	0.98	0.98	

Tabla N° 1: Ficha técnica del indicador para el objetivo prioritario N° 5. Fuente: Política Nacional Marítima 2019-2030. Pag. 128.





Grafico N° 3. Fuente: Elaboración propia, con información de la Guía de Políticas Nacionales publicada por el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN).

los ocho primeros pasos de acuerdo a esta Guía, pasando por las etapas de diseño y formulación, y previamente a un análisis de pertinencia inicial.

Las tareas de la COMAEM, a esta etapa de implementación en la que se encuentra al PNM 2019-2030, se vienen desarrollando con actividades centrados en cuatro comités de trabajo ad-hoc para temas específicos. Estos comités fueron diseñados por la ST-COMAEM y aprobado en primera Sesión Ordinaria del 2020 con los integrantes de COMAEM. Entre sus tareas principales, los comités de trabajo apoyan a impulsar la implementación del Política Nacional Marítima, donde la ST-COMAEM juega un papel importante en la articulación de estos esfuerzos multisectoriales, donde se generan además, lazos y canales de comunicación con los diferentes sectores, muy importantes para el desarrollo de actividades vinculadas al ámbito marítimo, dado que los sectores integrantes de la COMAEM, son también los principales integrantes de estos comités de trabajo. Los cuatro comités de trabajo son los siguientes:

1. Comité de trabajo multisectorial para la determinación del PBI Marítimo.
2. Comité de trabajo multisectorial para la elaboración del Plan Estratégico Multisectorial Marítimo.
3. Comité de trabajo para el desarrollo de la base de datos de la realidad marítima.
4. Comité de trabajo para el análisis y evaluación de normatividad marítima.

El comité de trabajo para la determinación del PBI marítimo; es liderado por el ST-COMAEM (MGP) en concreto busca medir el aporte de las actividades marítimas al PBI nacional, considerando y vinculando a todos los sectores del Estado, priorizando actividades portuarias, de pesca y



acuicultura, transporte y comercio marítimo, construcción y reparaciones navales, aprovechamiento de los recursos no vivos, investigación científica y tecnología, seguridad y defensa, recreación náutica y turismo, de acuerdo a lo descrito en la PNM, 2019-2030. El comité de trabajo se encuentra desarrollando actividades priorizadas, con la participación de especialistas de cada Sector. También se viene trabajando para contar con una **cuenta satélite del sector marítimo**, en coordinación con el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) mediante la conformación de un equipo de profesionales para tal fin. El INEI elabora el Producto Bruto Interno con periodicidad anual por sus tres métodos: Producción y gastos a valores corrientes desde 1994 y constantes con información desde 1950, y por el método del Ingreso a valores corrientes con información a partir del año 1994, de acuerdo a su metodología de cálculo (INEI, 2020). Para el cálculo del PBI marítimo del país, se debe hacer visible el aporte de la actividad marítima que se encuentra en cada una de las 101 actividades económicas que conforman el "Cuadro de Oferta y Utilización". En ese sentido, es necesario que los diferentes sectores identifiquen las actividades vinculadas al ámbito marítimo y buscar medirlas. Una de las formas de identificar estas actividades es elaborar una matriz de consistencia con cuadrantes alineadas a los lineamientos de los objetivos prioritarios de la PNM 2019 – 2030.

Por consiguiente, es importante que se realicen líneas de investigación en las actividades, si bien es cierto estas no concretan todo el universo, aquí tenemos alguna de las más visibles:

- **Extracción de petróleo crudo y gas natural**, recopilar información sobre la actividad marítima de petróleo (zócalos) y determinar la producción, consumo intermedio y valor agregado.
- **Construcción de material de transporte**, esta actividad incluye la producción de naves y embarcaciones, recopilar información detallada de las empresas como el Servicio Industrial de la Marina (SIMA), astilleros entre otros, que se dedican a esta actividad para aislarlas del resto.
- **Construcción**, en el sector marítimo también se incluyen la producción de los puertos y muelles que realizan el sector público y privado, por lo cual se debe valorizar y aislar estos tipos de producción para conocer el valor agregado que generan estas actividades productivas.
- **Trasporte acuático**, esta actividad comprende el transporte marítimo, fluvial y lacustre, por tal motivo se debe realizar los cálculos exclusivamente para el transporte marítimo.
- **Almacenamiento**, incluye el almacenamiento de los bienes diversos, se debe incluir lo concerniente al tráfico de contenedores, específicamente relacionado con el sector marítimo.
- **Servicios complementarios de transporte**, incluye los servicios complementarios por todo tipo de transporte, se debe desglosar la producción, consumo intermedio y valor agregado de los servicios complementarios del transporte marítimo.
- **Administración pública y defensa**, incluye las instituciones públicas que participan en las actividades marítimas.
- **Educación Pública**, en el cuadro de Oferta y Utilización se incluye toda la información sobre educación pública; para el cálculo de las actividades marítimas se debe incluir las actividades relacionadas al ámbito marítimo, como Escuela de Oficiales y Escuela Técnica de la Marina, entre otros centros de capacitación públicos y privados.
- **Salud pública**, para el cálculo de las actividades marítimas, incluir los servicios



de salud que prestan las instituciones públicas y privadas relacionadas con las actividades marítimas, como el Hospital Naval, entre otros.

- **Arte entretenimiento y esparcimiento**, se debe incluir el servicio que realiza los clubes como: Yacht clubs, de veleros, de surf, etc.

Comité de trabajo multisectorial para la elaboración del Plan Estratégico Multisectorial; es uno de los de mayor importancia, su liderazgo recae en la ST-COMAEM. Este trabajo se desarrollará teniendo como base el documento "Nota Metodológica para la Implementación de una Política Nacional Multisectorial", sin embargo, a causa de la emergencia sanitaria nacional y restricciones impuestas para efectuar reuniones presenciales, es recién que a fines del 2020 se pudo retomar este asunto durante el taller informativo en que CEPLAN presentó la metodología con que se debe formular el PEM y cumplir con los compromisos asumidos por Defensa como Sector conductor.

En ese aspecto, el CEPLAN ha emitido una versión preliminar de esta guía metodológica, al interior de la Marina de Guerra del Perú se viene avanzando en determinar la vinculación de los productos del Sistema de Planeamiento Administrativo (SISPLAN) con respecto los lineamientos de la PNM 2019-2030, buscando definir los "Servicios" que deberemos incorporar a este Plan Estratégico.

Con respecto al comité de trabajo para el desarrollo de la base de datos de la realidad marítima; su liderazgo recae en el Ministerio del Ambiente (MINAM) y la ST-COMAEM. Se está trabajando en desarrollar una propuesta del marco conceptual y metodológico para el diseño e implementación del servicio de información GEOMAR, relacionado con indicadores de monitoreo de la zona marina costera, a fin que sirva como punto de partida para las decisiones del citado grupo de trabajo. A principios del 2020 se realizaron diversas visitas para identificar las instalaciones adecuadas que pudieran albergar la infraestructura informática que soporte la base de datos a ser administrada y gestionada por la ST-COMAEM. Asimismo, a través de la Dirección de Monitoreo de los Recursos Naturales del Territorio y en marco a los compromisos del MINAM, se solicitó el "servicio de consultoría para elaborar la propuesta del marco conceptual y metodológico para el diseño e implementación del servicio de información GEOMAR relacionado a indicadores de monitoreo de la zona marino costera", como insumo principal desarrollado por el MINAM, para el proceso del desarrollo de la Base de Datos de la Realidad Marítima. Ahora bien, el presente año, los trabajos se orientaron a la búsqueda de información general que formará parte de la base de datos, adoptándose el concepto de "Matriz de Consistencia", con el objetivo de vincular la información sectorial con los objetivos prioritarios, lineamientos e indicadores de la PNM 2019-2030 y con las actividades de cada sector participante para la actualización de la realidad marítima nacional. Ello permitirá conocer que información maneja cada sector y cual está relacionada con los indicadores de la PNM 2019-2030 para su integración e interoperabilidad en la implementación de la base de datos de realidad marítima. En relación a los próximos pasos, se tiene previsto realizar la evaluación de la información de los servicios interoperables de cada entidad y generar los acuerdos interinstitucionales.

Con respecto al comité de trabajo para el análisis y evaluación de normatividad marítima; su liderazgo recae en el Ministerio de Relaciones Exteriores (RREE). Este comité tiene una particularidad especial pues, en esencia, su objetivo es inicialmente identificar la superposición de funciones y competencias de los diferentes sectores y



niveles de gobierno, a través de los dispositivos legales asociados. Esto es complejo, dado que como mencione inicialmente se debe efectuar un compendio de todas las normas existentes, vinculas a las acciones en el ámbito marítimo, para luego contrastarlas y trabajar sobre las posibles dualidades en las competencias de los sectores. Asimismo, busca identificar los puntos no cubiertos, es decir, donde las funciones mencionadas no alcancen acción y sean necesarias en pro de la implementación de la PNM 2019-2030.

Ahora bien, para la totalidad de los trabajos en estos comités y a raíz de la crisis sanitaria por la COVID-19, las reuniones se vienen efectuando a través de diferentes plataformas virtuales. Asimismo, en todos los comités de trabajos, participa el equipo de la ST-COMAEM, liderado por el Director de Intereses Marítimos, los Oficiales y personal que integran la secretaria y los señores Oficiales asesores quienes desarrollan un trabajo invaluable para la implementación, y en sí, como actores principales en la formulación la PNM 2019-2030, con quienes tengo el honor de compartir labores, en favor "de la PNM".

La PNM 2019-2030, con respecto a la gobernanza, organiza de manera ordenada y concreta una sólida plataforma de gestión orientada a las actividades en nuestros espacios marítimos, permitiendo el desarrollo articulado, integral y sistémico de estas actividades de forma equilibrada y coherente, evitándose duplicidades, superposiciones y omisiones. Es por esa razón que la PNM se considera de carácter multisectorial, y que constituye un desafío buscar la forma más adecuada en que los organismos públicos y privados puedan complementarse mutuamente.

La PNM 2019-2030, busca proteger los espacios marítimos y explotar de la forma más adecuada y sostenible los recursos marinos, los mismos que son vitales hoy en día para nuestro sector socio-económico. Es muy importante tomar conciencia de ello y sacar las conclusiones necesarias para establecer y desarrollar nuestra economía marítima, al mismo tiempo, asegurar de



Gráfico N° 4. Fuente: Elaboración propia, con información del Acta de Sesión Nro. 001-2020 de la COMAEM.

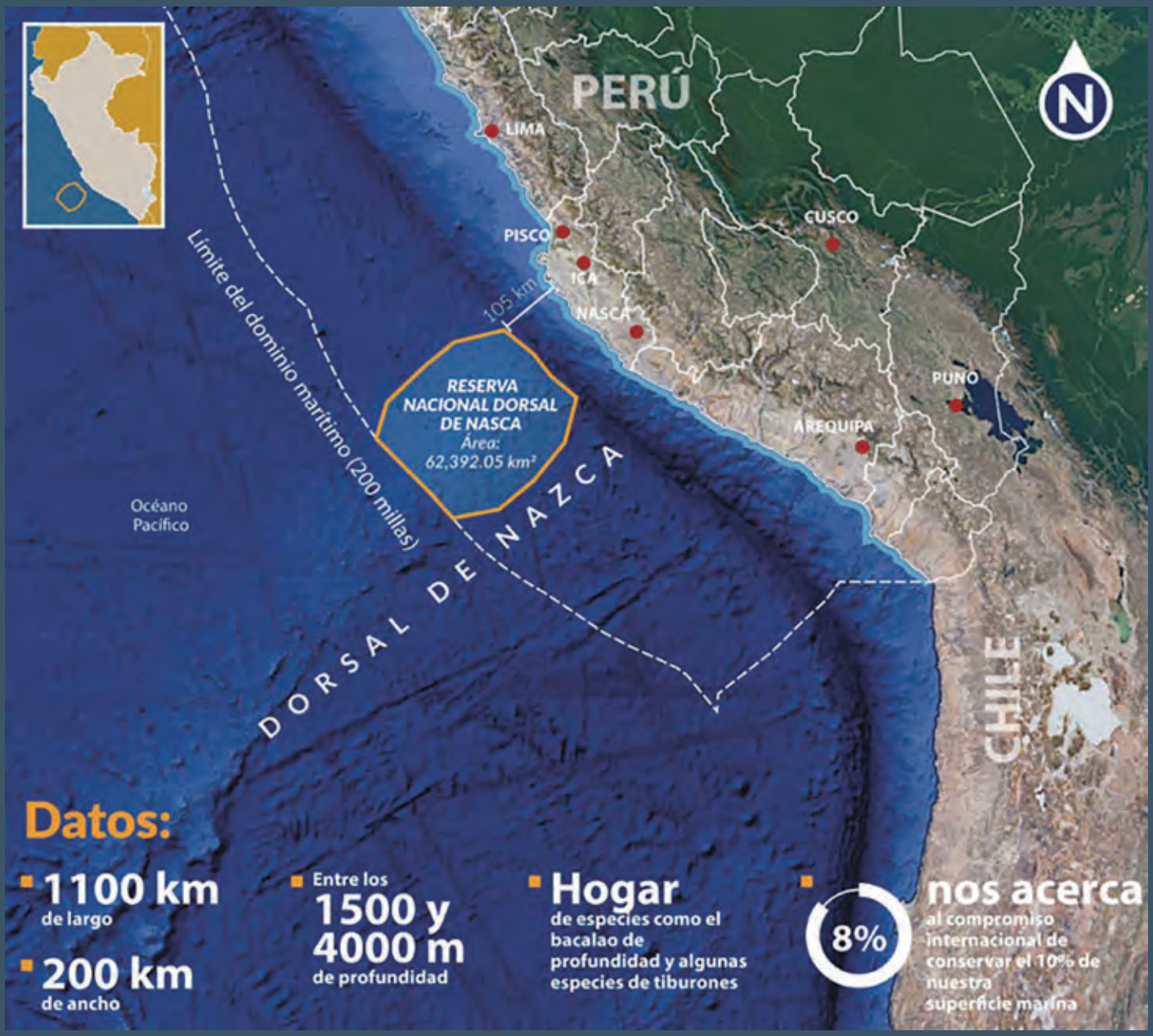


brindar la protección adecuada a este medio, cuidando también el aspecto de la contaminación, la que puede acarrear degradación ambiental y en la biodiversidad, hoy en día rica en nuestro mar. Es por eso que la Dirección de Interés Marítimos, se encuentra en una carrera de concientización agresiva a través de concurridas conferencias presenciales y virtuales, donde se tiene pensado continuar por esta senda, con la finalidad de que la PNM 2019-2030, sea de conocimiento de todos los peruanos. En palabras del Director de Interés Marítimos y Secretario Técnico de la COMAEM, el señor Contralmirante Antonio Vildoso Concha "... La Política Nacional Marítima es un instrumento que permite armonizar otras políticas vinculadas con las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo peruano, buscando fortalecer y optimizar el uso de los espacios y la explotación responsable y sostenible de los recursos del Mar de Grau".

Finalmente, todas las acciones descritas en los párrafos anteriores, buscan corregir el deficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo, lo que describe el problema público de la PNM, donde los conceptos claves para lograrlo son la articulación y vínculos, que los diferentes Sectores involucrados, así como entidades privadas deben generar en favor de buscar que el Perú sea una potencia marítima regional.

Bibliografía

- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ. 1993. [Consulta: 15 de julio del 2021). Disponible en: http://www.tc.gob.pe/constitucion.pdf
- DECRETO LEGISLATIVO 1134. Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa. 10 de diciembre de 2012.
- DECRETO LEGISLATIVO 1138. Ley de la Marina de Guerra del Perú. 10 de diciembre de 2012.
- DECRETO LEGISLATIVO 1147. Ley que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional, Dirección General de Capitanías y Guardacostas. 10 de diciembre de 2012.
- DECRETO SUPREMO 118-2017-PCM. Ley para la Creación de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM). 6 de diciembre de 2017.
- DECRETO SUPREMO 012-DE. Ley que aprueba la Política Nacional Marítima 2019-2030, de carácter multisectorial. 20 de diciembre de 2019.
- DOIG, Jean. Doctrina Marítima: aproximación teórica para el diseño de un modelo de estudio estratégico marítimo. Revista de Marina, 2005. Año, 98, nro.2
- INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ (IEHMP). Proyecto de Política Marítima. 1990.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ (IEHMP). Actualización del Proyecto de Política Marítima. 2003.
- PNM 2019-2030. Política Nacional Marítima 2019-2030. 2019.
- RESOLUCIÓN MINISTERIAL 023-2018-PCM. Ley que aprueba el Reglamento Interno de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM). 12 de febrero de 2018.
- RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA DE CONSEJO DIRECTIVO DEL CEPLAN 026-2017/CEPLAN/PCD. Aprueba la Directiva para la Actualización del Plan Estratégico de Desarrollo Nacional.
- RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA DE CONSEJO DIRECTIVO DEL CEPLAN 00057-2018/CEPLAN/PCD. Modifica al Guía de Políticas Nacionales.
- SHADY, Ruth, QUISPE, Edna, MACHACUAY, Marco, NOVOA, Pedro y PALOMINO, David. Historia recuperada de Áspero, Ciudad Pesquera de la Civilización Caral: 5000 años de ciencia y tecnología pesquera. Lima: Zona Arqueológica Caral. [Consulta: 15 de setiembre de 2021]. Disponible en: https://www.zonacaral.gob.pe/downloads/publicaciones/aspero-historia-recuperada-de-aspero-ciudad-pesquera-de-la-civilizacion-caral.pdf



EL PERÚ Y EL MAR: APUNTES SOBRE LA AGENDA MARÍTIMA INTERNACIONAL DEL PERÚ





EMBAJADOR AUGUSTO ARZUBIAGA SCHEUCH
Director General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. Ha sido Embajador en la República Oriental del Uruguay. Ha desempeñado funciones como Jefe del Departamento Económico-Comercial de la Embajada del Perú en España; Cónsul General del Perú en Washington D.C.; Jefe del Área Política de la Embajada del Perú en Chile; Representante Permanente del Perú ante la Asociación Latinoamericana de Integración - ALADI y MERCOSUR. Ha ocupado diversos cargos en distintos sectores del Estado, entre ellos Director de Gabinete del Vicepresidente y Ministro de Economía y Finanzas; Asesor Diplomático del Presidente del Consejo de Ministros; Director General de Gabinete del Ministro de Relaciones Exteriores; ha sido Presidente de la Comisión Consultiva de Aeronáutica Civil del Perú, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; y Asesor Diplomático del Presidente del Congreso de la República. Igualmente, ha sido profesor principal de Relaciones Internacionales en la Maestría en Gestión de la Alta Dirección con Mención en Defensa y Desarrollo Aeroespacial, Universidad Nacional Agraria de la Molina – Escuela Superior de Guerra Aérea; en la Universidad de Lima; la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, la Academia Diplomática del Perú, entre otros centros de estudio.

RESUMEN
El artículo revisa de manera breve aunque detallada la actuación del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú en relación con la agenda marítima internacional, a fin de representar y proteger los intereses marítimos nacionales, así como para preservar la riqueza y los recursos de nuestro mar.

PALABRAS CLAVE
Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, agenda marítima internacional, Política Nacional Marítima, IMARPE, Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo.

ABSTRACT
The article reviews briefly but in detail the actions of the Ministry of Foreign Affairs of Peru in relation to the international maritime agenda, in order to represent and protect national maritime interests, as well as to preserve the wealth and resources of our sea.

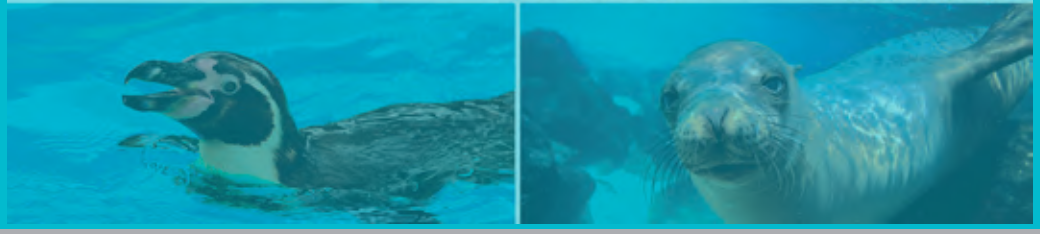
KEYWORDS
Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, agenda marítima internacional, Política Nacional Marítima, IMARPE, Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo.

1. Introducción.

El Perú tiene, por geografía, historia, tradición y cultura, una vinculación marítima que nace en la antigüedad más remota y se proyecta hacia los nuevos escenarios y retos que le plantea el siglo XXI. En este artículo se analizan y describen los principales puntos que conforman la actual agenda marítima internacional del Perú.

Entre los temas sustantivos transversales de esa temática podemos destacar la sostenibilidad de los océanos y sus recursos, la promoción de su explotación racional y sustentable, el cuidado y la promoción de la diversidad biológica marina y del medio marino para prevenir su contaminación, la extracción y explotación de los recursos minerales que alberga el lecho marino, la seguridad a las embarcaciones que navegan las aguas del dominio marítimo peruano y de alta mar, la prevención de ilícitos, entre muchos otros asuntos.

Este es el contexto general en el que se enmarca la proyección externa de los intereses marítimos del Perú. El objetivo fundamental de dicha proyección es



resguardar los intereses nacionales vinculados a los asuntos marítimos y oceánicos con el apoyo de los sectores correspondientes, las entidades vinculadas y la sociedad civil interesada en promover dicho resguardo. Si bien el ámbito nacional señalado es muy importante como sustento y fundamento de los intereses marítimos del Perú, no debe dejarse de tener en cuenta los ámbitos bilateral y multilateral. En estos dos ámbitos se expresa y proyecta la agenda anteriormente referida.

En cumplimiento de este objetivo, el Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE), a través de las instancias y mecanismos apropiados, y en el marco de sus competencias, expresa dicha agenda dentro y fuera del Estado. De esa manera, presta ayuda en las negociaciones de instrumentos internacionales bilaterales y multilaterales referidos a los asuntos marítimos, y brinda todo su apoyo y capacidades para su cumplimiento.

Una tarea fundamental para cumplir estas labores consiste en identificar, analizar, coordinar, proponer y ejecutar las acciones de política exterior orientadas a promover y resguardar los derechos e intereses del Perú en su dominio marítimo, además de coordinar, formular y proponer la posición nacional en las negociaciones internacionales sobre asuntos marítimos. Así, se promueve la participación del Perú en los foros y regímenes internacionales, con el fin de garantizar el uso pacífico y sostenible del mar y sus recursos.

Otra tarea fundamental, aparejada al cumplimiento de los compromisos adoptados por el Perú a nivel bilateral y multilateral, es la de coordinar la adecuación de las normas nacionales a los instrumentos internacionales jurídicamente vinculantes de los cuales es parte el Perú. Una tarea adicional, no menos importante que la anterior, es la de incrementar las capacidades nacionales en materia de ciencia y tecnologías marinas, manejo de recursos y ordenamiento de áreas costeras. A este efecto se coordina estrechamente con los sectores competentes el diseño de las políticas nacionales correspondientes.

2. La temática internacional marítima del Perú en el siglo XXI

Como se ha señalado anteriormente, la agenda marítima internacional del Perú incluye una amplia gama de temas orientados a resguardar los derechos e intereses del Perú en su dominio marítimo, a utilizar el espacio oceánico y a desarrollar sosteniblemente sus recursos, en coordinación con los sectores concernidos.

Esta amplia agenda incluye la participación del Perú en los instrumentos y marcos jurídicos pertinentes, así como en los organismos internacionales multilaterales y regionales creados para tal fin. En la actualidad, el MRE impulsa —por intermedio de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos y la Dirección de Asuntos Marítimos— una serie de temas en tres ámbitos: el nacional, el regional y el internacional.

En la gestión y administración de esta rica agenda cumplen un rol importante los diferentes sectores e instituciones que, como parte de la Administración Pública, apoyan de manera permanente y eficiente todas las tareas que le han sido asignadas al MRE. Debe hacerse especial mención, en este sentido, al Ministerio de Defensa (MINDEF) y a la Marina de Guerra del Perú, al Viceministerio de Pesca y Acuicultura (DVPA), al Ministerio del Ambiente (MINAM), al Instituto del Mar del Perú (IMARPE), al Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP), así como otras entidades.



No debemos olvidar que para una buena gobernanza del dominio marítimo del Perú, resulta importante contar con el apoyo de la sociedad civil. Por ello, el MRE del Perú mantiene un diálogo permanente y fructífero con importantes representantes de la sociedad civil vinculados a los temas marítimos, entre los que podemos citar al Fondo Mundial para la Naturaleza capítulo Perú (World Wide Fund for Nature o WWF), a la iniciativa H2Océanos, a ProDelphinus Perú, Áreas Costeras y Recursos Marinos (ACOREMA), Oceana y otros no menos importantes.

A continuación, desarrollaremos la participación del MRE en algunas de las iniciativas nacionales, regionales e internacionales más importantes.

3. Participación en temas nacionales

Para cumplir con los objetivos señalados anteriormente, el MRE participa activamente en las siguientes instancias nacionales de coordinación:

3.1. Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo

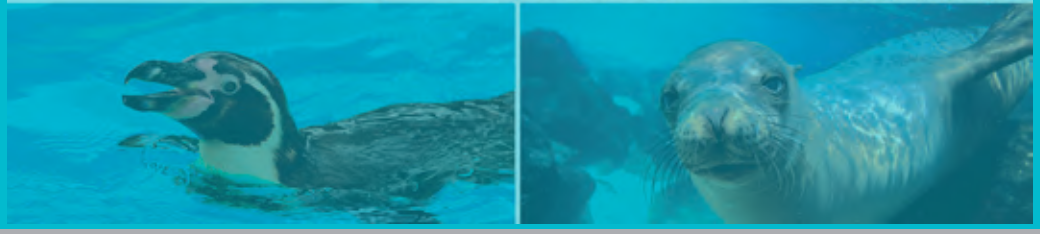
Como es sabido, a nivel nacional, el 5 de enero de 2018 se instaló la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM) creada por el Decreto Supremo 118-2017-PCM. Según el artículo 2 de este decreto, la COMAEN tiene por objeto hacer el seguimiento y fiscalizar las políticas sectoriales, regionales y locales, así como emitir informes técnicos, a fin de proponer una política nacional marítima y su permanente actualización, al igual que sobre otros aspectos vinculados a las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo nacional.

La COMAEM, cuya naturaleza es permanente, depende de la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM), que la preside, y está conformada por los representantes de diez entidades públicas adicionales, entre ellas el MRE. De acuerdo con el noveno considerando del Decreto Supremo mencionado, la COMAEN logró uno de sus objetivos en diciembre de 2019 con la aprobación de la Política Nacional Marítima 2019-2030, publicada como anexo del Decreto Supremo 012-2019-DE, el 23 de diciembre de 2019. Su conducción está a cargo del MINDEF y es de cumplimiento obligatorio para todas las entidades de los diferentes poderes del Estado, organismos constitucionales autónomos y de los diferentes niveles de gobierno, incluyendo el sector privado y la sociedad civil en cuanto le sea aplicable.

Una de las razones que motivaron su adopción fue la constatación que, en la administración, control y promoción de las diversas actividades desarrolladas en el ámbito marítimo, tanto a nivel nacional, como regional y local, existían numerosas normas de diversos alcances de carácter transversal que no se encuentran debidamente articuladas o integradas.

En consecuencia, con el propósito de armonizar este universo legal de un modo global, intersectorial y sistematizado, la COMAEN adoptó por consenso el texto de la Política Nacional Marítima, que tiene como finalidad dar solución al problema de dispersión legal existente, debido a que impactaba negativamente en el uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo.

Actualmente, el MRE lidera el cuarto Comité de Trabajo para el Análisis y Evaluación de la Normatividad Marítima, cuya misión es la recopilación de dispositivos legales sobre asuntos marítimos y oceánicos, y la elaboración de una matriz de funciones competencias y atribuciones legales de los sectores, especificando los organismos



adscritos vinculados en las actividades marítimas.

3.2. Grupo de Trabajo sobre la Reserva Nacional Dorsal de Nasca

Mediante la Resolución Ministerial 282-2019-MINAM, publicada el 29 de setiembre de 2019, se creó el Grupo de Trabajo Multisectorial de carácter temporal, encargado de recopilar, analizar y sistematizar la información técnico-científica y sobre los derechos involucrados para la elaboración de un expediente técnico que sustente el establecimiento de una Reserva Nacional para la conservación de los montes submarinos de la dorsal de Nasca, ubicados frente a la costa del departamento de Ica.

El MRE formó parte del grupo de trabajo multisectorial que propuso un área natural netamente marina frente a las costas de Ica, en una superficie de más de 62 000 kilómetros cuadrados (alrededor de 8% de nuestro dominio marítimo).

El decidido apoyo que brindó el MRE, en el marco de este grupo de trabajo, tuvo como objetivo central contribuir a la conservación de la biodiversidad y de todos los ecosistemas marinos asociados a la zona de la dorsal de Nasca, que se encuentran dentro del dominio marítimo peruano. Finalmente, el 4 de junio de 2021 se publicó el Decreto Supremo 008-2021-MINAM, que establece la Reserva Nacional Dorsal de Nasca.

3.3. Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional

De acuerdo con la Resolución Suprema 215-2001-RE, modificada por la Resolución Ministerial 240-2007-RE, la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI) tiene el propósito de evaluar y efectuar el seguimiento de los instrumentos internacionales formulados dentro del marco de la Organización Marítima Internacional (OMI), con el fin de recomendar la posición nacional y acciones a tomar ante dicho organismo internacional. El MRE preside la COMI y cuenta con una Secretaría Ejecutiva Técnica que es ejercida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

No menos importante es la participación del MRE en otros mecanismos nacionales de coordinación, como el "Grupo de trabajo para el fortalecimiento de las acciones contra la pesca ilegal", creado por la Resolución Ministerial 83-2021-PRODUCE, que tiene por objeto identificar acciones y estrategias conjuntas para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, y el grupo de trabajo multisectorial de naturaleza temporal, que tiene por objeto proponer acciones conducentes a la implementación de la Convención para la Conservación y Ordenamiento de los Recursos Pesqueros de Alta Mar del Océano Pacífico Sur, así como de los acuerdos adoptados en su marco, que fue creado mediante la Resolución Ministerial 182-2020-PRODUCE.

4. Participación en organismos internacionales

Dentro del universo de organismos internacionales, relacionados con la temática marítima, mencionaremos en este artículo aquellos de carácter multilateral y regional de importancia para el Perú y con los cuales el MRE trabaja estrechamente.

4.1. Comisión Permanente del Pacífico Sur

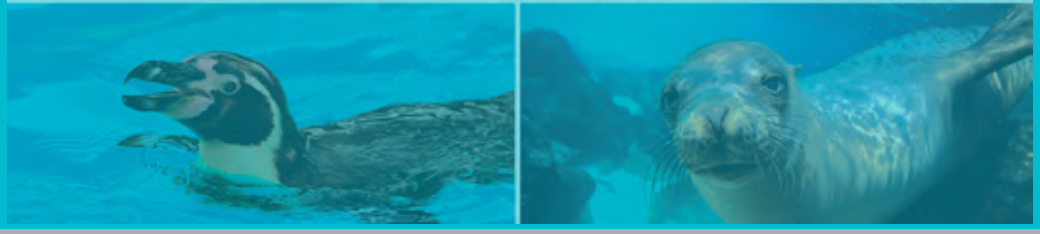
La Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) es una organización con una gran historia e importancia para el Perú. Fue



Base de la propuesta de la Reserva Nacional Dorsal de Nasca - Fuente: SERNANP.

creada a mérito de la Convención para la Organización de la Comisión Permanente de la Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur, suscrita el 18 de agosto de 1952. Chile, Ecuador y el Perú son Estados Parte de ese convenio. Posteriormente, se adhirió Colombia.

Actualmente, la CPPS constituye, tal como lo señala la propia organización, un sistema marítimo regional, una alianza, una opción estratégica, política y operativa en el Pacífico sudeste, para consolidar la presencia de los Estados ribereños en dicha área geográfica y su proyección de manera efectiva y coordinada, tanto hacia las zonas aledañas cuanto a la vinculación con la cuenca del Pacífico. Ello tiene el propósito de conservar y usar responsablemente los recursos naturales y su ambiente, en beneficio del desarrollo integral y sustentable de sus pueblos.



La CPPS, como es natural en todo organismo internacional, se moderniza y adapta a los tiempos, y recientemente ha emitido declaraciones sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en 2018 y 2020.

La CPPS sostuvo, el 29 de abril de 2021, la VI Reunión Extraordinaria del Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y Áreas Costeras del Pacífico Sur. En este encuentro el Perú y sus socios del Pacífico sudeste aprobaron diversas estrategias para prevenir y reducir los riesgos de la contaminación marina, así como el Plan de Acción Regional para la Conservación de los Manglares 2021-2024.

Ejerce, entre otras actividades, la Secretaría Ejecutiva del Convenio para la Protección del Medio Marino y la Zona Costera del Pacífico Sudeste, o Convenio de Lima de 1981, otros instrumentos complementarios y el Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y las Áreas Costeras del Pacífico Sudeste. Asimismo, desarrolla las funciones de Unidad Ejecutiva y de Coordinación del programa "Estudio Regional del Fenómeno El Niño en el Pacífico Sudeste" institucionalizado por el "Protocolo para el Estudio Regional del Fenómeno El Niño en el Pacífico Sudeste".

Actualmente, el MRE participa en el grupo de trabajo para el análisis y actualización del Estatuto y Reglamento de la CPPS y Normas de Procedimiento Administrativo, Financiero y Control Interno de la Secretaría General, a través de los funcionarios de la Dirección de Asuntos Marítimos.

De esta manera, la CPPS se constituye en un foro privilegiado para discutir la problemática marítima actual con sus contrapartes.

4.2. Organización Regional de Ordenamiento Pesquero del Pacífico Sur (OROP-PS)

La Organización Regional de Ordenamiento Pesquero del Pacífico Sur (OROP-PS) es la organización internacional responsable de la conservación y ordenamiento de los recursos hidrobiológicos en el océano Pacífico sur. El tratado constitutivo de la OROP–PS, la Convención para la Conservación y Ordenamiento de los Recursos Pesqueros de Alta Mar del Océano Pacífico Sur (en adelante, la Convención), entró en vigor para el Perú el 21 de enero de 2016.

La Convención tiene por objetivo la conservación del medio marino a largo plazo, el uso sostenible de los recursos pesqueros y la salvaguardia de los ecosistemas marinos que albergan dichos recursos en el su ámbito de aplicación, definido en su artículo 5. Cabe mencionar que la Convención se aplica a la alta mar del Pacífico sur.

Las principales especies reguladas por la OROP-PS son el jurel y el calamar gigante en el Pacífico suroriental y, por ejemplo, el *orange roughy* en el Pacífico sudoccidental. Actualmente, establece cuotas de captura en la altamar para el jurel.

En esta organización, el Perú participa especialmente en los temas relacionados con la pesca del jurel y el calamar. Asimismo, ha elaborado propuestas de modificación para las medidas de conservación y ordenación sobre el registro de embarcaciones autorizadas para pescar en el ámbito de aplicación de la Convención y sobre el programa de observadores de la OROP-PS.

4.3. Comisión Interamericana del Atún Tropical

En la misma línea del uso sostenible de los



recursos, el Perú participa de la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT), que es responsable de la conservación y gestión del atún y otros recursos marinos en el océano Pacífico oriental.

La CIAT se estableció mediante la Convención entre los Estados Unidos de América y la República de Costa Rica para el Establecimiento de una Comisión Interamericana del Atún Tropical, el 31 de mayo de 1949. Posteriormente, fue enmendada por la Convención para el Fortalecimiento de la Comisión Interamericana del Atún Tropical establecida por la Convención de 1949 entre los Estados Unidos de América y la República de Costa Rica, del 14 de noviembre del 2003, también llamada Convención de Antigua. Para el Perú, entró en vigor el 22 de octubre de 2018.

Los miembros de la Comisión son Belice, Canadá, China, Colombia, Corea, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Japón, Kiribati, México, Nicaragua, Panamá, la Unión Europea, Vanuatu y Venezuela. China Taipéi participa como una entidad pesquera de acuerdo con el artículo XXVIII de la Convención. Por su parte, Bolivia, Chile, Honduras, Indonesia y Liberia son No Miembros Cooperantes.

Entre el 7 y el 10 de junio de 2021 se realizó la 97.ª Reunión Extraordinaria de la CIAT. El encuentro se centró en la revisión de las medidas de conservación y ordenamiento para los atunes tropicales, que fueron adoptadas en la 96.ª Reunión Extraordinaria (22 de diciembre de 2020), y la discusión de las medidas que podrían adoptarse para 2022. Se incorporaron elementos más rigurosos y adicionales para el mejor manejo de los dispositivos concentradores de peces, también llamados "plantados". Los Miembros acordaron continuar con las discusiones, a fin de contar, antes de fin de año, con medidas para el periodo 2022-2024 y medidas adicionales para el uso de los "plantados".

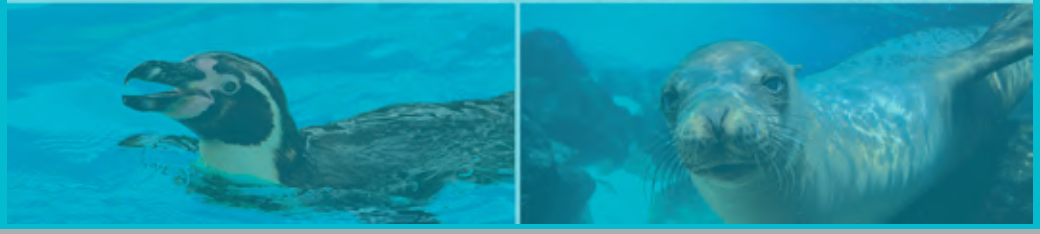
4.4. Organización Marítima Internacional

La Organización Marítima Internacional (en adelante, OMI) es un organismo especializado de las Naciones Unidas, responsable de la seguridad y protección de la navegación y de la prevención de la contaminación del mar por las embarcaciones. Se encarga de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que debe observarse en el transporte marítimo internacional.

El Perú es parte del Consejo de la OMI, en la categoría "C", debido a su reelección para el periodo 2020-2021. En esta categoría se consideran a 20 Estados con intereses especiales en el transporte marítimo o en la navegación, y cuya integración en el Consejo garantice la representación de todas las grandes regiones geográficas del mundo.

Ello permitió la elección como Vicepresidente del Consejo, en aquel entonces, del Representante Permanente Alterno peruano, quien ejerce, actualmente, las funciones de la presidencia del Consejo, ante la renuncia del Presidente. Asimismo, se mantiene la Presidencia del Grupo de Reforma del Consejo y sigue participando en los trabajos para la reducción de los gases de efecto invernadero en la actividad marítima.

El presente año, marcado por la pandemia del covid-19, ha causado la suspensión o disminución de las labores de la mayoría de Comités y Subcomités en la OMI, lo que dio paso a un esquema de reuniones virtuales con agendas muy reducidas. Sin embargo, el Perú tiene un alto nivel de involucramiento.



4.5. Comisión Ballenera Internacional

El Perú es miembro de la Comisión Ballenera Internacional (CBI) desde 1979. El preámbulo de su acuerdo constitutivo establece que su objetivo es coadyuvar a la conservación apropiada de los stocks de ballenas para posibilitar el desarrollo adecuado de la industria ballenera. En consecuencia, se adoptan medidas para la conservación y el uso sostenible de dichos stocks, teniendo como base la mejor información científica disponible. El Perú ha acatado la moratoria de la caza comercial de ballenas desde 1986.

En la actualidad, el Comité Científico de la CBI aprobó que el Perú sea la sede de la ejecución de un proyecto piloto para la mitigación de capturas incidentales de cetáceos menores. El MRE trabaja en la concreción de este proyecto, en coordinación con representantes de otros sectores.

Entre el 24 de abril y el 12 de mayo de 2021 se desarrolló la 68.ª Reunión del Comité Científico de la CBI. La delegación nacional estuvo compuesta por profesionales del DVPA del Ministerio de la Producción, IMARPE, MINAM y del MRE. En la reunión, el Perú realizó una presentación del avance en el proyecto sobre mitigación de las capturas incidentales de cetáceos menores.

Asimismo, del 20 al 22 de abril de 2021, se realizó la III Reunión de Coordinación para la implementación del Plan de Conservación y Manejo de la CBI para la población de la ballena franca austral del Pacífico sudeste entre las delegaciones del Perú y Chile. La reunión examinó los avances alcanzados y los nuevos desafíos para la implementación del Plan de Conservación y Manejo de la CBI. Se acordó la realización del "Taller de Intercambio de Experiencias sobre Regulaciones de Turismo de Avistamiento de Cetáceos y Sistemas de Permisos de Investigación", programado para realizarse en el Perú a fines del presente año o para el primer trimestre de 2022.

5. Participación en otros instrumentos y foros internacionales

Adicionalmente a la participación del MRE del Perú en los mecanismos y organizaciones anteriormente mencionados, también participa activamente en los siguientes instrumentos internacionales, que pueden ser jurídicamente vinculantes o no, y foros:

5.1. El Acuerdo sobre la Conservación de Albatros y Petreles

El Acuerdo sobre la Conservación de Albatros y Petreles (ACAP) es un acuerdo multilateral que tiene como objetivo "lograr y mantener un estado de conservación favorable" para los albatros y petreles mediante la adopción de medidas individuales y colectivas, en aplicación del enfoque precautorio. Ello implica la coordinación de la actividad internacional a fin de mitigar las amenazas conocidas contra sus poblaciones. El ACAP entró en vigor internacional el 1 de febrero de 2004, mientras que en el Perú rige desde el 1 de agosto de 2005.

La participación del Perú en este organismo está orientada a obtener cooperación técnica y financiera para mejorar la conservación y preservación de estas especies amenazadas, por la captura incidental, reducción de hábitat y la disponibilidad de alimentos. El Perú participa activamente en este organismo, ya que cuenta con una importante población de aves marinas.

5.2. El Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto destinadas a Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada

El Acuerdo sobre las Medidas del Estado



Rector del Puerto Destinadas a Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (AMERP) es el primer instrumento internacional jurídicamente vinculantes centrado específicamente en la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, o "pesca INDNR". El AMERP entró en vigor internacional el 5 de junio de 2016, mientras que en el Perú entró en vigor el 27 de octubre de 2017.

Su principal objetivo es prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR, impidiendo que los buques de pabellón extranjero que la practican utilicen los puertos de los Estados parte para desembarcar sus capturas. En consecuencia, el AMERP reduce los incentivos para que estos buques continúen operando y frenen el flujo de productos pesqueros derivados de la pesca INDNR hacia los mercados nacionales e internacionales.

Cabe agregar que las Partes del AMERP han acordado reunirse bienalmente para debatir cuestiones relevantes para su aplicación. Se ha previsto realizar conferencias de examen cada cuatro años a partir de la entrada en vigor internacional del AMERP, a fin de examinar su aplicación y evaluar el progreso en la consecución de sus objetivos. La última reunión se llevó a cabo entre el 31 de mayo y el 4 de junio del presente año.

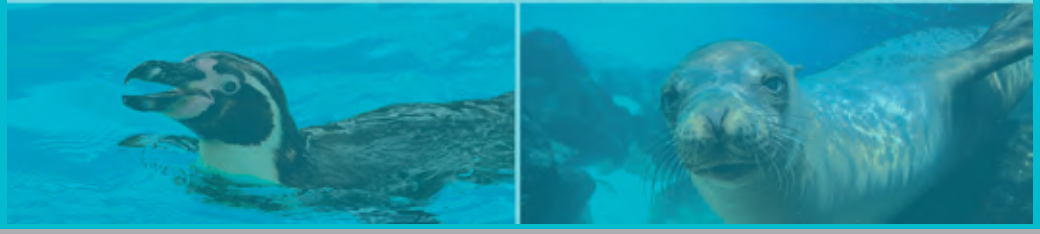
5.3. Conferencia Nuestro Océano

La Conferencia Our Ocean reúne a líderes de gobiernos, empresas, sociedad civil e instituciones de investigación para compartir experiencias, identificar soluciones y comprometerse a la acción por un océano limpio, saludable y productivo. Los compromisos o acuerdos allí adoptados no son jurídicamente vinculantes.

La sexta edición de la Conferencia Our Ocean, que se llevó a cabo el 23 y 24 de octubre de 2019 en Oslo, se enfocó en la importancia del conocimiento científico, como la base para la toma de decisiones dirigidas a la protección de los océanos, gestión responsable de los recursos marinos y un futuro crecimiento económico sostenible.

En esa oportunidad, las delegaciones participantes realizaron 374 compromisos. El Perú asumió nueve compromisos que, a la fecha, se encuentran cumplidos en su mayoría por los sectores responsables. Entre ellos encontramos:

- La aprobación de la Política Nacional Marítima
- La reducción en un 50% el uso de bolsas de plástico y en un 100% la fabricación, para consumo humano, de envases y vasos de poliestireno para diciembre de 2021, tras la aprobación de la Ley 30884 y su reglamento
- La suscripción de un Memorándum de Entendimiento entre el IMARPE y The Ocean Foundation, en setiembre de 2019
- La intención de aprobar un decreto supremo que refuerce la implementación del AMERP
- Elaborar el expediente técnico para crear la Reserva Nacional Mar Tropical de Grau
- La inversión de 91 millones de dólares americanos en la compra de un buque oceanográfico polar (el BAP *Carrasco*)
- Progresar en la creación de un área marina protegida en las costas de Ica, compromiso cumplido mediante la creación de la Reserva Nacional de la Dorsal de Nasca
- El fortalecimiento de la pesca artesanal a través de la implementación de los Decretos Legislativos 1392 y 1392



- La intención de reducir la basura marina a través de mejoras en la gestión integrada de residuos sólidos.

Debido a la pandemia del covid-19, la séptima Conferencia Our Ocean, programada para 2020 en Palau, fue pospuesta para este año. A la fecha, Palau no ha informado las fechas tentativas para este evento.

5.4. Conferencia de Alto Nivel de las Naciones Unidas para Apoyar la Consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible 14

La Conferencia de Alto Nivel de las Naciones Unidas para Apoyar la Consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible 14, o Conferencia sobre los Océanos, se celebró del 5 al 9 de junio de 2017 en Fiji. Concluyó con la aprobación de la Declaración "Nuestros océanos, nuestro futuro: llamamiento a la acción". Al igual que en la Conferencia Our Ocean, el Perú asumió seis compromisos voluntarios, que involucraron al sector público y privado. Destacan entre ellos:

- Fortalecimiento de capacidades para la preservación de hábitats marinos en el Perú
- Establecimiento de un sistema de información acústica para mejorar el conocimiento de los ecosistemas marinos y sus recursos mediante el uso de datos de embarcaciones pesqueras, incorporando actores de otros países (Sociedad Nacional de Pesca del Perú)
- Implementación de un programa de monitoreo y sensibilización en la pesquería industrial de anchoveta peruana, basado en los enfoques de manejo ecosistémico (Tecnológica de Alimentos S.A.)
- Implementación de una red regional de evaluación de poblaciones de recursos pelágicos y demersales para promover la pesca sostenible bajo un enfoque ecosistémico (IMARPE)
- Atlas Costero Peruano (IMARPE)
- Investigación para el Inventario, Monitoreo y Conservación de la Biodiversidad Marina Peruana (IMARPE)
- Establecer programas de formalización pesquera para el fortalecimiento de la pesca artesanal (Ministerio de Producción)

5.5. Conferencia Intergubernamental para Lograr un Instrumento Jurídicamente Vinculante sobre la Conservación y Uso Sostenible de la Biodiversidad Marina en Áreas Fuera de la Jurisdicción Nacional

La Asamblea General de las Naciones Unidas decidió en diciembre de 2017 convocar a una conferencia intergubernamental para estudiar los elementos de un proyecto de un instrumento internacional jurídicamente vinculante relativo a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina de las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional (o BBNJ, por las siglas en inglés de *biodiversity beyond national jurisdiction*). Se han llevado a cabo tres conferencias intergubernamentales y se prepara la cuarta a través de encuentros virtuales.

Asimismo, se ha participado en la construcción de una posición conjunta en el marco del Grupo Latinoamericano de Países Afines (CLAM,) integrado por Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay, México, República Dominicana, Uruguay y el Perú.

La participación propositiva y coherente del Perú en el proceso de negociaciones sobre BBNJ es imprescindible para el mantenimiento y defensa de los intereses



del país dentro y fuera del dominio marítimo, así como para garantizar el desarrollo sostenible en beneficio de su población en cumplimiento de los objetivos de la Política Nacional Marítima.

7. Participación en iniciativas internacionales planteadas por otros actores internacionales

Finalmente, el MRE, adicionalmente a los mecanismos, acuerdos y organizaciones nacionales, regionales e internacionales, también propicia una activa participación en las siguientes iniciativas.

7.1. La Iniciativa 30x30 Alianza Global de los Océanos

La Iniciativa 30x30 Alianza Global de los Océanos es promovida por el Reino Unido e invita a los países a apoyar una acción que proteja al menos el 30% del océano global a través de áreas marinas protegidas y otras medidas de conservación, que incluyan sitios altamente protegidos como aquellos que brinden como resultado la conservación. El objetivo sugerido pretende superar la actual meta del Convenio sobre la Diversidad Biológica (10% del océano para 2020 de la meta de Aichi). Las contribuciones al objetivo incluyen las áreas dentro y fuera de la jurisdicción nacional, por lo que no es un requisito para cada país proteger necesariamente el 30% de sus aguas jurisdiccionales. A la fecha, la iniciativa ha sido suscrita por 26 países. Actualmente, el MRE coordina una posición nacional que determine la posibilidad de acompañar esta iniciativa.

7.2. Iniciativa Blue Justice

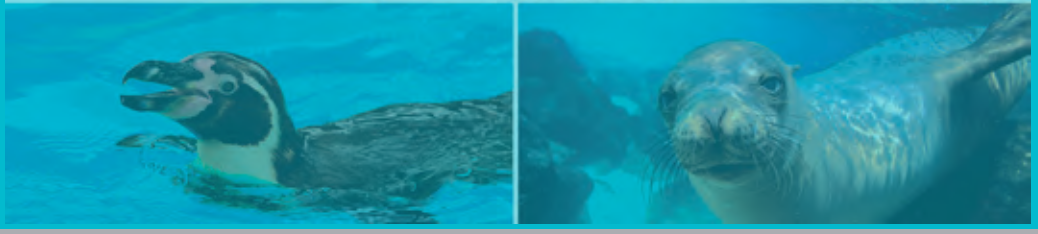
Por otro lado, el Perú también ha recibido una invitación para sumarse a la Declaración Internacional sobre la Delincuencia Organizada Transnacional en la Industria Pesquera Mundial o Declaración de Copenhague, promovida por Noruega, suscrita en 2018 por los ministros líderes de los sectores pesqueros de sus respectivos países. Actualmente, dicho instrumento es respaldado por 36 ministros de países alrededor del mundo.

El objetivo de este instrumento no vinculante es que la comunidad internacional "reconozca la existencia de la delincuencia organizada transnacional en la industria pesquera mundial", toda vez que ello genera un impacto negativo en la economía, el medioambiente y la sociedad.

La firma de la Declaración de Copenhague brinda la posibilidad de formar parte de la Iniciativa Blue Justice, financiada por el Gobierno de Noruega. Esa iniciativa responde a la necesidad de cooperar y desarrollar la capacidad de los Estados para abordar el crimen organizado transnacional en la industria pesquera mundial.

8. Conclusiones

De la multiplicidad de labores que cumple el MRE, para avanzar y fortalecer su agenda marítima internacional, se debe concluir que es de vital importancia mantener una activa presencia en las instancias nacionales, regionales e internacionales. Estas instancias son las herramientas de la agenda, que sirven para cumplir los diversos compromisos para promover la sostenibilidad de los océanos y sus recursos. A través de una explotación racional y sustentable, cuidando y fortaleciendo la diversidad biológica marina, promoviendo la extracción y explotación racional de los recursos minerales que alberga el lecho marino, estimulando el cuidado del medioambiente marino, previniendo su contaminación, brindando seguridad a las naves pesqueras y comerciales que surcan las aguas del dominio marítimo peruano y de alta mar, previniendo ilícitos,





Iniciativa 30x30 Alianza Global de los Océanos - Google.

entre muchos otros asuntos que integran la agenda marítima internacional del Perú.

Igualmente, se puede concluir que el objetivo fundamental de la proyección marítima del Perú a cargo de la Cancillería es resguardar los intereses nacionales vinculados a los asuntos marítimos y oceánicos con el apoyo de los sectores correspondientes, las entidades vinculadas y la sociedad civil interesada en promover dicho resguardo.

En este artículo se han identificado tres niveles de acción (el nacional, el regional y el internacional), que están estrechamente interrelacionados y en los cuales es muy importante sostener, de manera simultánea, esfuerzos y acciones coordinadas con otros sectores, para ampliar y fortalecer los intereses marítimos del Perú.

Es de suma importancia proseguir con las negociaciones de instrumentos internacionales bilaterales y multilaterales referidos a los asuntos y temática marítima que están en curso. Para cumplir con esta meta es preciso identificar, analizar, coordinar, proponer y ejecutar las acciones de política exterior orientadas a promover y resguardar los derechos e intereses del

Perú en su dominio marítimo. De esta manera se promueve la participación del Estado peruano en los foros y regímenes internacionales constituidos con el fin de garantizar el uso pacífico y sostenible del mar y sus recursos.

Esta rápida revisión de los temas de la agenda marítima internacional son una muestra del compromiso asumido por el MRE para representar, promover, proteger y defender los derechos e intereses del Perú en su dominio marítimo y en el espacio oceánico. Sin duda, la preservación del medio marino y su diversidad biológica, y la conservación y el uso sostenible de los recursos marinos renovables y no renovables, es una obligación de todos nosotros.



Nuestra fauna marina - Fuente: Google.



PESCA EN EL BICENTENARIO





CAYETANA ALJOVÍN
PRESIDENTA DEL DIRECTORIO DE LA SOCIEDAD NACIONAL DE PESQUERÍA
Abogada de la Universidad Católica del Perú y MBA de la Universidad Adolfo Ibáñez de Chile. Cuenta con amplia experiencia en el sector privado y la administración pública, ocupó los cargos de ministra de Desarrollo e Inclusión Social, ministra de Energía y Minas y Canciller de la República. Ha ejercido como abogada especialista en temas regulatorios en el estudio jurídico Miranda & Amado donde fue socia. Es presidenta del Directorio de la Sociedad Nacional de Pesquería; presidenta del Directorio de Azerta Comunicación Estratégica Perú S.A.C.; miembro del Directorio de Interbank, IFS, TecnoFast, CEPAL, y vicepresidenta del Tribunal Arbitral de Amcham.

RESUMEN
La Marina de Guerra del Perú, la primera autoridad vigilante de nuestra soberanía marítima, comparte con la industria pesquera no solo el ámbito del mar, sino también una historia conjunta y el mutuo anhelo por el desarrollo nacional. Un aspecto clave de la labor de la Marina de Guerra es su control y vigilancia del dominio marítimo contra la pesca ilegal, que afecta al ecosistema, daña la economía y lesiona la competitividad de la industria.

PALABRAS CLAVE
Pesca, anchoveta, Marina de Guerra, mar peruano, industrialización del sector pesquero.

ABSTRACT
The Peruvian Navy, the first vigilant authority of our maritime sovereignty, shares with the fishing industry not only the sea environment, but also a joint history and the mutual desire for national development. A key aspect of the Navy's task is its control and vigilance of the maritime domain against illegal fishing which affects the ecosystem, harms the economy and damages industrial competitiveness.

KEYWORDS
Fishing, anchoveta, Navy, Peruvian Sea, industrialisation of the fishing sector.

Desde tiempos milenarios en nuestro país, la pesca ha sido una actividad muy relevante para las diferentes generaciones de peruanos. Es un actor importante en la vida nacional, por contar con una de las pesquerías más importantes del mundo, la anchoveta, de donde se extrae la harina y el aceite de pescado, ingredientes marinos que son la base de la alimentación de todo el planeta.

Así, desde el nacimiento de la República, el mar no solo es un espacio natural de nuestra soberanía nacional, sino que además es reconocido como uno de los cinco ecosistemas marinos más productivos del mundo, y cumple un rol estratégico en el desarrollo del país como fuente inagotable de recursos naturales.

La Marina de Guerra del Perú es un aliado estratégico en el desarrollo de la industria



pesquera en nuestro país, toda vez que compartimos el Mar de Grau para realizar las actividades de pesca, tan relevantes para el desarrollo económico, social y ambiental del Perú. Desde Tumbes hasta Tacna, desde el borde costero y a lo largo de nuestras 200 millas, sentimos su presencia en estos años de vida institucional.

La Marina de Guerra del Perú nos acompaña también en el enorme desafío de promover y difundir la investigación científica de los ecosistemas marinos de nuestro país, además de ser el eterno vigilante del mar peruano por proteger nuestra soberanía, lo que desde el sector pesquero reconocemos y valoramos.

Por ello, el trabajo que realiza nuestra Armada Nacional en la lucha contra aquellos que intentan violentar nuestra soberanía y realizan actividades extractivas en el Mar de Grau de manera ilícita, tanto interna como externa, es fundamental para garantizar la protección de los recursos de todos los peruanos con miras al desarrollo sostenible del Perú. Por lo tanto, son muchos los aspectos que nos unen a la Gloriosa Marina de Guerra del Perú.

Por otro lado, a lo largo de nuestra historia republicana se han reconocido sucesos y actos heroicos que acontecieron durante el proceso de la emancipación peruana, y, sobre todo, se ha valorado la participación de aquellos personajes que han dejado en alto el nombre del Perú.

Este es el caso de José Olaya Balandra, mártir en la lucha por la Independencia del Perú, que se ofreció como emisario secreto entre el gobierno independiente refugiado en los castillos del Callao y los patriotas de Lima. Fue fusilado en las inmediaciones de la plaza Mayor de Lima el 29 de junio de 1823.

En ese contexto ocurrió el sacrificio de José Olaya. Sucre necesitaba imperiosamente comunicarse con los patriotas de Lima, ya que quería conocer los movimientos realistas y los pertrechos con los que contaban. Olaya se ofreció una vez más a ser el portador de las comunicaciones y llevaba ocultamente los mensajes escritos. Cubría la ruta entre Chorrillos y Lima, de 15 kilómetros, simulando llevar pescado para su venta en la ciudad. Esa ruta estaba muy vigilada por los realistas, de modo que el riesgo era grande. Fue descubierto y fusilado.

Y es que, así como Olaya mostró su compromiso con el Perú, miles de pescadores y empresarios pesqueros diariamente se esfuerzan para que, en circunstancias tan complicadas como las actuales, no solo en lo político, sino también en lo económico y sanitario, la pesca continúe aportando al desarrollo de nuestro país y, por tanto, al bienestar de todos los peruanos.

Un capítulo aparte merece nuestro Héroe Máximo, Don Miguel Grau Seminario, el Caballero de los Mares, quien nació en un puerto pesquero (Paita) y a lo largo de su vida mantuvo un permanente contacto con el mar; no solo por su brillante carrera naval, sino también como estudiante, político y, por supuesto, en su vida familiar.

Volviendo al sector pesquero, es importante señalar que recién a partir de la segunda mitad del siglo pasado se inicia el proceso de industrialización del sector pesquero. Así, la pesquería de anchoveta en el Perú empieza a posicionarse como el principal productor de harina y aceite de pescado a nivel mundial.

Sin embargo, en la década de 1970 el gobierno militar expropió la industria pesquera y, al imponer un modelo de gestión estatal, la condenó al fracaso. No solo trajo mucha burocracia y corrupción, sino que no mostró ninguna consideración



Sociedad Nacional de Pesquería



por la sostenibilidad del recurso, ya que se pescaba lo que se podía y como se podía.

A partir de los años 90 se empezó el proceso de modernización del sector, al atraer capitales privados peruanos y extranjeros, tomar conciencia de la problemática del aprovechamiento desmedido de los recursos, e implementar las primeras medidas para asignar cuotas globales.

Sin embargo, ello no era suficiente. La ley de cuotas dictada en 2008 marcó un antes y un después en la industria pesquera. Así, a partir de esta ley de ordenamiento pesquero se avanzó en la sostenibilidad, se mejoraron las condiciones laborales de los trabajadores pesqueros y se aumentaron los salarios de los tripulantes en 114%. De esta forma, comenzó un nuevo ordenamiento del sector pesquero, donde la sostenibilidad de los recursos, el entorno natural y el medioambiente constituyen no solo un compromiso, sino una realidad.

Pero sostenibilidad también es promover el desarrollo social buscando la buena convivencia entre comunidades y culturas para alcanzar niveles satisfacto¬rios en la calidad de vida de las personas, especialmente en los puertos pesqueros donde se desarrolla la actividad y en los lugares donde el Estado se ha mantenido al margen. Por ello, la Dirección de Capitanías y Guardacostas se ha convertido en un aliado estratégico del sector pesquero para la coordinación con las diferentes autoridades, con el fin de salvaguardar el ecosistema marítimo en cada uno de los puertos de nuestro litoral.

Con todo esto, hemos avanzado mucho en la implementación de iniciativas que contribuyen a la innovación tecnológica, a la difusión de la investigación científica, buenas prácticas, así como proyectos de responsabilidad social para garantizar la sostenibilidad.

Así, hoy la biomasa de anchoveta en el Perú es saludable, supera los 10 millones de TM, se pesca solo hasta el 35% y se deja el 65% para una adecuada reproducción, lo que garantiza el recurso para las futuras generaciones. Asimismo, en los últimos años, el sector pesquero industrial ha invertido más de 500 millones de dólares americanos en beneficio del cuidado ambiental por las empresas asociadas a la Sociedad Nacional de Pesquería (SNP), y es una muestra del



La pesca en el Perú.

compromiso que tiene el sector por la sostenibilidad, el cuidado de los recursos marinos y el cuidado del ambiente.

Por todo lo expuesto, cabe destacar el esfuerzo de miles de tripulantes, pescadores, operadores de planta y empresarios, que hacen posible que esta actividad se desarrolle con altos estándares ambientales y protegiendo el recurso; ellos son los héroes anónimos del bicentenario.

Adicionalmente, recursos como el jurel han regresado a nuestro mar con una biomasa similar o superior a la que existía hace 10 años, mientras que la acuicultura sigue a la espera de una ley que promueva su desarrollo y la convierta en una potencia mundial, gracias a la abundancia que existe en nuestro país de ciertas especies como las conchas de abanico, la trucha, el paiche, entre otras.

Por ello, en la SNP construimos relaciones de largo plazo con todos los actores de nuestro ecosistema. Tal es el caso del Instituto del Mar del Perú (IMARPE), institución con la que colaboramos desde hace más de seis décadas con el propósito de investigar el comportamiento de las especies de los diferentes ecosistemas marinos, proporcionar la información de los datos acústicos obtenidos en las jornadas de pesca, entre otras acciones.

El esfuerzo y la dedicación permanente del IMARPE ha permitido obtener importantes logros en el manejo pesquero. Destacan el fortalecimiento de la capacidad y asesoría científica en torno al recurso anchoveta, lo que ha conllevado a un mejor manejo de su pesquería, así como de otros recursos, entre ellos la merluza y el calamar gigante.

Durante el verano de 2017, el Perú vivió uno



de los momentos más difíciles en los últimos años generados por un fenómeno natural. El norte del país, caracterizado por sus hermosas playas y clima envidiable, sufrió un duro golpe debido a las fuertes lluvias e inundaciones, que llevaron al colapso del sistema de drenaje y produjo una crisis sanitaria y de escasez de alimentos por los efectos del fenómeno de El Niño costero.

Es así que la SNP empezó las coordinaciones con las autoridades que necesitaban trasladar ayuda humanitaria inmediata a las zonas afectadas que estaban aisladas, dado que el Niño costero dejó un total de 300 kilómetros de caminos rurales destruidos y afectados, así como 620 kilómetros de carretera entre destruida y afectada.

El 19 de marzo zarpó la primera embarcación, la Natalia, propiedad de Pesquera Diamante, con destino a Paita, llevando 230 TM de ayuda, entre víveres, agua y productos de primera necesidad. Ese mismo día otra embarcación, la Marylin II, propiedad de la empresa Hayduk, zarpaba con dirección a Huarmey llevando 22 TM de conservas de pescado y productos de primera necesidad.

Con estos dos primeros viajes se aperturó lo que fue el mayor puente marítimo en la historia de Perú, que puso a disposición 21 embarcaciones pesqueras y dos almacenes en el Callao, propiedad de la empresa Diamante y TASA, para la recepción y el embarque de las donaciones entregadas por instituciones públicas, sector privado, organizaciones de la sociedad civil y ciudadanos que quisieron colaborar. A lo largo de un mes, se realizaron 30 viajes a las zonas afectadas, con una frecuencia de casi un viaje diario y se pusieron a disposición 21 embarcaciones, que trasladaron más de 1,5 millones de kilos de ayuda humanitaria a las zonas afectadas.

Por otro lado, se movilizaron aproximadamente 3000 personas entre colaboradores en almacenes, tripulación y oficinas de las diferentes empresas pesqueras que formaron parte de este puente marítimo. El compromiso de la Marina de Guerra del Perú en este evento fue muy





especial, ya que se trabajó sin descanso, las 24 horas del día, los 7 días de la semana, para llevar la ayuda que las personas en situación de vulnerabilidad necesitaron para mitigar la desgracia. Mención aparte merece la Aviación Naval, que permitió el traslado de la ayuda humanitaria a las diversas poblaciones afectadas.

En la actualidad, el sector pesquero peruano representa el 1,5% del PBI y más del 2,5% cuando se suman los encadenamientos industriales. Además, genera más de 700 000 empleos directos e indirectos, toda vez que, de acuerdo con un estudio del IPE, por cada puesto generado en la pesca se generan tres puestos de trabajo adicionales. Asimismo, representa el 7% de las exportaciones peruanas. Solo la exportación de harina y aceite de pescado constituye el 4% de ese total.

Como lo hemos reiterado en diferentes oportunidades, el sector pesquero está comprometido con el desarrollo sostenible de nuestro país, pero necesita estabilidad para mantener estos resultados y contribuir con la reactivación económica, así como garantizar la seguridad alimentaria. En efecto, dotar de estabilidad al sector pesquero permitirá desarrollar inversiones de largo plazo y seguir apostando por la innovación en aras de la eficiencia y la competitividad.

Asimismo, se hace necesario reducir los sobrecostos regulatorios (derechos de pesca, programa de control y vigilancia, aportes dirigidos, entre otros) que afectan al sector. No puede ser que la pesca, que es uno de los sectores reactivadores de la economía y que tiene como propósito contribuir a garantizar la seguridad alimentaria de la población, sea el sector que más sobrecargas soporta, incluso más que la minería, que por cierto ya tiene cargas excesivas. Más aún, y aunque las comparaciones son odiosas, mientras que Chile soporta cargas que ascienden a 13,8 dólares americanos por TM, en el Perú alcanzan los 14,9 dólares americanos por TM, lo que lo convierten en el país de la OECD que más sobrecostos paga en el sector pesquero.

La costa peruana está dividida en dos zonas de pesca: la zona norte-centro, que abarca desde el extremo norte del dominio marítimo hasta el paralelo 16 Sur, que se caracteriza por tener una plataforma continental amplia, y la zona sur, desde este paralelo hasta el extremo sur del dominio marítimo, donde la plataforma continental se profundiza más cerca de la costa.

Sin embargo, de acuerdo con el IMARPE, frente a las costas de Marcona existe un fuerte afloramiento de aguas del fondo marino, donde no se suelen ubicar concentraciones grandes de cardúmenes. Esto constituye una barrera natural que divide la biomasa de anchoveta entre stock norte-centro y stock sur, que se extiende hasta las costas con Chile, y su gestión es compartida por ambos países, pero en forma no coordinada. Las características geográficas, climáticas y económicas de la zona norte-centro la han convertido en un área con un sector pesquero de mayor tamaño que la zona sur.

Por ello, un apunte que no puede quedar fuera del debate es la reactivación de la pesca en zona sur mediante la reistauración de un régimen especial de pesca en dicha zona, similar al que existía hasta 2011. La ausencia de este régimen especial ha traido consecuencias muy perjudiciales para esta zona de pesca, toda vez que ha limitado considerablemnte las capturas de la flota industrial, lo que ha generado el cierre de siete plantas pesqueras y la pérdida de más de 6500 empleos formales. De reinstaurarse este régimen, podríamos volver a nuestros



El Perú podría ser una potencia acuícola.

niveles de captura de anchoveta en el sur, y no como ocurre en la actualidad, que Chile viene pescando lo que nosotros dejamos de pescar. Si bien se han abierto temporadas de pesca en el sur, sin tomar en cuenta lo anterior, esto resulta insuficiente para reactivar dicha zona.

Por otro lado, esta situación imposibilita también el aprovechamiento de la zona del triángulo marítimo que tanto nos costó recuperar.

Otro aspecto fundamental es desarrollar la industria del atún, que bien podría triplicar los puestos de trabajo y casi quintuplicar los tributos. Por ejemplo, Ecuador es el quinto productor de atún del mundo y hoy nos saca una ventaja importante porque tiene políticas y costos más competitivos. Solo en combustible hay una diferencia que podría ser contrarrestada si se aplicara en el Perú el reintegro tributario del ISC u otra medida que corrija esta distorsión.

La FAO reconoce a la acuicultura como el sector de producción de alimentos con mayor crecimiento en los últimos años y representa el 50% del pescado destinado a la alimentación en todo el mundo. Sin embargo, el Perú podría ser una potencia acuícola toda vez que posee condiciones favorables para su desarrollo no solo en el mar, sino también en la sierra y selva del país, por lo que requiere una ley que lo promueva y que, además de reglas estables, incluya incentivos para su crecimiento.

Por último, el rol que cumple la Marina de Guerra del Perú en el ejercicio del control, la



Pesca para el consumo humano .

vigilancia y la defensa del dominio marítimo es fundamental para erradicar la pesca ilegal, que daña nuestros ecosistemas, afecta la economía del país y nos hace menos competitivos. Como sabemos, uno de cada cinco pescados en el mundo es capturado, lamentablemente, por ilegales que mueven alrededor de 23 000 millones de dólares anuales. Solo en el Perú, según cifras del Ministerio de la Producción, las pérdidas por la pesca ilegal alcanzan los 500 millones de dólares anuales, por lo que contamos con el apoyo de la Marina de Guerra como aliados naturales en este importante desafío.

El mejor regalo que el sector pesquero puede dejarle al país en el Bicentenario de la República es conseguir la certificación internacional MSC de la pesquería de anchoveta para el consumo humano indirecto, un trabajo liderado por el sector pesquero y coordinado con todos los actores del sector desde hace más de una década, a través de diferentes iniciativas para garantizar la sostenibilidad de las pesquerías peruanas.

Así, el año pasado se concluyó con éxito, gracias al trabajo conjunto entre el sector público y privado, el Plan de Acción para la Mejora de la Pesquería de Anchoveta (PROME), que tenía como objetivo demostrar a nivel internacional que la pesquería de anchoveta cumple con el requisito de atender las necesidades del ecosistema, promueve la utilización de criterios técnicos en diversas políticas públicas asociadas al ordenamiento pesquero de la anchoveta, implementa soluciones para minimizar el



fenómeno de la pesca ilegal, entre otros, y es además el paso previo para la obtención de la certificación.

Al obtener esta certificación, se reconoce de manera indirecta a los gobiernos y países que gestionan las pesquerías certificadas, ya que muchos de los indicadores se refieren a las políticas de ordenamiento pesquero y la calidad de la investigación de estos recursos. Asimismo, permitirá acceder a nuevos mercados, ya que cada vez es más común que los grandes compradores aseguren que sus suministros provienen de fuentes sostenibles verificadas por una tercera parte independiente, tal como funcionan otras certificaciones de buenas prácticas de manufactura, ambientales y sociales.

Nos hemos preparado mucho para lograr esta meta y estamos seguros de poder alcanzarla en el bicentenario, en beneficio del país, pero en especial de todos los peruanos y peruanas que viven del sector pesquero y su sustentabilidad. Y para lograrlo, no requerimos regalos ni subsidios, solo estabilidad en las reglas de juego e institucionalidad.



BICENTENARIO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. – UN RECUENTO VELOZ





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 seis 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), *Guise.- Un marino británico-peruano para todos los tiempos* (2017) *Los Submarino R de la Armada Peruana* (2020) y *La Misión Naval Americana en el Perú* (2020). 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 conmemora 200 años de existencia en un país libre e independiente por el deseo de sus ciudadanos. La historia peruana guarda estrecha relación con el devenir de la Armada del Perú, Institución destinada a velar por los intereses de la Nación en el ámbito acuático. En este artículo se pasará revista de manera general a los principales, no únicos, aportes que la Institución Naval ha brindado a la Patria en este bicentenario, contribuyendo con sus esfuerzos y servicios a la construcción y consolidación de un país mejor.

PALABRAS CLAVE
Bicentenario, Marina de Guerra, Vocación de Servicio, Defensa, Integridad.

ABSTRACT
The Peruvian Navy commemorates 200 years of existence in a free and independent country by wish of its citizens. Peruvian history keeps a close relationship with the development of the Peruvian Navy, an Institution destined to safeguard the interests of the Nation in the aquatic environment. In this article will be reviewed in a general manner the main, not sole, contributions that the Naval Institution has provided to the Homeland in this bicentennial contributing with its efforts and services to the construction and strengthening of a better country.

KEYWORDS
Bicentennial, Navy, Vocation of Service, Defence, Integrity.

"La Marina de Guerra es una Institución de magnífica calidad y esto lo han logrado las distintas generaciones de Oficiales, Sub-Oficiales, Oficiales de Mar y Marinería".

Vicealmirante Guillermo Tirado Lamb, 1960.

"El destino de los pueblos marítimos como el nuestro dependerá de la importancia que le concedan al mar, a las cosas del mar, a su Marina y a su preocupación de mantenerse siempre potentes".

Capitán de Navío Jorge Parra del Riego Endara, 1972

"Nuestra Marina de Guerra, celosa defensora de los derechos de todos los peruanos, es Institución de preeminencia en el hemisferio".

Vicealmirante José Carvajal Pareja, 1982.

"La Marina de Guerra del Perú ha sido muy importante y decisiva a través de la historia patria y hoy lo es y seguirá siendo y en preponderante lugar por la extensión de la costa y la posición geopolítica del país".

Cardenal Juan Landázuri Ricketts, 1989.



Un recuento veloz

La Marina de Guerra del Perú es una organización establecida para velar por la seguridad nacional en el ámbito acuático[1]. Su activa participación en el curso de la historia de la República la convierte en una Institución vital y trascendente para comprender al Perú, país marítimo por excelencia; pero cuya peculiar configuración geográfica ha exigido que la Armada cumpla sus funciones constitucionales a lo largo y ancho del territorio, así como en la proyección de los Intereses marítimos (presencia en la Antártida, *e.i.*).

Si bien se ha fijado el año 1821 como la fecha de inicio de la preclara actividad naval peruana, lo cierto es que las operaciones navales, así como la tradición marinera datan de cientos y miles de años, respectivamente. De hecho, bastaría traer a la memoria a la cultura Caral y la expedición del Inca Túpac Yupanqui durante la época pre-Inca e Inca, respectivamente; así como las expediciones de Álvaro de Mendaña y Pedro Sarmiento de Gamboa hacia el poniente del Océano Pacífico llevando la civilización occidental hacia tierra ignotas por Occidente, viajes que se complementaban con la defensa marítima contra corsarios de potencias europeas durante el virreinato, para validar lo dicho.

La Marina de Guerra del Perú es la heredera de aquella gran tradición marítima enfocada en la defensa del espacio acuático, así como en el progreso del país. La lectura de su historia y observación de sus acciones contemporáneas así lo demuestran, colocando sobre los hombros de los integrantes de esta Institución la responsabilidad de continuar con aquel trascendental legado.

Nuestra Institución ha contribuido grandemente con la defensa de la soberanía del Perú, entregando a la gratitud nacional los nombres de marinos que sacrificaron sus vidas por la paz y seguridad del país. Este accionar no es exclusivo del siglo XIX, sino que continúa hasta el día de hoy, sin importar la naturaleza y características del enemigo.

Bastaría mencionar las acciones y batallas navales lideradas por el Vicealmirante Martin Jorge Guise durante el primer conflicto internacional de la República peruana en 1828, la expedición naval que bloqueó la bahía de Guayaquil en 1858 y 1859, las victorias navales de Abtao y del 2 de mayo del Callao durante el conflicto con España de 1866, las victorias alcanzadas durante la campaña naval de la Guerra del Pacífico, en la cual la gloria de Angamos resalta por su significado moral y legado a las generaciones futuras; las operaciones navales defendiendo nuestra soberanía en 1911, 1941, 1981 y 1995; así como la participación activa y constante contra el terrorismo desde 1980, teniendo destacada participación en la Operación "Chavín de Huántar"; para estar seguros que la Marina de Guerra del Perú se encuentra presente en los momentos de mayor tensión de nuestro país, tal como la última pandemia del COVID-19 ha exigido.

Por otro lado, las funciones y capacidades de la Marina de Guerra del Perú le permitieron, a lo largo de nuestra historia, proteger el comercio marítimo en tiempo de paz, resguardar las riquezas orgánicas de las islas guaneras, ser el promotor del inicio y progreso de la ciudad de Iquitos en la selva peruana, lugar donde el pabellón peruano, izado al tope de los buques de la Marina, llevaron la civilización y

1. Entiéndase el término acuático como: mares, ríos navegables y lagos.



Fragata mixta *Amazonas*.- N. Mantini.
Museo Naval del Perú.

cultura moderna afianzando la soberanía nacional en lugares otrora alejados e incomunicados; la presencia de la Marina en el lago más alto del mundo, el Titicaca, donde los vapores *Yaraví* y *Yapurá* juntos al apostadero establecido, fueron el núcleo de irradiación de la tecnología que el uso de estas embarcaciones exigía para la defensa de los intereses peruanos.

En el campo internacional, la proyección del Poder Naval hacia lugares tan alejados como el puerto de San Francisco en Estados Unidos de América para proteger los intereses comerciales del país se concretó con el envío del bergantín *Gamarra*, en 1848, el cual socorrió a los navieros que se encontraban abandonados a su suerte debido a la deserción de las tripulaciones por la llamada "fiebre del oro".

Estas acciones se complementaron con la vuelta al mundo de la fragata mixta *Amazonas*, la cual llevó el pabellón peruano a puertos tan distantes como Hong Kong, Calcuta y Londres, llevando a bordo a un grupo de guardiamarinas que dieron lustre a la Armada. La diplomacia naval que significó esta travesía dio prestigio y presencia internacional al Perú.

La compra y construcción de modernos buques propulsados a vapor, en tiempos donde aquella tecnología empezaba a estudiarse profundamente, ubicó al país en la vanguardia en esta materia. La Factoría Naval de Bellavista fue el centro desde el cual la industria metal mecánica se inició de manera medular y continua en el país, permitiendo tener cierta independencia en la construcción y reparación de buques a vapor, así como en elementos necesarios



para la industria y progreso nacional. De hecho, la experiencia y capacidades aprendidas permitieron llevar a cabo la construcción del primer blindado durante la guerra con España de 1866, el monitor *Victoria*[2].

En el siglo XX, la Armada del Perú continuó con su labor histórica de asegurar la soberanía nacional en el frente externo manifestado en los conflictos internacionales en los que participó. En adición a ello, marinos integraron diversas comisiones limítrofes compuestas por personal del Ejército Peruano e ingenieros de diversas dependencias estatales que definieron el contorno fronterizo de la República Peruana. Esta tarea dura y exigente a causa de las condiciones naturales y la tecnología de la época, permitió al Perú cerrar, después de cien años de la proclamación de la independencia, su contorno limítrofe, condición indispensable para su desarrollo.

Hubo comisiones demarcadoras de límites en los años 1912, 1917, 1918, 1919, 1927 y 1928. Esta última estuvo dirigida por el Capitán de Fragata Federico Díaz Dulanto, que contó como ayudantes a los capitanes de corbeta José Félix Barandiarán y Hernando Tudela y Lavalle. Esa fue la segunda vez que una comisión demarcadora era presidida por un Oficial de Marina, habiendo sido precedido por la del Contralmirante Ignacio Mariátegui, durante el siglo XIX.

Del mismo modo, diversas exploraciones a la región amazónica permitieron conocer parte del territorio nacional que se hallaba ignoto en aspectos naturales como antropológicos. Las comisiones fluviales de inicios del siglo XX continuaron las de la centuria pasada, continuándose hasta la fecha con mejores elementos tecnológicos y científicos.

En la misma línea, en setiembre de 1926 se creó el Servicio Aéreo al Oriente del Perú con dos objetivos principales: patrullar y servir de puente aéreo entre Lima e Iquitos. El entonces Capitán de Fragata Harold B. Grow presidió la comisión de elaboración de la ruta, recomendando cuatro estaciones: Puerto Bermúdez, San Ramón, Masisea e Iquitos. Estos vuelos fueron realizados con máquinas aéreas iguales a los que usaron los pilotos Charles Lindbergh y Clarence Chamberlin en sus *raids* desde Estados Unidos de América a Europa. El 20 de setiembre se organizó el Servicio de Hidroaviación en el Departamento de Loreto.

El Servicio de Hidroaviación sirvió de "punta de lanza" para abrir una ruta aérea a la selva, que uniría Lima, La Merced, San Ramón, Masisea, Contamana e Iquitos. En cada una de estas localidades se establecieron facilidades, y en el curso de los años se llevaron a cabo centenares de vuelos en la zona llevando correspondencia postal, lo que redujo el tiempo de las comunicaciones entre las regiones del Perú[3].

El 14 de febrero de 1950 se estableció el Servicio Industrial de la Marina -actualmente denominado Servicios Industriales de la Marina-, organización que ha construido Unidades Navales de alto bordo, como el petrolero B.A.P. *Zorritos* -el primer buque de alto bordo construido en América del Sur- así como fragatas misileras, buques

2. A iniciativa del Capitán de Navío José Valdizán Gamio, se emitió la Disposición de la Comandancia General de la Marina Nro. 072-78-CG de fecha 20 de julio de 1978, la que instituyó el 30 de julio como el Día del Ingeniero Naval, debido a que, en esa fecha de 1864, se lanzó el *Victoria*.
3. En efecto, también se realizaron vuelos hacia San Pablo, Yurimaguas, Requena, Dos de Mayo, Tierra Blanca, Huancayo, Orellana, Río Napo, Auquimarca, Huancabamba, Oxapampa entre otras localidades de la zona.



multipropósitos, el buque escuela a vela, patrulleras, puentes, unidades mercantes, embarcaciones pesqueras; ha desarrollado el I+D+i en el proceso de construcción naval y sistema de armas, trabajos de metal-mecánica para hidroeléctricas, tanques de agua para reservorios, entre otras; lo que ha permitido llevar conexión, progreso y trabajo a miles de peruanos.

Otro aspecto importante a resaltar, fue la activa y efectiva participación de la Marina de Guerra del Perú haciendo respetar la soberanía nacional ante incursiones de pesca no autorizada en el Dominio Marítimo. El caso emblemático fue el de la flota del armador griego Aristóteles Onassis, la cual fue capturada y multada el 18 de noviembre de 1954, a 166 millas de Paita. Dicha operación contribuyó a la consolidación del país como un Estado que defiende sus intereses en el orden internacional.

Un aspecto de recordación se halla en el medio de la salud, puesto que el 14 de agosto de 1969 se llevó a cabo, en el Centro Médico Naval de Bellavista, la primera operación de trasplante de órganos realizado en el Perú. El éxito de la operación permitió iniciar en el país este tipo de operaciones de alta precisión que ayudó a mejorar la calidad de vida de cientos de pacientes, hasta la fecha. La operación médica fue liderada por marinos médicos que demostraron el profesionalismo naval, sentando las bases de la mejora en la salud del pueblo peruano.

Asimismo, y conforme a los adelantos del armamento naval, en 1974 se llevó a cabo el primer lanzamiento de misil en la



El 14 de febrero de 1950 se estableció el Servicio Industrial de la Marina. Sima- Callao.



región, hecho que complementaba el hito de ser la primera Marina en contar con Unidades Submarinas en aguas regionales desde 1912, siendo los pioneros en el Arma Submarina. Esto sin contar el ingenio de ingenieros en provecho de esta nueva arma, como lo fue, primero en la década de 1860, y luego en la de 1870, Federico Blume y Othon, siendo el Alférez de Fragata Manuel Elías-Bonnemaison Torres de los primeros peruanos en sumergirse en este tipo de unidades submarinas.

El 4 de enero de 1989 zarpó desde el Callao el B.I.C. *Humboldt* rumbo a la Antártida. Esta Unidad fue construida en el SIMA, siendo la plataforma donde se embarcó la primera expedición científica peruana que permitió afianzar la participación del Perú como miembro consultivo del Tratado Antártico. Esto permitió que el Perú tenga capacidad plena de participación en las decisiones referidas al futuro de este continente. Vale recordar que, por su posición geográfica, el Perú es, también, un país Antártico y que actualmente el B.A.P. *Carrasco*, moderno buque adquirido por la Marina de Guerra del Perú, continúa con la labor de servir de plataforma desde la cual se consolida la presencia peruana en la Antártida.

Esta experiencia científica ha sido transversal a la Institución, toda vez que se han desarrollado, con tecnología propia, sistemas de comando y control, sistemas de comunicaciones, elementos operacionales, así como otros artefactos tales como los respiradores artificiales que sirven en el marco de la pandemia del COVID-19.

A partir del 18 de mayo de 1980 y durante más de veinte años, nuestro país estuvo bajo la amenaza de dos grupos delincuenciales terroristas que causaron inestabilidad, desolación, muerte y cuantiosas pérdidas económicas. Los pueblos y las ciudades se convirtieron en campos de batalla de la banda armada maoísta Sendero Luminoso (SL) y del guevarista Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA).

En aquel conflicto, los miembros de la Marina de Guerra, del Ejército, de la Fuerza Aérea y de la Policía Nacional del Perú, combatieron codo a codo con los Comités de Autodefensa en la primera línea de fuego. Enfrentaron emboscadas y fueron el blanco principal de los grupos de aniquilamiento de SL y del MRTA. Aproximadamente, un centenar de marinos sacrificaron sus vidas por la paz de la sociedad. Al respecto, vale sostener que la Marina de Guerra aportó su cuota de esfuerzo y sacrificio para alcanzar la victoria y se siente orgullosa de haberlo hecho de la mano de un pueblo que jamás se acobardó ni se quedó en el balcón observando la desolación que dejaban los grupos terroristas.

Los desastres naturales son parte de la vida republicana. La Marina de Guerra ha estado presente en los momentos de ayuda realizando actividades humanitarias en beneficio de los pueblos damnificados. Los terremotos de 1940, 1970, 1974 y los fenómenos de El Niño de 1982/83, 1997/98 son una muestra tajante de la adaptabilidad de las Fuerzas Navales para realizar acciones no militares, durante el siglo XX.

Otro aspecto importante de la contribución a la construcción del Perú, se dio a través de marinos educados en el Derecho, la Historia, la Medicina, la Geografía y la Educación, quienes dieron sus luces en provecho del conocimiento de la Peruanidad. Valga mencionar los nombres del Alférez de Fragata Rosendo Melo, el Capitán de Fragata Manuel I. Vegas García, el Capitán de Navío Germán Stiglich Álvarez, el Capitán de Fragata Teodosio Cabada, el Vicealmirante Melitón Carvajal Ambulodegui, el Contralmirante (C.J.) Manuel Cisneros Sánchez, el Contralmirante



Buque oceanográfico con capacidad polar B.A.P. *Carrasco* en la Antártida.

(S.N.) Raúl Romero Torres, el Vicealmirante Guillermo Faura Gaig, el Contralmirante Federico Salmón de la Jara, el Capitán de Navío Francisco Quirós Tafur, el Capitán de Fragata Fernando Romero Pintado, el Capitán de Fragata Jorge Ortiz Sotelo, el Contralmirante Francisco Yábar Acuña, el Vicealmirante Fernando D'Alessio Ipinza, el Contralmirante Jorge Brousset Barrios, el Contralmirante Fernando Casaretto Alvarado, entre otros que a lo largo de sus carreras -y después de ellas- dejaron huella en ámbitos ajenos al estrictamente institucional.

Esta nómina incompleta fue antecedida por marinos del decimonónico como el sabio Contralmirante Eduardo Carrasco, el marino diplomático-científico Contralmirante Aurelio García y García, así como por el marino matemático-educador Capitán de Navío Camilo Carrillo; lo que nos permite confirmar que existe una peculiaridad multifacética (digamos "modular") impregnada en los marinos que se dedicaron a faenas ajenas a su profesión naval; pero que no sólo se atrevieron hacerlo, sino que dejaron huella y recuerdo.

En el siglo XXI, la Marina experimentó un periodo de renovación y modernización de Unidades Navales tales como el buque escuela a vela B.A.P. *Unión*, el buque oceanográfico con capacidad polar B.A.P. *Carrasco*, B.A.P. *Pisco*, B.A.P. *Ferré*, entre otros que han permito mantener el alistamiento de las Fuerzas Navales. Esta renovación no se ha detenido, y continúa con la construcción en el SIMA-Callao del B.A.P. *Paita* y la espera del arribo desde Corea del Sur del B.A.P. *Guise*.



Buque escuela a vela *Unión*. Orlando Yantas, 2014. Asociación Nacional ProMarina.



Tal como lo sostuvo el Estadista peruano Coronel Ramón Castilla, en 1851, mientras ejercía la presidencia de la República: "no es la Marina para nosotros un objeto de lujo y de vana ostentación, sino un elemento de orden, por la facilidad y rapidez con que puede transportar las fuerzas de la República, una activa y vigilante custodia del inmenso tesoro de nuestras islas guaneras y un símbolo vivo del Perú que ha desplegado con honor el pabellón nacional en puertos extranjeros", lo cual se complementa con lo anotado por el Coronel de Artillería Manuel de Mendiburu, Ministro de Guerra y Marina en 1845:"La situación geográfica de la República reclama con imperio el fomento de la Marina".

Estas dos reflexiones no han perdido valor con el paso de los años, al contrario, la historia nacional tiene sus horas más oscuras cuando no se dio la atención necesaria a la Marina de Guerra del Perú. Recordemos que aprender del pasado es una forma inteligente de avanzar hacia el futuro. La perspectiva histórica institucional nos permite tener sano orgullo por lo que significa nuestra carrera, así como por el impacto real en la autoestima y conciencia peruana.

Para terminar, me gustaría convocar la memoria de dos marinos que ocuparon los más altos cargos dentro de la Institución, con una diferencia de tres décadas. Sus expresiones, vertidas a continuación, demuestran su vigencia:

"La Marina tiene su peculiar orgullo, y lleva, ante el pueblo peruano siempre muy alta la cabeza; lo admirable de su historia y su tradición moral justifican este orgullo", Contralmirante Enrique Labarthe Durand, Ministro de Marina, 1946.

"Los que forman la Marina de Guerra del Perú, conscientes de sus glorias y tradiciones, están resueltos a cumplir con su deber y normar sus actos de acuerdo a quienes dieron ejemplo de heroísmo", Vicealmirante Jorge Parodi Galliani, Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, 1976.

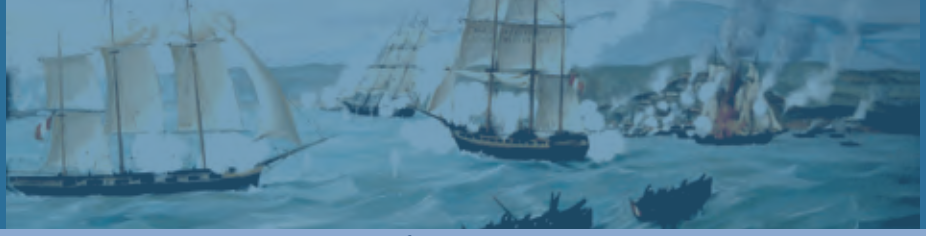
¡Feliz Bicentenario Marina de Guerra del Perú!





ARMADA BICENTENARIA.

NOTAS PARA UNA HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA





FERNÁN ALTUVE- FEBRES LORES
Abogado por la Universidad de Lima. Ha realizado estudios de Doctorado en la Universidad Mayor de San Marcos (Lima) y cuenta con un postgrado en Derecho Constitucional por la Universidad de Salamanca (España). Desde 1994 ha sido socio del Estudio Altuve-Febres & Dupuy Abogados, el cual en 2009 se integró con el Estudio Ugarte del Pino. En 2014, comenzó en ONTIER. Ha sido Presidente del Consejo del Notariado (1999), Congresista de la República del Perú (2000 - 2001) y Regidor Metropolitano de Lima (2011 - 2014). Es Académico de Honor de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación de Madrid y Correspondiente de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas de España. Desde 2015 preside la Sociedad Peruana de Historia.

RESUMEN
Este artículo tiene por finalidad exponer un panorama general de la historia bicentenaria de la Marina de Guerra de Perú, al resaltar no solo su dimensión como institución garante de la soberanía nacional, sino también su dimensión política deliberativa a lo largo de varias etapas de su patriótico devenir y a través de la participación pública de sus más distinguidos exponentes.

PALABRAS CLAVE
Bicentenario de la Marina de Guerra del Perú, Guerra del Pacífico, Almirante Miguel Grau, guerra antisubversiva.

ABSTRACT
The present article has as purpose to explain a general outlook of the bicentennial history of the Peruvian Navy; by not only highlighting its aspect as an institution that guarantees national sovereignty, but also its deliberative political dimension throughout its various stages of its patriotic development and through the public participation of its most distinguished examples.

KEYWORDS
Bicentennial of the Peruvian Navy, War of the Pacific, Admiral Miguel Grau, fight against subversion.

1. La Armada patriota (1821-1826)

La historia de nuestra Armada independiente tiene sus orígenes en los decretos del Protector José de San Martín. Su primer jefe fue el distinguido marino inglés Martin Jorge Guise (1780-1828). La primera nave que enarboló el Pabellón Peruano fue el pailebote *Sacramento* y la primera flota se empezó a conformar con los bergantines realistas *Guerrero* y *Pezuela*. Desde noviembre de ese año se sumaron a la primigenia escuadra la corbeta *Limeña*, la goleta *Macedonia* y la fragata *Prueba* que recibió el nombre de *Protector*.

En 1823 la joven Marina se desempeñó exitosamente al transportar las dos expediciones a los puertos intermedios del Sur, así como al evacuar a Trujillo al gobierno patriota sitiado en el Callao por una ofensiva realista en junio. Al producirse ese mismo año el conflicto entre el Presidente Riva Agüero en Trujillo y el Congreso obstruccionista de Lima, el Jefe de la Armada permaneció leal al primer presidente peruano. Tras



Pailebote *Sacramento,* primera nave que enarboló el pabellón peruano. Museo Naval del Perú.

el derrocamiento de Riva Agüero por la traición del Coronel La Fuente, la Escuadra, y su Jefe, continuaron sus operaciones de bloqueo al Callao, que desde 1824 hasta 1826 permaneció en poder de los realistas.

El 7 de octubre de 1824 se produjo la más importante acción naval de esas operaciones, el combate del Callao, donde destacó por su valor el marino inglés Martin Guise, al mando de la Escuadra aliada peruana-colombiana. Poco antes habían llegado desde Cádiz una Escuadrilla conformada por los bergantines *Constante* y *Aquiles*, así como el navío Asia (72 cañones), al mando del Comodoro Roque Guruceta (1771-1854). Estos buques habían hecho escala en Chiloé, isla que seguía como territorio sujeto al Virrey del Perú. En 1825, luego de la batalla de Ayacucho, estas naves realistas lograron organizar una travesía hacia Filipinas, pero pocas semanas después sus tripulaciones se amotinaron y regresaron a América para entregarse a los gobiernos independientes.

2. La Armada soberanista (1826-1836)

El más importante desafío que debió enfrentar la naciente Armada Peruana como garante de la soberanía nacional fue la guerra que la Gran Colombia le declaró al Perú (3 de junio de 1828). En este serio conflicto se produjo el combate naval de Punta Malpelo (31 de agosto de 1828), donde fueron derrotadas las naves grancolombianas *Pichincha* y *Guayaquileña*, al mando de Thomas C. Wright (1800-1868), por la corbeta peruana *Libertad*, al mando del comandante Carlos García Postigo (1786-1852).



Óleo del Combate Naval de Guayaquil.

Poco después, durante el bloqueo de Guayaquil, se produjo el combate de Cruces (22 al 24 de noviembre de 1828), donde murió en la lucha el jefe de la escuadra, el Vicealmirante Martin Jorge Guise (1870-1828), pero a pesar de ello las acciones navales lograron ser concluidas de manera victoriosa por el Comandante José Boterín (1798-1869). La campaña terrestre, a diferencia de la marítima, fue infructuosa, y en 1829 el nuevo gobierno del Mariscal Gamarra puso fin a las hostilidades.

En 1830, la novel Armada dio muestra de su celo soberanista sin temer al más poderoso adversario de aquella época. Ello ocurrió en un sonado incidente naval, cuando el barco *Hidalgo*, de bandera mexicana, que traía contrabando inglés, fue interceptado por la corbeta peruana *Libertad* y ello casi produce un encuentro armado con las fragatas *HMS Sepphire* y *HMS Tribune*, que trataron de auxiliar a la nave auspiciada por los comerciantes británicos.

Una de las figuras más importantes de este periodo formativo fue el Segundo Vicealmirante de la Armada, Don José Pascual de Vivero (1762-1834), nacido en Sevilla, que se había formado en la flota realista y se mantuvo al servicio del Perú hasta su muerte en 1834. Fue sucedido por el Contralmirante García Postigo, que se comprometió en la guerra civil entre Salaverry y Orbegoso a favor del primero y, tras la derrota de este, se exilió en Chile, su país natal. Ambos marinos son los últimos grandes exponentes de la escuela náutica

española, que daría paso a la nueva influencia británica.

La inquina política del Presidente Luis José Orbegoso (1796-1847) contra la Armada, por no haberlo apoyado, lo llevó a la imprudencia estratégica de ordenar que la flota fuese desarmada en el fondeadero del Callao. Esta medida irresponsable permitió que el bergantín chileno *Aquiles*, durante una supuesta visita de buena voluntad, aprovechase la oportunidad para capturar en una sola noche (21 de agosto de 1836) la barca *Santa Cruz*, el bergantín *Arequipeño* y la corbeta *Peruviana*, sin declaratoria de guerra ni motivo alguno. El jefe chileno al mando, Victorino Garrido, hizo uso de un "ataque preventivo" a la usanza de Lord Nelson frente a la flota danesa (1807) o de Lord Cochrane con la *Esmeralda* (1819).

3. La Primera Guerra con Chile (1836-1839)

La Confederación Perú-Boliviana enfrentó con seriedad la declaración de la Primera Guerra con Chile (28 de diciembre de 1836), pero para entonces el adversario ya tenía el dominio del mar y había logrado poner en práctica su aspiración hegemónica en el Pacífico, como quedó evidenciada en la doctrina Portales, que contiene la carta-instrucción que este chileno le escribió al Almirante Blanco Encalada.

El Gran Mariscal Santa Cruz, consciente del grave error que había cometido Orbegoso desarmando a la flota, trató por todos los medios posibles de reconstruir la Escuadra confederada. En este contexto adverso resulta de la mayor importancia la figura del General Trinidad Morán (1796-1854), quien logró el mérito de organizar y dirigir una expedición naval que tomó las Islas de Juan Fernández, donde rindió a la guarnición e izó el pabellón Perú-boliviano (15 de diciembre de 1837). Luego esta audaz expedición se dirigió al litoral chileno, donde capturó dos

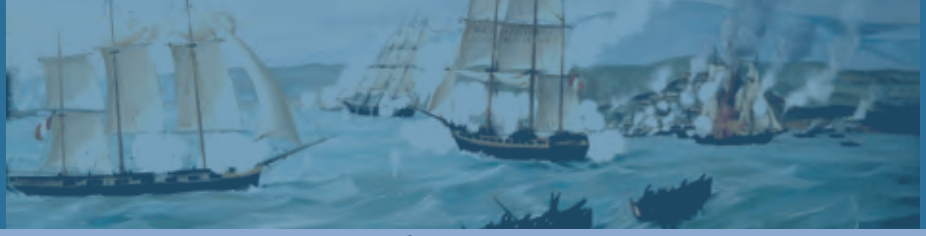


Contralmirante Juan José Panizo y Talamantes. Ángel Chávez. Centro Naval del Callao.

naves mercantes, y bombardeó los puertos de Talcahuano, Huasco y San Antonio. En este último puerto desembarcó tropas de Marina, como también hizo en el puerto de Caldera. A su llegada a Lima, en diciembre de 1837, fue homenajeado por el Protector Santa Cruz. Es muy llamativa que esta magnífica y heroica hazaña naval no haya sido estudiada como se mereciese.

Para contrarrestar la superioridad naval chilena se conformó una pequeña escuadra confederada que operó al mando del Capitán de Fragata Juan José Panizo (1804-1865), héroe de Malpelo, quien dirigió el victorioso combate de Islay (12 de enero de 1838), que le ganó el ascenso a Capitán de Navío (10 agosto de 1838).

Tras la última invasión restauradora de Chile que llegó a Ancón a finales de 1838, el gobierno de la Confederación, escaso de medios navales, conformó con rapidez una



flotilla al mando del marino francés Juan Blanchet y su buque insignia el *Edmond*, que enfrentó a las fuerzas chilenas en el combate de Casma (13 de enero de 1839), pero la muerte en el combate del Comandante confederado arruinó la victoria que se tanto se esperaba. El 20 de febrero de 1839 la Confederación quedó disuelta.

4. La Armada Nacional (1839-1864)

Tras la Primera Guerra con Chile el Perú tuvo que ocuparse de reconstruir su Armada. Para ello, creó en 1840 la Escuela Náutica de Paita, bajo la dirección del sabio y prócer de la independencia Eduardo Carrasco Toro (1779-1865), quien alcanzó el grado de Contralmirante en 1855. Aquel mismo año se inició la adquisición y adaptación de buques para conformar una flota de mediano alcance que pudiese servir para mantener un largo bloqueo sobre el puerto boliviano de Cobija durante la guerra que se tuvo con aquel país entre 1841 y 1843. Tras la desaparición de Agustín Gamarra como caudillo hegemónico en el Perú, se abrió una verdadera "guerra de sucesión" por la silla presidencial que recibió del historiador Jorge Basadre (1903-1980) el prejuicioso y equivocado nombre de "anarquía militar".

En esta guerra de caudillos por la sucesión, la mayoría de los Oficiales de la Armada simpatizaron con la figura del General Manuel Ignacio Vivanco (1805-1874), conocido como el Director Supremo, quien en su juventud había sido cadete naval; pero su gobierno tuvo corta duración y fue vencido en un duelo estratégico por el caudillo que regiría al Perú por casi dos décadas: Ramón Castilla (1793-1867). A él el Perú le debe su primera y esencial doctrina marítima, que se identifica como "Doctrina Castilla" y que ha quedado resumida en la



Ramón Castilla retrato. Archivo Histórico de Marina.

sabia frase: "Si Chile tiene un barco, el Perú tiene dos".

Por esta razón, este mandatario inició un ambicioso programa de adquisiciones navales, que comenzó con la fragata *Mercedes* (1846), tristemente célebre por el naufragio en Casma que costó la vida a 700 personas (2 de febrero de 1854), incluido su valiente Comandante Juan Noel. Siguieron la goleta *Rímac* (1848), que fue el primer buque de guerra a vapor de Sudamérica, y la fragata *Amazonas* (1851), el primer buque de guerra peruano que circunnavegó el



Fragata *Apurímac*. Museo Naval del Perú.

globo (1856-1858), al mando de José Boterín. A ellas se agregó la fragata *Apurímac*, la cañonera *Loa* y el vapor *Tumbes*. Desde 1847 se contaba con el bergantín *Gamarra*, que se hizo famoso por haber sido destinado durante 10 meses a las costas de California (1849), para proteger los intereses peruanos que podían verse afectados por la violenta situación creada por la fiebre del oro en territorios donde el gobierno norteamericano no ejercía control pleno. Esta magnífica Escuadra, conformada gracias a los ingresos obtenidos del guano, le dio al Perú una auténtica proyección oceánica.

Ahora bien, mientras este desarrollo institucional se producía, también es cierto que muchos oficiales estaban imbuidos del sentimiento romántico de la época. No en vano el literato más característico de esta corriente, Ricardo Palma (1833-1919), fue Oficial Administrativo de la Marina. Este sentimiento se expresó, entre los Oficiales, con una alta politización que paradójicamente fue opuesta a la política interna del Presidente Castilla.

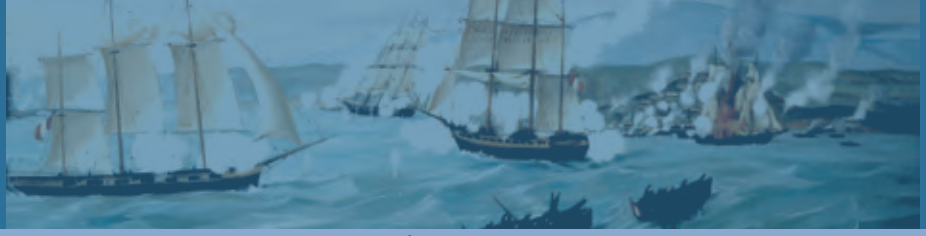
Así se puede entender porque en 1856 toda la flota se levantó en contra del gobierno de Ramón Castilla y en apoyo de su eterno rival, General Manuel Ignacio Vivanco. En esta contienda civil hicieron su aparición jóvenes figuras navales como Lizardo Montero, Miguel Grau, Aurelio García y García o Manuel Ferreyros, a quienes se llegaría a conocer como los "ases de la Marina peruana". En esta guerra civil, el General Vivanco lideró una ineficaz campaña naval sobre los puertos del norte, donde su adversario tuvo que recurrir al auxilio de buques extranjeros, pues solo contaba con el vaporcito *Ucayali*. La falta de una estrategia clara fue causa de la derrota de la flota rebelde, y finalmente su caudillo fue derrotado en Arequipa y tuvo que exiliarse (1858).

A Ramón Castilla también se debe la organización de la fuerza fluvial en la Amazonía peruana con las naves *Morona, Pastaza, Próspero, Napo* y *Putumayo*, que fueron destinadas al Departamento Marítimo y Militar de Loreto (1861), donde gracias a dicha Escuadrilla se fundó la factoría naval de la ciudad de Iquitos (1864). También se incorporaron buques para el servicio lacustre en el lago Titicaca.

Es muy importante resaltar que la "Doctrina Castilla" demostró su acierto en dos momentos cruciales para el país, primero en el periodo 1859-1860, cuando se organizó una gran flota expedicionaria que logró el bloqueo y la exitosa ocupación de Guayaquil, medida con la que se contuvieron las expectativas ecuatorianas hacia la Amazonía, y en el periodo 1865-1866, cuando todas las naciones del Pacífico necesitaron de la Armada Peruana para sustentar su defensa continental ante el conflicto con España.

5. La Armada en crisis (1864-1879)

El conflicto de las repúblicas del Pacífico con España entre 1864 y 1866 desde su inicio produjo una gran presión sobre el gobierno del Presidente Juan Antonio Pezet (1809-1879), quien procurando evitar una



guerra celebró un inconveniente tratado peruano-español que dio como resultado el estallido de una revolución. En esta crisis se produjo un grave motín de la marinería de armada, que se saldó con el asesinato del Contralmirante Juan José Panizo, que cayó defendiendo el orden constitucional (24 de julio de 1865). En noviembre de 1865 el gobierno fue derrocado y se estableció una dictadura.

El conflicto internacional se resolvió tras dos importantes combates navales, el de Abtao (7 de enero 1866) y el del Callao (2 de mayo de 1866), ocasión en que la Marina peruana alcanzó su máximo apogeo en el siglo XIX. También es cierto que por entonces inició su derrotero hacia una crisis terminal que ocurrió en 1879.

Pero estos triunfos navales no pudieron disipar las sospechas que albergaba el dictador Mariano Ignacio Prado (1826-1902) contra los oficiales de la Armada, de quienes desconfiaba por razones políticas. Fue por ello que, estando la flota peruana en el puerto de Valparaíso, el gobierno dictatorial dispuso la contratación del Almirante norteamericano John Randolph Tucker (1812-1883) para que se convirtiera en el nuevo jefe de la Armada nacional. Esta determinación vista como antipatriota hirió hondamente el honor de los marinos peruanos. Por ello, Lizardo Montero, Aurelio García y García y Miguel Grau, entre otros, renunciaron a sus cargos en protesta, lo que motivó su inmediato traslado a la isla de San Lorenzo, para ser procesados por "insubordinación, deserción y traición a la patria". Una corte marcial los absolvió y repuso en sus puestos (11 de febrero de 1867), pero algunos de estos dignos oficiales (como Grau) no quisieron reincorporarse hasta después que cayó la dictadura liberal (5 de febrero de 1868).

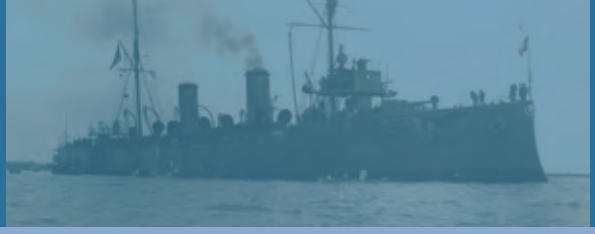
La tensión existente entre la Marina y el



Miguel Grau, Lizardo Montero, Aurelio García y García y Manuel Ferreyros, denominados los 4 ases de la Marina.

Ejército que había creado Prado se manifestó con tintes dramáticos durante la revolución militar de los hermanos Gutiérrez en 1872, cuando los marinos más distinguidos, al mando del Comandante Diego de la Haza, se colocan en favor de Manuel Pardo y Lavalle, hijo de un destacado vivanquista, y se oponen al alzamiento.

La llegada de Manuel Pardo a la Presidencia con el apoyo de la Marina hacía presagiar un relanzamiento de la Armada, pero resultó todo lo contrario. Este mandatario fue el responsable de cancelar la sabia "Doctrina Castilla" por una nueva tesis que el tiempo demostraría absolutamente desacertada. La "Doctrina Pardo" sostenía que ante el riesgo del sur no era necesario mantener una flota respetable, sino organizar una combinación internacional para disuadir a Chile de realizar una ofensiva. Así, la nueva



doctrina se resumía en la frase: "Argentina y Bolivia serán nuestros acorazados".

El tratado defensivo de 1873 entre Bolivia y el Perú que no se pudo extender a Argentina estuvo inspirado en esta idea, y fue la excusa que tendría Chile para decirse amenazado y adquirir modernos blindados que le dieron una enorme superioridad naval en el Pacífico. El Perú, sin recursos por la grave crisis económica que siguió al contrato Dreyfuss y los desaciertos gubernativos del civilismo, solo compró dos pequeñas cañoneras: la *Chanchamayo* y la *Pilcomayo* a lo largo de la década de 1870.

El 6 de mayo de 1877 los partidarios del Nicolas de Piérola, heredero político de Vivanco, capturaron el monitor *Huáscar* en el Callao y se sublevaron contra el nuevo gobierno de Mariano Ignacio Prado, quien declaró de inmediato que la nave quedaba en calidad de pirata para que fuera capturada por cualquier nave. El buque izó la insignia del notable Comandante Germán Astete (1832-1883) y se dirigió al sur a recoger a su caudillo. El 29 de mayo los buques ingleses *HMS Shah* y *HMS Amethyst* quisieron capturar al monitor rebelde, pero Astete se negó a rendirse. Se produjo el combate de Pacocha, que se hizo célebre porque el pequeño buque peruano resistió a la Marina más poderosa del mundo y se entregó luego a las autoridades peruanas en Iquique.

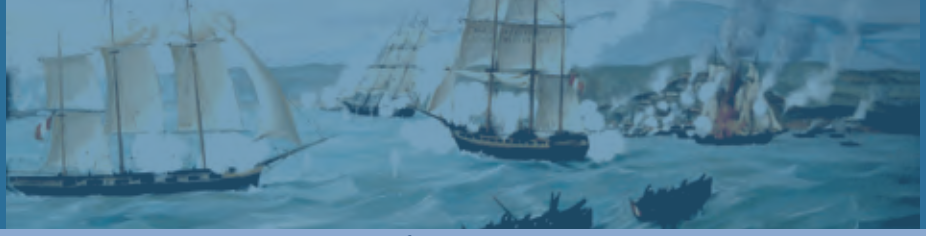
La politización que había dividido a la sociedad peruana también alcanzó a los hombres de mar. Mientras Aurelio García y García o el mismo Germán Astete se adherían al nuevo "pierolismo", otros oficiales como Montero y Grau mantuvieron sus simpatías "pardistas", sin poder predecir que los desaciertos del civilismo resultarían en la terrible debilidad marítima del Perú en 1879.

6. La Segunda Guerra con Chile y sus secuelas (1879-1904)

En 1879, un Perú de políticos despistados y ciudadanos desconcertados se encontró con la Segunda Guerra con Chile. Una



Doble ruptura del bloque del puerto de Arica, 27 de marzo 1880. Spiers. Colección Cabieses García-Seminario



poderosa flota enemiga jaqueó nuestras costas y una digna pero anticuada Armada nuestra le tuvo que hacer frente con más coraje que medios.

La escuadra del Almirante Miguel Grau se destacó por inmensos actos de valor y nobleza como en el combate de Iquique, un ingenio desmedido para realizar correrías audaces, y finalmente el sacrificio supremo en Angamos, que puso fin a la campaña naval. Desde entonces las costas peruanas quedaron a merced del avance del invasor.

Si bien la guerra naval no terminó luego de octubre de 1879, esta se iría reduciendo hasta el ocaso completo de los restos de la Escuadra tras la caída de Lima en enero de 1881. De este último periodo vale la pena resaltar algunos acontecimientos notables. El primero, la doble ruptura del bloque de Arica por la *Unión* al mando del valeroso Comandante Manuel Villavisencio (17 de marzo de 1880), y luego las dos operaciones asimétricas de las "fuerzas sutiles", como en el caso de la destrucción de las naves chilenas *Loa* (3 de julio de 1880) y *Covadonga* (13 de setiembre de 1880). Aquí no debemos olvidar el gran esfuerzo que significó el proyecto de sumergible *Toro* de Federico Blume.

Tras la ocupación de Lima se conformó el gobierno provisorio de la Magdalena, presidido por Francisco García Calderón Landa (1834-1905), quien tuvo como Vicepresidentes al Contralmirante Lizardo Montero y al General Andrés A. Cáceres (1836-1923). Cuando el Presidente se negó a firmar la cesión territorial a favor del invasor fue hecho prisionero y deportado a Chile. Entonces asumió la Presidencia Lizardo Montero, que ha sido el único Oficial de la Marina en actividad que en nuestra historia ha asumido la jefatura del Estado gobernando el país desde la ciudad de Arequipa hasta noviembre de 1883.



Contralmirante Lizardo Montero.

Un hecho interesante ocurrido durante el periodo final de la ocupación fue la estadía, entre agosto de 1883 y julio de 1884, en Lima y Callao, del famoso estratega naval norteamericano Alfred Thayer Mahan (1840-1914), quien se encontraba en labores de patrullaje en el Pacífico sur al mando del *Wachusett*. Él cuenta en sus memorias que fue gracias a sus lecturas de Mommsen en el club inglés de Lima, Phoenix Club, donde encontró la inspiración para escribir su famoso libro *The sea power upon History 1660-1783*, que se publicó en 1890.

En 1885, concluyó la campaña de la Resistencia Nacional dirigida por el General Cáceres, en la cual tuvieron destacada participación importantes Oficiales navales como Manuel Villavisencio o Gregorio

Miró Quesada. En 1886 se inició la etapa de la Reconstrucción Nacional, con la Presidencia del General Cáceres tras expulsar al gobierno colaboracionista de Miguel Iglesias.

Las labores de formación naval se reiniciaron en 1888 a bordo del barco *El Perú*. El 31 de agosto de la 1889 llegó al Callao el crucero *Lima*, construido en Alemania, la primera nave bélica que se incorporó después de la guerra. El Presidente Cáceres adquirió y artilló también los vapores mercantes *Constitución* y *Chalaco*. El *Constitución* cruzó en 1896 el estrecho de Magallanes, con la finalidad de debelar la revolución federal de Iquitos, ciudad fluvial donde por aquellos años del boom del caucho hubo un gran interés por las expediciones científicas en la Amazonía y donde destacó con su exploración a Madre de Dios (1902-1904) el Oficial naval Germán Stiglich (1877-1928).

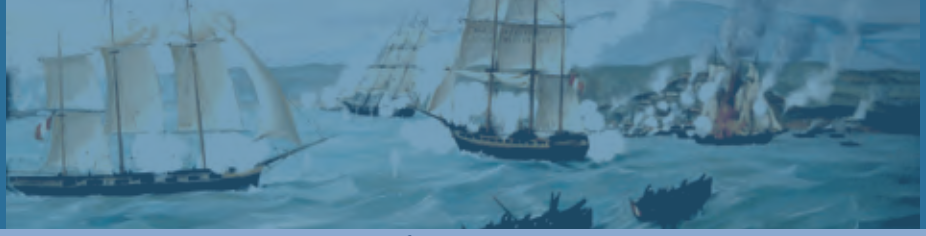
7. La reconstrucción de la Armada (1904-1932)

La reconstrucción de la Armada Peruana está unida a la carrera de un estadista de manera determinante. Nos referimos a Augusto B. Leguía (1863-1932), quien inicialmente como Primer Ministro (1904-1907) y luego como Presidente de la República, en sus cuatro periodos (1908-1912, 1919-1924, 1924-1929, y 1929-1930), puso toda su energía y dedicación para potenciar a la Marina de Guerra.

En 1904 el Perú contrató los servicios de una misión naval francesa a cargo del Capitán de Fragata Paul de Marguerye para formar a los nuevos cadetes de la Escuela Naval. Fue sucedido por el Teniente de Navío José A. Theron, quien se ocupó de promover estudios de perfeccionamiento para los nuevos Oficiales navales en el extranjero. Esta misión también se ocupó



Crucero *Almirante Grau,* 1907. Foto: Archivo Histórico de Marina.





Capitán de Navío Charles Gordon Davy. Archivo Histórico de Marina.

de la reorganización de la Armada, el mejoramiento de su Estado Mayor y su alta capacitación. Una muestra de ello fue la aparición del primer número de la Revista de Marina (1907) y el inicio de las actividades de radiocomunicación (1910), con resultados muy satisfactorios. De este modo, la institución se sumó en la incipiente era de la guerra tecnológica.

Gracias a donativos populares y un préstamo exterior se obtuvo la construcción, en los astilleros Vickers de Inglaterra, de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, que llegaron al país en agosto de 1907. También se adquirieron en Francia los sumergibles *Ferré* (1913) y *Palacios* (1914), primeras naves de su tipo en Sudamérica. El cazatorpedero *Teniente Rodríguez* (1914) fue el primer buque de guerra en cruzar por el canal de Panamá. Lamentable fue el incidente que frustró la adquisición del crucero acorazado *Comandante Aguirre*, pues se verificó que era obsoleto al momento de su compra en 1911. Los pagos se suspendieron en 1914, año en que se abrió el canal de Panamá.

En 1911 la Fuerza Fluvial de Marina concurrió con la cañonera *América* a los triunfos de La Pedrera y Caquetá, en defensa de la soberanía nacional, ante el peligro de un avance invasor en la frontera norte.

Al iniciar el Presidente Leguía la Patria Nueva, se creó el Ministerio de Marina y se contrató una misión naval norteamericana al mando del Capitán de Navío Frank B. Freyer, quien colocó al Capitán de Navío Charles G. Davy en la dirección de la Escuela Naval, con lo que se inició el real proceso reorganizador de la Armada. El 8 de febrero de 1920 se instaló, en la base de Ancón, la Escuela de Hidroaviones con instructores que habían servido en la Royal Air Force del Reino Unido, y quedó en plena actividad en 1925. Poco después, en 1926, se compraron cuatro submarinos norteamericanos de clase R, que dieron la superioridad naval al Perú y fueron determinantes para que Chile firmase el tratado de 1929, por el cual se consiguió la reintegración de Tacna al territorio nacional.

8. La Armada modernizadora (1932-1967)

Al producirse la revolución militar de Arequipa el 22 de agosto de 1930 contra el Presidente Leguía, la Marina se mantuvo leal a este mandatario, pero tuvo que aceptar la constitución de la Junta de Gobierno al mando del Comandante Luis Sánchez Cerro. Contra esta junta estalló una sublevación militar en la fortaleza del Real Felipe a fines de febrero de 1931. El 1 de marzo de ese año Sánchez Cerro se vio obligado a renunciar, pues la Marina de Guerra le denegó su apoyo, así como a los que se levantaron contra Sánchez Cerro.

Tras las elecciones generales de 1931 en que salió vencedora la Unión Revolucionaria de Sánchez Cerro sobre el Partido Aprista de Haya de la Torre, el 7 de mayo de 1932 se produjo una violenta sublevación de tintes apristas entre los marineros de los cruceros *Grau* y *Bolognesi*, que fueron enfrentados con fuego aéreo. El resultado, después de

doblegar a los amotinados, fueron ocho fusilados.

Este suceso y la posterior revolución aprista de Trujillo del 6 de julio de 1932 cambiaron la óptica que habían tenido hasta entonces los Oficiales de Marina, que distaba de los procedimientos del Ejército. Desde entonces la Armada, en tanto primera víctima de la infiltración revolucionaria, asumió un rol de aliado pleno del gobierno del General Óscar R. Benavides (1933-1939).

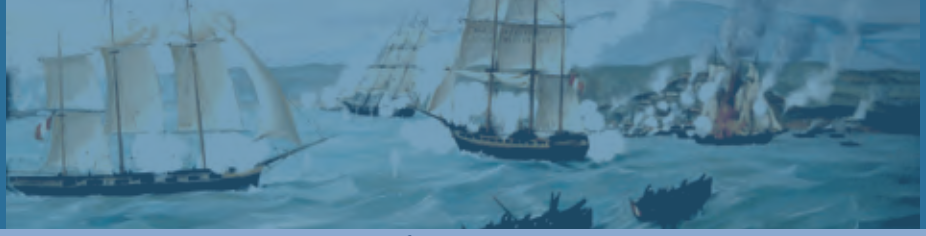
Es durante este gobierno que inicia su carrera "política" la figura más destacada de la Armada en la política nacional, el Vicealmirante Roque Saldías (1892-1974), quien fue Ministro de Salud, Trabajo y Previsión Social y Marina. Entre 1947 y 1948 el Presidente Bustamante y Rivero (1945-1948) lo nombró Presidente del Consejo de Ministros, y durante la Presidencia del General Odría (1948-1956) fue Ministro de Marina (1948-1956) y nuevamente Premier (1954-1956).

La Marina de Guerra tuvo un papel destacado durante el conflicto con Colombia (1932-1933) por el trapecio de Leticia en la costa del Caribe, donde movilizó a dos buques recién adquiridos a Estonia de fabricación rusa, el *Almirante Guise* y el *Almirante Villar*, que proyectaron un bloqueo a esas costas colombianas. En la operación del Pacífico se destacó al *Bolognesi* y a los submarinos *R-2* y *R-3*.

El 3 octubre de 1948, durante una grave crisis política, se produjo un nuevo levantamiento de la marinería aprista, que, tras ser debelado violentamente, lo que consiguió fue consolidar la alianza Armada-Ejército tras la figura del Presidente Manuel Odría, quien había realizado sus estudios de formación en la Escuela Superior de Guerra Naval, y por ello fue uno de los presidentes



SIMA-PERÚ.



que tuvo más cercanía a la visión de los marinos peruanos.

Gracias al Presidente Odría, la declaración sobre las 200 millas de mar soberano (1947) se hizo efectiva al capturar la flota pesquera del armador griego Aristóteles Onassis, que realizaba una pesca ilegal en aguas peruanas, hecho que fue sancionado por la Marina de Guerra del Perú (1954). También el gobierno nacionalista completó la obra del dique seco y el nuevo arsenal naval realizados en 1938, con la creación, en 1950, del Servicio Industrial de la Marina (SIMA).

Durante los gobiernos de Manuel Prado Ugarteche (1956-1962) y Fernando Belaunde Terry (1963-1968) la Marina continuó un programa constante de renovación de su material, al adquirir el nuevo crucero *Almirante Grau* (1959) y al modernizar sus servicios de aviación naval en 1963.

9. La Armada pacificadora (1957-1997)

En 1968 la Marina de Guerra asumió participar de manera institucional en el Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas. Al poco tiempo la Marina empezó a mostrar una opinión disidente con ciertas desviaciones programáticas en el seno del gobierno revolucionario, que resultaron en la crisis política de 1975 y el inicio de la segunda fase.

Es indudable que durante este proceso político se obtuvo una importante modernización del material bélico naval y una capacitación de sus oficiales, que incluso estuvieron capacitados para servir en submarinos de propulsión nuclear, lo que logró una capacidad disuasoria que duraría varias décadas.

A partir de 1980, la Marina, por disposición del gobierno civil, debe asumir la



responsabilidad de la lucha antisubversiva, tanto en las áreas andinas, amazónicas, como en la isla del Frontón, donde se le ordena debelar el motín terrorista de 1986.

Entre los múltiples actos de heroísmo de los marinos es de destacar el enfrentamiento con las fuerzas terroristas de Sendero Luminoso en Aguaytía (Ucayali) el 13 de agosto de 1991, donde entregaron su vida heroicamente 13 combatientes de la institución: los Tenientes Segundos Raúl Riboty Villalpando y Juan Jordán de Vivero; el Oficial de Mar Luis Valdivia Espinoza, el Técnico 3 Enf. Walter Díaz Huamán, y los Cabos Segundos Bernardo Cárdenas Vílchez, William Urbina Medina, Hernán Valdez Bustinza, Manuel Luza Risso, Edgar Ángeles Lobatón, Alex Ramírez Valdivia, Enrique Vargas Bernal, Marco Quispe Ccurahua y Mariano Tesen Huamán.

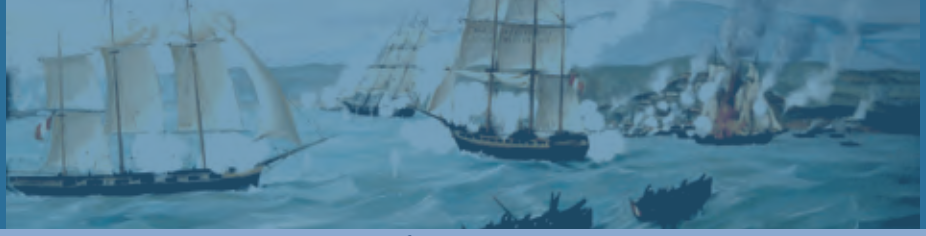
El reto que significó el terrorismo comunista obligó a la Armada a realizar cambios estructurales a una fuerza diseñada para actuar contra un enemigo convencional hacia la lucha con un enemigo no convencional, con la consiguiente tensión institucional que ello demandó. Este periodo concluyó con la participación de las Fuerzas de Operaciones Especiales en el rescate de los rehenes de la embajada del Japón en 1997. Todo ello sin desatender su capacidad operativa exterior, pues tuvo que hacer frente a los conflictos con el Ecuador en Falso Paquisha (1980-1981) y el Cenepa (1995).

10. La Armada y el desarrollo (1997-2021)

A partir de 1997 las labores de la Armada se han enfocado de manera relevante a garantizar la soberanía e integridad



BIC. *Humboldt,* en la Antártida 2013.



territorial, pero también a buscar el desarrollo y bienestar de la población, y en actividades científicas como las expediciones del buque *Humboldt* a la Antártida. Importante logro académico ha sido la construcción del buque escuela *Unión* (2014), que ha venido a colmar un anhelo largamente esperado por la institución.

El 8 de octubre de 2021 la Marina de Guerra del Perú conmemora el segundo centenario de su gloriosa historia y el inicio de una tercera centuria, reluciendo como un faro de esperanza para nuestra Patria.

Bibliografía

- DE LA PUENTE, José. *Los hombres del mar. La Marina de Guerra en la historia del Perú*. Lima: Marina de Guerra del Perú. 1994.
- GUERRA ARTEAGA, Hugo y BALCÁZAR VARGAS, Juan. *El fin del velasquismo y la acción institucional de la Marina de Guerra. 1975*. Lima: Editorial Universitaria. 2017.
- LAGUERRE, Michel. *El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2014.
- LLOSA, Juan Carlos. *El Vicealmirante Roque Saldías Maninat y la modernización de la Armada del Perú*. En: *Revista de Marina*, 2005. Vol. 1, pp. 24-37.
- MELO, Rosendo. Historia de la Marina del Perú. Tomos I y II. Lima: Museo Naval del Perú. 1981.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Rebeliones navales del Callao 1932 y 1948*. En: Apuntes, 1999. Nro. 45, pp. 83-95.
- ROMERO, Fernando. *Historia Marítima del Peru*. Volumen 8. 1850-1870. Lima: Ausonia. 1984.
- VEGAS, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú. 1821-1824*. Lima: Imp. "Lux" de E. L. Castro. 1929.
- YÁBAR ACUÑA, Francisco. *Las fuerzas sutiles y la defensa de la costa durante la Guerra del Pacífico*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2001.



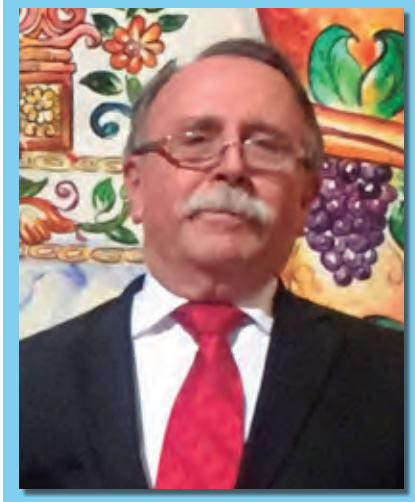




La Numismática del 2 de Mayo







EDUARDO CARLOS DARGENT CHAMOT
Bachelor in Arts. Mayor Economics, Minor in Sociology, St. Mary´s University, San Antonio Texas. (1968); Bachiller en Humanidades (Historia); Pontificia Universidad Católica del Perú (1988); Magister. Historia Pontificia Universidad Católica del Perú. (1999); Maestro. Gestión Cultural, Patrimonio y Turismo. Universidad de San Martín de Porres. Lima, (2006); Doctor en Turismo. Universidad de San Martín de Porres. Lima, (2011); CAEN, 1998. Publicaciones: Libros: 1973 - (con Yasha Beresiner) *Papel Money of Colombia and Peru*. Stanley Gibbons, London; 1979 - *El billete en el Perú.* Banco Central de Reserva del Perú.1988 - *La moneda peruana en el siglo XVII: Reflejo de una crisis.* Universidad de Lima.1995 - Las Casas de moneda de Lima y Potosí. Las Casas de Moneda en los reinos de Indias. Vol. II: Cecas de fundación temprana. Museo de la Casa de Moneda. Madrid; 1999 - Presencia Flamenca en la Sudamérica Colonial. Universidad de San Martín de Porres. Lima, Perú. 2003 - (con Cesar Ferreira) Culture and Customs of Peru. Greenwood Press. Westport, Connecticut, (USA). London, (Inglaterra); 2009 - La cocina monacal en la Lima virreinal.; Universidad de San Martín de Porres. Lima, Perú. 2011 - La ceca inicial de Lima 1568 – 1592. Federación de Entidades Numismáticas y Medallísticas Argentinas. Buenos Aires. 2013 - El vino y el pisco en la historia del Perú. Universidad de San Martín de Porres. Lima, Perú.2021 - Las uvas, el vino y el pisco: Una historia apasionante. Universidad San Juan Bautista. Ica.

RESUMEN
El histórica victoria de la Escuadra aliada en el combate del 2 de mayo de 1866 dejó un conjunto de medallas, monedas, condecoraciones y monumentos como parte de su memoria. El artículo detalla la producción numismática relacionada con el combate y se detiene también en la construcción del monumento al 2 de mayo de 1866 en Lima.

PALABRAS CLAVE
Numismática, combate del 2 de mayo de 1866, José Gálvez, monumento al 2 de mayo de 1866.

ABSTRACT
The historic victory of the allied Squadron at the battle of the 2nd of May 1866 left a set of medals, coins, decorations and monuments as part of its memory. The article details the numismatic production related to the battle; and it also stops in the construction of the monument to the 2nd of May 1866 on Lima.

KEYWORDS
Numismatics, battle of the 2nd of May 1866, José Galvez, monument to the 2nd of May 1866.

En la década de 1860 España, queriendo estar a la par con los otros países europeos que estaban adquiriendo colonias en el África y Asia, participó en las incursiones de los franceses a Veracruz y a motu proprio en una invasión a Santo Domingo.

Esto les dio aires para intentar recuperar algunos territorios en América del Sur y con los argumentos de una expedición científica y la falta del pago de la deuda de la independencia organizaron un ataque velado a Chile, Bolivia, el Perú y Ecuador.

Encontraron una excusa en la muerte de un colono español en una hacienda en la costa peruana para ocupar las islas Chincha, productoras de guano, para con ello cobrarse la supuesta deuda. Esto llevó a una revolución contra el presidente Juan Antonio Pezet encabezada por el general Mariano Ignacio Prado por haber aceptado las humillantes condiciones impuestas por los españoles.

Ante la captura de los chilenos de La *Covadonga*, una de las naves españolas,



Medalla del Congreso Americano de 1864.

el almirante en jefe de la escuadra ibérica José Manuel Pareja se suicidó.

Luego la escuadra unida enfrentó en Abtao a las fuerzas españolas tras lo cual estas bombardearon e incendiaron el puerto Chileno de Valparaíso dejándolo arrasado y causando infinidad de muertos. El siguiente paso de la escuadra invasora fue atacar el Callao, lo que llevó al heroico combate del 2 de mayo de 1866. Tras el fracaso español en la rada chalaca, su escuadra tuvo retirarse para no regresar más.

El resultado numismático de esta epopeya está lleno de medallas, condecoraciones y monumentos que han quedado como testigos. Incluso pasado el conflicto, hubo billetes en los que se rindió tributo al ministro de guerra y héroe del Callao José Gálvez y un billete de Tranways de Lima en el que se ve el monumento del dos de Mayo que presenta a los cuatro países unidos rodeando una columna coronada por Nike.

El primer efecto que tuvo la incursión de los españoles en la numismática fue la medalla que se acuñó en Lima con motivo de la reunión del Congreso Americano realizada en ésta capital para estudiar la situación a la cual asistieron delegados de Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Guatemala y Venezuela. El congreso se instaló el 28 de octubre de 1864.

De los países asistentes, fueron cuatro los que decidieron unirse para enfrentar el peligro común, por estar en el litoral Pacífico de Sud América y amenazados directamente por las pretensiones ibéricas., Bolivia, Chile, Ecuadory el Perú. Esta unión comenzó el 12 de enero de 1866 con la firma de una alianza entre el Perú y Chile y la declaración de guerra a España. Poco después, se unirían Ecuador (el 30 de enero) y Bolivia (el 22 de marzo),

Si bien se ha hecho un breve resumen de los acontecimientos al iniciar esta nota debe recordarse que en el combate de Abtao





Los delegados internacionales.

don Miguel Grau Seminario fue una de las figuras destacadas.

Tras el enfrentamiento de Abtao el gobierno peruano mandó acuñar una medalla a la que tendrían derecho todos los tripulantes de la escuadra aliada, en cuyo anverso se podía leer «A los vencedores de Abtao» y en su reverso «7 de febrero, 57 cañones contra 92».

Lo que aquí se pretende, sin embargo es centrarse en lo que le toco directamente al Perú y eso se encuentra en el glorioso encuentro llevado a cabo en la rada del Callao el 2 de Mayo de 1866 y ver como este hecho ha sido recordado en la medalla, la moneda.

El Combate del Callao, también llamado Combate del 2 de mayo de 1866, fue un enfrentamiento en aguas de este puerto peruano entre una escuadra de la Armada Española, al mando del almirante Casto Méndez Núñez, y las defensas del Callao, bajo el mando del ministro de Guerra don José Gálvez Egúsquiza y en el mar por la escuadra unida.

Ante la imposibilidad de encontrar a la flota aliada para hundirla o capturarla, el nuevo Comandante General de la Escuadra, Casto Méndez Núñez, en cumplimiento de las órdenes dadas por su gobierno, bombardeó e incendió el puerto de Valparaíso. Este puerto estaba indefenso, por lo que el bombardeo fue duramente criticado como un innecesario acto de crueldad contra la población civil. Terminada la acción, la Escuadra puso rumbo a la Isla San Lorenzo, en el Callao con la idea de repetir lo perpetrado en Valparaíso..

Al tener noticias de lo ocurrido en la costa chilena y de la inminente llegada de la flota española, el gobierno peruano inició la construcción y reforzamiento de las defensas costeras del puerto contando desde el principio con la entusiasta colaboración del pueblo.

El día 1 de Mayo el Callao estaba embanderado. Las compañías de bomberos formados básicamente por extranjeros y los equipos médicos apostados en los hospitales estaban todos preparados para apagar incendios y curar a los heridos. Ese día el presidente, general Mariano Ignacio Prado arengó a los combatientes recordando cómo, en tiempos pasados, se había retirado el pabellón español de los castillos del Callao y terminaba diciendo:

> Soldados y Marinos: nuestra causa es la causa de toda América, Defendemos el honor y la libertad de un continente. ¡Viva el Perú!"



Medalla a los vencedores del 2 de Mayo.

Las defensas del puerto estaban compuesta desde el mar por el Monitor *Loa*, el Monitor *Victoria* y los Vapores *Tumbes*, *Sachaca* y *Colón*. Desde tierra esperaban al enemigo doce puntos armados, la torre de la Merced y la Torre de Junín con dos cañones Armstrong de 300 lb cada una; dos fuertes el Santa Rosa y el Ayacucho, siete baterías con cañones de diversos calibre y el famoso cañón del pueblo.

No era poco lo que estaba en juego. Además del honor nacional que ya había sufrido la humillación de la ocupación de las islas Chincha y el tratado Vivanco Pareja, las órdenes dadas a la escuadra española por el Mayor General Capitán de Navío Miguel Lobo y Malagamba eran definitivas. Se trataba de repetir la vergonzosa acción de Valparaíso. El jefe español, que no imaginaba lo que ocurriría unas horas más adelante terminaba su arenga diciendo:

> En el bombardeo de la población no se cesará sino después de ser indudable que la importancia del fuego es tal que la dejara reducida a cenizas.

Tras el triunfo el Perú hizo acuñar una medalla de 77mm de diámetro en recuerdo de la acción del 2 de Mayo. La medalla fue grabada en Londres por el artista Harry Emanuel y muestra en el anverso a los cuatro países aliados representados por sendas amazonas y la inscripción "ALIANZA AMERICANA DE MDCCCLXVI" y al reverso toda el área está cubierta por una vista aérea del Callao en la que se aprecian las torres y el humo en la costa y los buques en la rada. En lo altola representación de Perú y Chile miran la batalla. Esta es una de las piezas más bellas de la medallística peruana.



Medalla acuñada en por el triunfo del Callao. 77mm. Por Harry Emanuel.



Si bien no hubo monedas para recordar la victoria del Dos de Mayo de 1866, tres de una misteriosa series de cuatro billetes de "La Compañía General del Perú" fechados en 1873 que nunca entraron en circulación, fueron resellados en 1880 como fraccionarios de los Incas, moneda de oro creada por el presidente Nicolás de Piérola en su intento por detener la inflación galopante producida durante la guerra con Chile.

En sus cuatro valores, 1, 5, 20 y 100 Soles, los billetes de la Compañía General del Perú llevan la imagen del héroe José Gálvez. En los de 5 y 100 Soles, Gálvez es presentado a la romana con toga y corona de laurel. En el billete de un sol el héroe esta flanqueado por dos fasces, símbolo de la libertad. A la izquierda hay un navío y a la derecha se aprecia una torre y un ferrocarril cruzando un puente, símbolo éste del progreso. La viñeta completa es tomada de la preparada por la National Bank Note Company de Nueva York, impresora de los billetes de la Compañía General.



1 Sol de El Banco de la Compañía General del Perú con la imagen de José Galvez flanquedo por dos fasces.



5 Soles del Banco de la Compañía General del Perú con José Gálvez a la Romana.



20 Soles de El Banco de la Compañía General del Perú con José Gálvez a la derecha. Este billete nunca se emitió ni se resello.



1, 5, 20 y 100 Soles de la Compañía General del Perú con la imagen de José Gálvez a la romana.



Viñeta de la National Bank Note Company para los billetes de la Compañía General del Perú.





1 y 5, Soles de la Compañía General del Perú resellados a Reales y centavos de Inca.



100, Soles de la Compañía General del Perú resellados a Reales y centavos de Inca.

La plaza 2 de mayo.

El Combate Naval del 2 de Mayo de 1866 en la rada del Callao fue considerado en su tiempo como la segunda independencia por lo que el monumento que lo recordase debía resaltar los detalles del evento y el genio del arquitecto y del artista lo logró a la perfección.

Poco después de la contienda, el general Mariano Ignacio Prado, dispuso que se levantase en la colonial plaza llamada "Ovalo de la Reina" en la que se encontraba la portada del Callao, un monumento que recordara el triunfo. Acto seguido se encargó al poeta ecuatoriano Numa Pompilio Llona la elaboración y seguimiento del proyecto.

Llona llamó a concurso en París y se presentaron 36 propuestas siendo la ganadora por unanimidad la del arquitecto francés Edmond Guillaume y el escultor Louis Leon Cugnot.

Si bien Inicialmente la columna debía estar coronada por la estatua del héroe de la jornada, José Gálvez, posteriormente se consideró que el monumento debía honrar a todos los caídos de las cuatro repúblicas y se decidió colocar sobre la columna una Victoria alada que en una mano llevase la espada representando el valor de nuestros guerreros y en la otra la palma del martirio.

En el tercio inferior de la columna cuatro "rostrums" o proas de galera indican en el más puro sentido clásico que lo que se celebra es una victoria naval. En torno a la base cuatro mujeres representan a los países unidos para combatir juntos al enemigo: El Perú, Ecuador, Bolivia y Chile. Bajo estas, unas placas, también en bronce, muestran los momentos decisivos del enfrentamiento

Poco después de haberse cumplido una década del combate, el 29 de julio de 1876 se inauguró la Plaza 2 de Mayo en cuyo centro se colocó el monumento. Con el tiempo se encargó el diseño de la plaza a otro francés, esta vez el arquitecto Claude Sahut y posteriormente el conjunto se benefició con algunas modificaciones hechas por el ingeniero Ricardo



Medalla acuñada con motivo de la inauguración del monumento.

Malachowski y así es como ha llegado a nuestros días

La primera imagen publicada del monumento en el Perú, que fue la que aparece en la medalla diseñada por grabador Robert Britten y acuñada en la Casa de Moneda de Lim. En la medalla se indica que el monumento se inauguró siendo presidente del Perú Don Manuel Pardo el día 29 de julio de 1874. En el centro del anverso aparece la victoria alada con la espada y la palma.

El impacto del monumento en el imaginario local fue tal que, tres años después de su inauguración, la Empresa de Tramways de Lima mandó ilustrar sus billetes de 5 centavos que correspondían a un "pasaje de primera" con la imagen del mismo. Estos billetes fueron impresos por la "National Bank Note Company" de Nueva York y fueron fechados el 28 de julio de 1877.



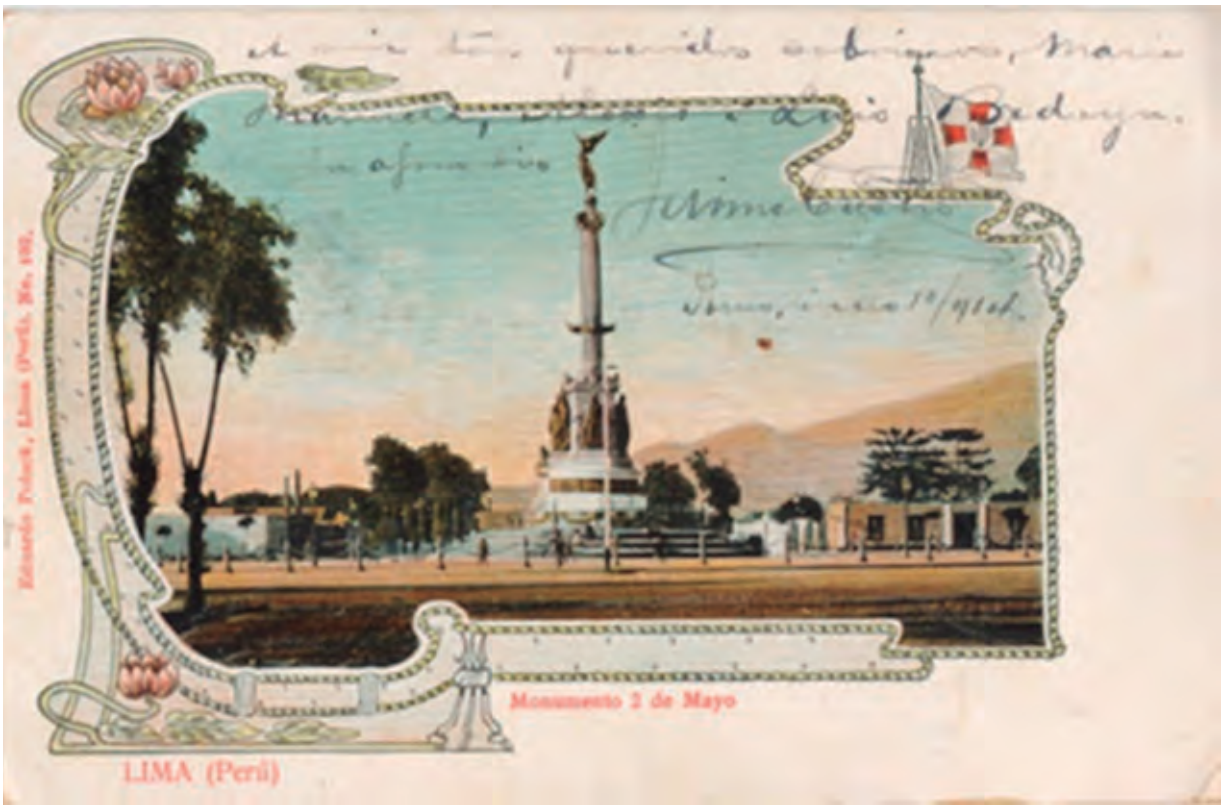
Billete de 5 centavos valido por un pasaje de 2da clase de la Empresa de Tramways de Lima.



El viajero alemán Ernesto W, Middendorf, en sus memorias del Perú, dedica algunas líneas al monumento tal como lo vio, y termina describiendo la escultura del héroe que se encuentra bajo la estatua que representa al Perú de ésta manera: "En la parte que se orienta al mar se encuentra sobre una pequeña plataforma la figura que reproduce la muerte del coronel Gálvez." Bajo ésta se colocó una placa con la siguiente inscripción:

> A los defensores del Perú y la América que renovando las glorias de la Independencia rechazaron la invasión española y sellaron la unión Americana en el Callao el 2 de mayo de 1866. La patria reconocida ha elevado éste monumento para memoria y ejemplo de las generaciones venideras. MDCCCLXXIII.

Desde comienzos del siglo XX fueron varias las postales que se publicaron mostrando el monumento, entre ellas una del mayor productor de postales del Perú Eduardo Polack Schneider. Esta postal, por el estilo del borde se sabe que fue impresa en la primera década del siglo, está fechada a mano en 1914.



Monumento 2 de Mayo.
Eduardo Polack N° 102 (tinta roja) Reverso sin división Fechado: Enero 1, 1914.



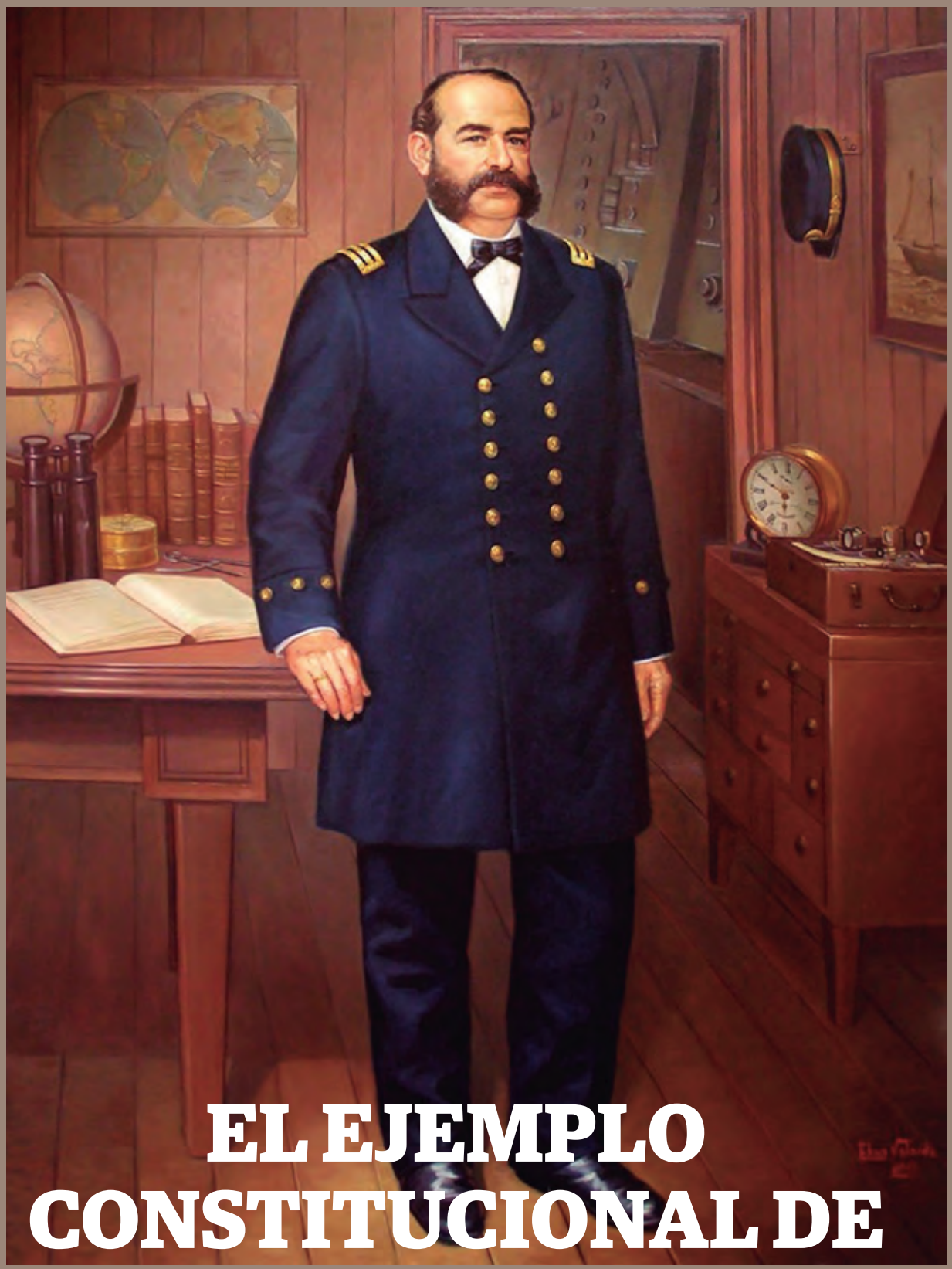
En cuanto a las monedas metálicas relacionadas a esta acción de armas no se produjeron hasta el centenario de la batalla en 1966. Curiosamente en ese año se acuñó una pieza de 20 Soles de plata que no debería entrar en la categoría de moneda ya que no se hizo para circular, función básica para ser llamada como tal, sino como seudo moneda para coleccionistas. Sin embargo, por esos misterios del destino, hubo quienes las consideraron de buena suerte y las usaron en el hipódromo, dándoles, sin querer, el carácter de moneda circulante. La moneda del centenario del dos de Mayo fue diseñada y grabada por el artista de la Casa de Moneda Armando Pareja Landeo, creador de algunas de las piezas numismáticas más bien logradas del Perú.

Como se ha podido ver, el combate del Callao ocurrido el 2 de mayo de 1866 ha estado presente en la numismática nacional desde el primer momento y el recuerdo de ese enfrentamiento considerado como la segunda Independencia ha quedado grabado en metal para recuerdo permanente de las generaciones.





Moneda de 20 soles conmemorativa del 2 de mayo de 1866.



EL EJEMPLO CONSTITUCIONAL DE MIGUEL GRAU





CARLOS HAKANSSON NIETO
Abogado por la Universidad de Lima (1993), Doctor en Derecho por la Universidad de Navarra (1999), y Diploma de Especialista en la Unión Europea (Universidad de la Coruña, 1998). Complementó su formación en la Universidad de Santiago de Compostela (1996-1999) y la Biblioteca Bodleian de la Universidad de Oxford (1997). Es autor de los siguientes títulos: El neoconstitucionalismo. La forma de gobierno de la Constitución peruana (tercera edición 2021), Curso de Derecho Constitucional (tercera edición 2019); entre otros libros colectivos y artículos publicados en revistas nacionales y del extranjero. En la actualidad, ejerce y desarrolla su actividad docente como Profesor Ordinario principal en la Facultad de Derecho de la Universidad de Piura para la investigación y enseñanza del Derecho Constitucional, Derecho Constitucional Comparado y Derecho de Integración.

RESUMEN
La persona y figura de Miguel Grau Seminario destaca por su vocación de servicio incondicional al Perú, sea el lugar donde se encuentre. Su labor como Diputado de Paita refleja un deseo de continuar siendo útil representando a los ciudadanos de la provincia, lugar donde aprendió a querer el mar. Su escaño a los pies de la Mesa Directiva del Congreso, el grito de presente a cargo del Pleno cuando se le pasa asistencia, resaltan la figura de una persona que estudió y ejerció su vocación de Almirante, luego un defensor de la constitucionalidad y finalmente un héroe de la patria para defender sus costas. El artículo que presentamos hace alusión a estas dimensiones que todo peruano debe tener presente cuando el país lo reclama.

PALABRAS CLAVE
Miguel Grau / Huáscar / Arturo Prat / Héroe /

ABSTRACT
The person and image of Miguel Grau Seminario stands out due to his unconditional vocation to Perú, wheresoever he is. His work as Deputy of Paita reflects a desire to continue being useful by representing the citizens of the province, the place where he learned to love the sea. His seat at the feet of the Bureau, the shout of present in the charge of the Plenary Assembly when taking the register to him, emphasise the image of a person who studied and practices his vocation of Admiral, afterwards a defender of constitutionality; and finally, a hero of the homeland to defend its coasts. The article we present makes reference to these dimensions that all Peruvians must take into account when the country demands it.

KEYWORDS
Miguel Grau / Huáscar / Arturo Prat / Hero /

La vida de Miguel Grau Seminario está llena de matices. La historia del Perú realza su vida como Almirante, héroe naval, diputado, pero también debemos destacar que era mejor persona, esposo y padre de familia. Una vida entera haciendo el bien, representante político en el Congreso y defensor de las costas peruanas hasta dar su vida en combate. La dimensión constitucional de Miguel Grau cuenta con dos documentos de enorme magnitud democrática e histórica, que han sido poco divulgados y que deberían considerarse como textos de reflexión obligada en colegios y hasta en las escuelas de los institutos armados en el Perú. Se trata de la firme posición que adoptó la Marina en defensa del orden constitucional y en repulsa al golpe —inicialmente victorioso— de los coroneles Gutiérrez que fuera perpetrado el 22 de julio de 1872.



El primer texto, si bien es un pronunciamiento colectivo de los jefes y oficiales de la Marina, que tiene a Miguel Grau entre los primeros firmantes, lo cual permite suponer que estuvo entre sus principales gestores. El segundo texto podría titularse algo así como "[n]o reconozco otro caudillo que la Constitución". Una frase del propio Miguel Grau, redactada desde el Monitor *Huáscar* a las autoridades y ciudadanos de todo el Sur del Perú, invitándolos a defender el orden constitucional y plegarse contra la actitud de los golpistas. Tampoco debe olvidarse que Miguel Grau es el más importante de nuestros héroes navales, en mi opinión, más importante que el famoso Horacio Nelson, Almirante inglés y héroe del Combate de Trafalgar. Al respecto, la película Master & Commander cita varias hazañas de Horacio Nelson, así como anécdotas de su gran calidad humana[1], pero ninguna semejante y de gran magnitud como al acto humanitario que tuvo Grau con los 57 náufragos de la Corbeta *Esmeralda*, finalizado el Combate de Iquique, o la noble y sentida carta dirigida a la viuda de Arturo Prat Chacón, haciéndole entrega de su espada y otros objetos personales.

I. Miguel Grau, el político y su espíritu democrático

El Caballero de los Mares fue miembro del Partido Civil y, como tal, fue elegido diputado por Paita en las legislaturas de 1876, 1877 y 1878, una etapa de su vida inmediatamente anterior a la Guerra del Pacífico y su inmolación en el Combate de Angamos. Como respetuoso del Estado de derecho, Grau también debió haberse indignado por el inexplicable y alevoso asesinato de Manuel Pardo, jefe del Partido Civil al cual él también pertenecía[2].

Como sabemos, la teoría constitucional reconoce el derecho de insurgencia, es decir, "que nadie debe obediencia a un gobierno usurpador, ni a quienes asumen funciones públicas en violación de la Constitución y de las leyes; añadiendo que la población civil tiene el derecho de insurgencia en defensa del orden constitucional, siendo nulos los actos de quienes usurpan funciones públicas". El derecho de insurgencia fue ejercido por Grau para derrocar la dictadura de Tomás Gutiérrez, movilizando nada menos que el *Huáscar* por todo el litoral del Sur, remitiendo por telégrafo esta circular a todas las autoridades, difundiendo el pronunciamiento del Congreso y conminándolas al respeto a la Constitución y la condena a los golpistas. Recibieron esta circular los prefectos de Arequipa, Cuzco, Puno, Moquegua y Tarapacá, los subprefectos de Arica e Islay, los vocales de las Cortes Superiores de Arequipa, Puno y Moquegua y los alcaldes de Arequipa, Tacna y Tarapacá. Efectivamente, se trató del ejercicio del derecho de insurgencia

Como relata con detenimiento el texto "Reelección y auto elección en el Perú republicano", del 23 de julio de 1872, antes de ser disuelto, el Congreso emitió un Manifiesto donde denunció que se había "perturbado el régimen constitucional" y que "semejante ultraje a la ley, a la soberanía y a los fueros de la Representación nacional, en momentos tan solemnes, importa la consumación del delito de lesa patria". Y agregaba de puño y letra: "(...) sin hacerse

1. Adaptación cinematográfica de las novelas de Patrick O'Brien. Una producción de la 20th Century Fox, año 2003, dirigida por Peter Weir y protagonizada por Russell Crowe, Paul Betany y Billy Boyd.
2. En ambos documentos, junto con el diario del "Huáscar" y las acciones simultáneas seguidas por la fragata "Independencia" y los vapores "Chalaco", "Marañón" y "Sofía", así como la lista de oficiales, profesores y alumnos de la Escuela Naval que prestaron servicios en la "Escuadra defensora de la Constitución", han sido reproducidos en: "El Peruano". Boletín oficial; Lima, miércoles 14 de agosto de 1872; pp. 93-106).



Miguel Grau. Orlando Yantas. Museo Casa Grau de Lima.

cómplice de tan grave atentado, no puede el Congreso, en Juntas Preparatorias, permanecer en silencio porque traicionaría los altos deberes que tiene para con la Nación"; y considerando que "debe pasar a la posteridad un documento que reflejando lealmente el sentimiento público haga execrable la memoria de los autores de tan abominable delito", declaró su condena a la actitud tomada "por una parte de la Fuerza Armada", y considero "responsable ante la nación a sus autores, instigadores y cómplices, considerándolos fuera de la ley".

Finalmente, convocó "al pueblo ya a la parte del Ejército que permanece fiel al orden público y a las instituciones para llamar al camino del deber a los que lo perturban[3]. El temperamento que transmite su manifiesto se explica constitucionalmente si leemos el artículo 38 de nuestra Constitución: "todos los peruanos tienen el deber de honrar al Perú y de proteger los intereses nacionales, así como de respetar, cumplir y defender la Constitución y el ordenamiento jurídico de la Nación".

II. Miguel Grau: diputado por Paita

En 1876 debía efectuarse la renovación de los poderes del Estado, pero ya desde el 31 de enero de 1875, cuando gobernaba el Perú don Manuel Pardo, un grupo de ciudadanos lanzó la candidatura Presidencial del general Mariano Ignacio Prado. El 30 de marzo del mismo año también fue lanzada la candidatura del ya contralmirante Lizardo Montero, llevado por el ala izquierda del partido Civil y los grupos juveniles, pero no contó con el respaldo del presidente Pardo ni de los grupos conservadores y mayoritarios del Partido Civil que se alarmaron por la oratoria liberal de Montero, que le restó partidarios en el sector clerical. Las elecciones primarias en Lima, efectuadas en octubre de 1875, se caracterizaron por ser violentas. El 7 de mayo se realizaron los actos definitivos electorales y no obstante que Prado había viajado a Europa por motivos de salud, logró un amplio triunfo. Como primer vicepresidente fue elegido Luis La Puerta, un anciano general.

La Constitución de 1860 permitía que los candidatos a la presidencia podían postular una senaduría, fue así como el contralmirante Lizardo Montero postuló por Piura y logró un escaño. Los otros dos senadores fueron

3. Véase el acta de la sesión Congreso del 22 de julio de 1872, en: "El Peruano". Boletín Oficial; Lima, martes 6 de agosto de 1872; p.61.



Pablo Seminario y Luis Felipe Villarán que después fue reemplazado por don Manuel Seminario y Vascones, que en su juventud había sido montonero.

El puerto de Paita, como sabemos, fue donde Grau aprendió amar el océano y fueron los paiteños los que con mucho afecto le ofrecieron la postulación para que los representara. Grau aceptó y contó con el apoyo del Partido Civil. Los otros diputados fueron Ignacio García León por la provincia de Piura, el coronel Romualdo Rodríguez, el huancabambino Dr. Ricardo Wenceslao Espinosa, el Dr. Víctor Eguiguren, el periodista Julio Santiago Hernández, Manuel Raygada, el ayabaquino Manuel Castro y el pedagogo Emilio Espinosa.

En la Cámara de Diputados salió elegido presidente el paiteño capitán de navío Camilo Carrillo diputado por Bajo Amazonas, para Primer Vicepresidente Wenceslao Espinosa y como uno de los secretarios el Dr. Víctor Eguiguren. Cuando se iba a elegir al presidente de la Cámara de Diputados, el capitán de navío Carrillo votó por Grau. Cuando se hizo la elección del primer vicepresidente, Wenceslao Espinosa votó también por Grau.

De este modo, Miguel Grau Seminario fue elegido como diputado suplente, pero en junio de 1876 fue llamado para ocupar en propiedad una curul, por lo cual el 5 de ese mes envía la siguiente comunicación:

> Comandancia del "Huáscar"
>
> Don Miguel Grau Seminario.
>
> Al ancla, Callao, Agosto, 5 de 1876.
>
> Señor Capitán de Navío
>
> Mayor de órdenes del Departamento:
>
> Habiendo sido calificado el día de ayer como diputado propietario por la provincia de Paita y debiendo ocupar un asiento en las Cámaras, le aviso a Usted Señor para que, por el digno intermedio del señor Comandante General de Marina, llegue a conocimiento del Supremo Gobierno, a fin de que se me conceda la licencia respectiva, mientras duren los trabajos parlamentarios.
>
> Dios guarde a Usted Señor
>
> Miguel Grau

De este modo, Grau dejó el comando del *Huáscar* y desde el día siguiente asiste al Congreso. En el periódico "Patria" vocero del pierolismo, sus enemigos políticos en la columna "A Granel" que estaba a cargo del periodista Lucas Jaime, decía: "[a]yer se aprobó la elección del Señor Capitán de Navío Don Miguel Grau, diputado por Paita. Representantes como Grau llenos de noble entrega y dignidad jamás desmentidas, serán un refuerzo honroso para la Cámara que necesita de hombres independientes. Le enviamos nuestras felicitaciones tan sinceras como espontáneas."

El 4 de agosto se aprueba en la Cámara de Diputados el dictamen de la Comisión de Poderes, que reconoce y califica sus credenciales como Diputado por Paita. Al día siguiente, Grau informa por el Oficial Mayor de Ordenes del Departamento, que va a ocupar su curul en el seno de la Cámara de Diputados, solicitando la respectiva licencia. En este mismo día se juramenta solemnemente en su Cámara y pasa a integrar la Comisión de Marina. Seis meses duraron las sesiones legislativas. Durante ese periodo presenta un proyecto para reglamentar los ascensos navales, otro para la reorganización del Ministerio de Guerra y Marina, así como un proyecto para ampliar el tiempo de debates, con dos sesiones nocturnas más, lo que mereció una aprobación unánime. El historiador Raúl Porras Barrenechea, en su "Elogio a Grau", dijo que "(...) en el desempeño de





Foto de Miguel Grau tomada en el estudio Courret.

su función legislativa exhibirá la misma sobriedad de gesto y de alma que en la milicia. Habla pocas veces diciendo que no conoce los usos parlamentarios y apoya gastos de magnanimidad y filantropía".

El 29 de setiembre de 1876 el Ministerio de Marina solicita al Congreso que concedan licencia a Grau a fin de que pueda integrar el Consejo de Guerra para juzgar al Capitán de Corbeta Elías Aguirre. El Congreso accede el 3 de octubre. Aguirre había sido comandante de la cañonera *Chanchamayo* que naufragó cuando navegaba el 13 de julio frente a Punta Aguja (Sechura). Era la *Chanchamayo* una cañonera de 600 toneladas construida en 1872, que tenía 2 cañones. Grau pudo darse cuenta que Elías Aguirre era un buen marino, pero no pudo evitar su separación del servicio. Cuando Chile declaró la guerra al Perú, Elías Aguirre solicitó su reingreso al servicio y fue destinado a la *Unión*.

Desempeñando el cargo de diputado, el 30 de enero Miguel Grau es informado que un fuerte maretazo se había producido en el Callao y que el *Huáscar* corría el riesgo de ser varado. Siendo las doce de la noche, partió al puerto y asumió el mando del monitor, donde permaneció hasta las cinco de la mañana siguiente, logrando ponerlo a barco. Se puede notar esa relación sentimental entre el capitán y su embarcación, como si se tratara de un ser vivo, fruto de muchos recuerdos de vida. Un sentimiento natural que también se evidencia en distintos relatos de caballería, de armas y pelotones, compuestos por alegrías, experiencias, penas y formación.

Cuando en julio de 1879 el capitán de fragata, el paiteño Ezequiel Otoya, que era segundo de Miguel Grau en el *Huáscar* pasó a otra colocación, El Almirante Grau solicitó que Aguirre fuera trasladado al monitor como segundo comandante y, cuando se produjo el combate de Angamos el 8 de octubre de ese año, Aguirre murió heroicamente junto con él. La vida le brindó a Grau la oportunidad de reivindicar a Aguirre, a quien consideraba buena personal y oficial, el destino hizo que ambos pasarán a la historia en un combate desigual.

La actividad política de Miguel Grau como representante en la Cámara de Diputados fue ejemplar, análoga a la desplegada en la escuadra; además, presentó interesantes proyectos que contaron con la aprobación de su Cámara; citamos algunos de ellos:

1) Miguel Grau luchó contra las intenciones piuranas de convertir a Paita en el distrito de Piura esbozando su frase: "[n]o solo



como representante de Paita, sino como hijo de ella, lucharé por la permanencia de Paita como provincia", quedando como el más férreo opositor de las intenciones piuranas e incluso ganándose enemigos políticos piuranos, pero ganando a cambio el corazón de todo Paita[4].

III. Miguel Grau. La persona

Como una manera de adornar su vida como ciudadano y hombre político, destaco un acto que, en lo personal, me conmueve de sobremanera. Se trata de la carta dirigida a la Señora Carmela Carvajal, viuda de Prat. Un gesto con el que deseo culminar mi exposición de esta manera, pues la edad Media es muy sensible para los constitucionalistas, la Carta dirigida a la viuda de Prat, es todo un acto de nobleza que se ha perdido en estos tiempos.

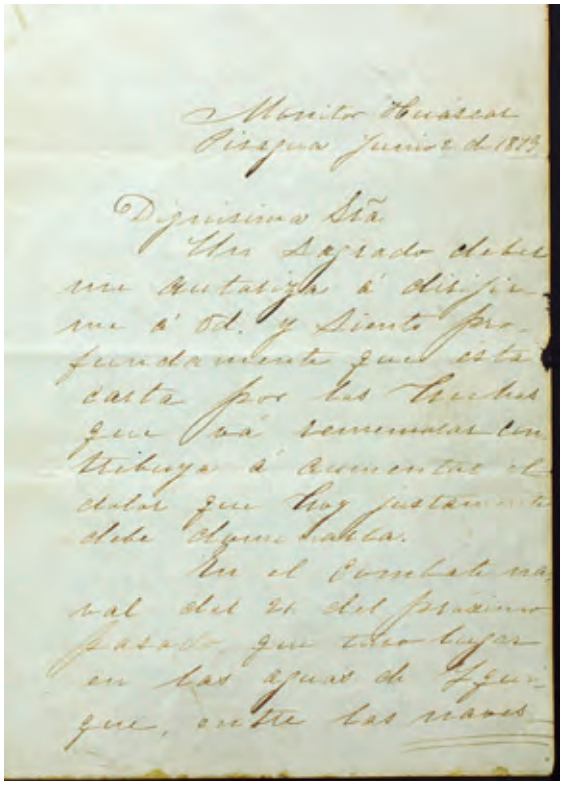
Monitor *Huáscar*

Al ancla, Pisagua, Junio 2 de 1879

Distinguidísima señora:

Un sagrado deber me autoriza a dirigirme a Ud. y siento profundamente que esta carta, por las luchas que va a rememorar, contribuya a aumentar el dolor que hoy justamente debe dominarla. En el combate naval del 21 próximo pasado que tuvo lugar en las aguas de Iquique, entre las naves peruanas y chilenas, su digno y valeroso esposo, el capitán de fragata don Arturo Prat, comandante de la Esmeralda, fue como usted no lo ignorara ya, víctima de su temerario arrojo en defensa y gloria de la bandera de su patria.

Deplorando sinceramente tan infausto acontecimiento y acompañándola en su duelo, cumplo con el penoso y



Carta de Miguel Grau enviada a la viuda de Prat.

triste deber de enviarle las para usted inestimables prendas que se encontraron en su poder, y que son las que figuran en la lista adjunta. Ellas le servirán indudablemente de algún consuelo en medio de su desgracia y por eso me he anticipado a remitírselas.

Reiterándole mis sentimientos de condolencia, logro, señora, la oportunidad para ofrecerle mis servicios, consideraciones y respetos con que me suscribo de usted, señora, muy afectísimo seguro servidor.

La carta de respuesta de la viuda de Prat también es digna del recuerdo, copia de ambas se encuentran, en sendas

4. Sólo como un dato de actualidad, cuando el Congreso de la República pasa lista los parlamentarios, el primer nombre en llamar asistencia es, precisamente, Miguel Grau Seminario; todos los asistentes dicen a la vez: presente. Su escaño se encuentra justo delante de la presidencia del Congreso.



gigantografías enmarcadas, en la Casa Museo Grau en la Ciudad de Piura, a disposición de todos los que deseen aprender de un héroe y mejor persona. Como pensaba mi padre y coincido con él, un intercambio epistolar con el que Miguel Grau convirtió en héroe a Arturo Prat.

Señor don Miguel Grau

Distinguido señor:

Recibí su fina y estimada carta fechada a bordo del Huáscar en 2 de junio del corriente año. En ella, con hidalguía del caballero antiguo, se digna usted acompañarme en mi dolor, deplorando sinceramente la muerte de mi esposo, y tiene la generosidad de enviarme las queridas prendas que se encontraban sobre la persona de mi Arturo, prendas para mí de un valor inestimable por ser o consagradas por su afecto, como los retratos, o consagradas por su martirio como la espada que lleva su adorado nombre.

Al proferir la palabra martirio no crea usted, señor, que sea mi intento inculpar al jefe del Huáscar la muerte de mi esposo. Por el contrario, tengo la conciencia de que el distinguido jefe que, arrostrando el furor de innobles pasiones sobreexcitadas por la guerra, tiene hoy el valor, cuando aún palpitan los recuerdos de Iquique, de asociarse a mi duelo y de poner muy alto el nombre y la conducta de mi esposo en esa jornada, y que tiene aún el más raro valor de desprenderse de un valioso trofeo poniendo en mis manos una espada que ha cobrado un precio extraordinario por el hecho mismo de no haber sido jamás rendida; un jefe semejante, un corazón tan noble, se habría, estoy cierta, interpuesto, de haberlo podido, entre el matador y su víctima, y habría ahorrado un sacrificio tan estéril para su patria como desastroso para mi corazón.

A este propósito, no puedo menos de expresar a usted que es altamente consolador, en medio de las calamidades que origina la guerra, presentar el grandioso despliegue de sentimientos magnánimos y luchas inmortales que hacen revivir en esta América las escenas y los hombres de la epopeya antigua.

Profundamente reconocida por la caballerosidad de su procedimiento hacia mi persona y por las nobles palabras con que se digna honrar la memoria de mi esposo, me ofrezco muy respetuosamente de usted atenta.

Carmela Carvajal Vda de Prat

Para terminar estas líneas dedicadas a un héroe "para todas las estaciones", culmino con las palabras que Bertold Brecht pasó a la historia y que, probablemente, en cada país podamos encontrar a uno[5], o más de una persona, a la que le calza de cuerpo entero el espíritu con el que fueron forjados por la vida: "Hay hombres que luchan un día y son buenos. Hay otros que luchan un año y son mejores. Hay quienes luchan muchos años y son muy buenos. Pero hay los que luchan toda la vida: esos son los imprescindibles. Por eso, considero que Miguel Grau Seminario sobre Derecho Constitucional lo sabía todo: la teoría, la práctica y la tragedia.

5. Eugen Berthold (Bertolt) Friedrich Brecht (Augsburgo, 10 de febrero de 1898-Berlín Este, 14 de agosto de 1956). Dramaturgo y poeta alemán considero como uno de los más influyentes del Siglo XX.

EN HONRA DE GRAU



IN PROMPTU.

¡Miguel Grau - Padre nuestro
que estás en las alturas -
homenaje sincero
para tí, es el que te hacen tántas almas impuras...

El entronizamiento
que ves hoy en tu patria de la olvido y el vicio,
ha de tornar obscuro tu claro pensamiento,
al comprender lo inútil que fué tu sacrificio...

Tú, que tan generoso
en tu adversario fuiste - tal Cristo en el Calvario -
no permitas, que nadie perturbe tu reposo,
si no se muestra digno de tí con su adversario.

O desciende un momento
a la tierra en que, há un siglo, naciste; y los cañones
que te saludan calla, mientras a paso lento
vas a abrir tú las puertas, de todas las prisiones...

Y si los que homenaje
pretenden hoy rendirte, niegan a tu guirnalda
la flor de tal nobleza, tómalo por ultraje,
rasga tus vestiduras y vuélvele la espalda...

Y dueño de tí mismo,
prohibe tú que nadie profane tu grandeza...
No entienden tu heroísmo
¡pues no son capaces de sentir tu nobleza!

José Santos Chocano

Santiago de Chile, 25 de julio de 1934

Av. Pedro de Valdivia,
Calle de Eduardo Llanos, 24.

Santiago,
Julio 25 de 1934.

Sr.

Dr. Luis A. Eguiguren,

LIMA.

Estimado doctor y amigo:

Sólo ayer recibí su [illegible], no [illegible] cuido de su secretaría o por travesura del correo de Lima.

Aunque temo que por la última razón no le llegue a tiempo la presente, cumplo gustoso su encargo, escribiendo al correr de la pluma una breve oración cívica a la memoria del nobilísimo y heroico Miguel Grau. Ojalá que ella sea del agrado de Ud., ya que en su propia carta me sugiere el tema.

Lamento mucho no haber tenido el gusto de haber conversado con Ud. cuando estuvo en Chile e igualmente lamento no haber recibido su obra "En la Selva Política". Ruégole enviármela de nuevo, porque le confieso que su título me ha sugestionado.

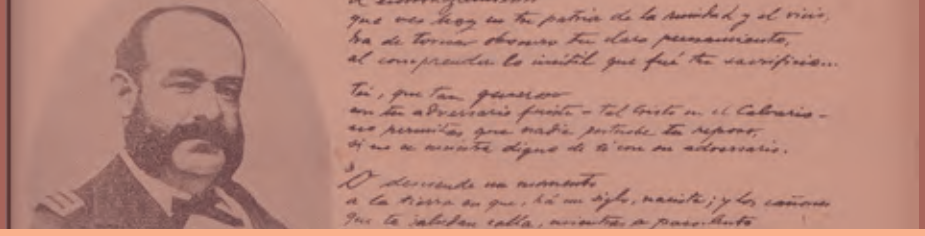
No se olvide de hacerme enviar "AHORA".

Ya Ud. sabe que soy su amigo afmo.

J. S. Chocano

J. S. Chocano

Oración cívica a Grau en el Centenario de su nacimiento. Compuesta por José Santos Chocano por encargo de Luis Antonio Eguiguren.





LUIS FRANCISCO EGUIGUREN CALLIRGOS
Doctor en Filosofía por la Pontificia Universidad Santa Cruz (Roma, 1997). Profesor Ordinario Principal del Departamento de Filosofía de la Facultad Humanidades de la Universidad de Piura (UDEP) desde 1988. De 1991 a 1996 fue Director del Programa Académico de Estudios Generales de la UDEP, y de 2016 a 2019 fue Director del Departamento de Filosofía de la Facultad de Humanidades de la misma casa de estudios. De 1997 a 2001 fue Director de la revista *Mercurio Peruano* fundada por Víctor Andrés Belaunde en 1918. Ha realizado publicaciones sobre ética aristotélica, historia de las ideas en el Perú, y sobre la vida y obra de Luis Antonio Eguiguren Escudero.

RESUMEN
Se ofrece una aproximación al estudio sobre la presencia del Gran Almirante del Perú, Miguel Grau, en la obra escrita y la acción pública del intelectual y político peruano, nacido en Piura: Luis Antonio Eguiguren Escudero. En particular se incide en cómo Grau inspiró a Eguiguren en su acción para favorecer la libertad e integridad moral y material de la patria a través del sacrificio personal.

PALABRAS CLAVE
Miguel Grau, Luis Antonio Eguiguren Escudero, virtud moral, Piura, Perú

ABSTRACT
This paper offers an approach to the study on the presence of the Grand Admiral of Peru Miguel Grau in the written work and public action of Peruvian intellectual and politician born in Piura: Luis Antonio Eguiguren Escudero. Particularly it affects how Grau inspired Eguiguren in his action to favor freedom and moral and material integrity of the country through personal sacrifice.

KEYWORDS
Miguel Grau, Luis Antonio Eguiguren Escudero, moral virtue, Piura, Perú

Si todos los peruanos sentimos digno orgullo de ser compatriotas del Gran Almirante del Perú don Miguel Grau, los piuranos tienen además el especial privilegio de ser sus paisanos.

No es fácil hablar de la personalidad histórica de una figura pública. Muchos factores intervienen en su formación: uno es la visión de la historiografía; otro, por ejemplo, la visión que pervive en el recuerdo y en la gratitud de sus paisanos[1].

Es el caso de don Luis Antonio Eguiguren Escudero (Piura, 21 de julio, 1887-Lima, 15 de agosto, 1967), Magistrado, Historiador, Periodista y Político[2], quien afirmó en sus últimos años de vida: "He recibido de mi

1. DE LA PUENTE CANDAMO, José Agustín. *Miguel Grau.* Lima: Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. 2003, p. 475.
2. Cf. Ley N°24899 estableciendo el 21 de julio de cada año como el "Día del Humanista Peruano" recordando a Luis Antonio Eguiguren Escudero. La ley fue promulgada el 19 de octubre de 1988. Poco antes: el 21 de julio de 1987, se conmemoró el centenario del nacimiento de Luis Antonio Eguiguren Escudero, siendo día festivo en Piura.



Patria un solo y gran privilegio: el haber nacido en San Miguel de Piura. ¡Bendita sea mi tierra natal!"[3].

Eguiguren es muy recordado en Piura por la Ley de Obras Públicas que obtuvo para el departamento y su capital.

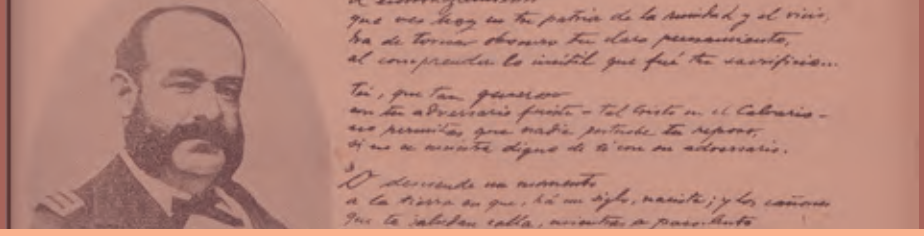
> Hasta 1900, más cerca, hasta 1930; Piura era una aldea. Casas de adobe, de quincha, enyesadas, con techo de paja de dos aguas, en cuyo vértice cabalgaban tinajas por mitad, callejas angostas, retorcidas, deficiente servicio de agua, carencia de desagües, faroles y luna alumbrando la villa y los médanos. Y así hubiera seguido la primogénita ciudad española de América, a no haber sido por Luis Antonio Eguiguren, en realidad el único piurano que, con visión de futuro, en la Constituyente de 1931 presentó y obtuvo la Ley 7796, [que estableció] la Junta de Obras Públicas, instrumento del progreso que ahora nos enorgullece y alienta. Por esto, por solo esto, que es el mejor presente hecho por ciudadano alguno en los 400 años de vida de Piura, Luis Antonio Eguiguren merece el agradecimiento de los piuranos de hoy, de sus hijos y de los hijos de sus hijos. Por este hecho también, la historia, con su veredicto justiciero, considerará a Eguiguren como el primer peruano que convirtió el lirismo descentralista en realidad, pues la Junta de Obras Públicas de Piura fue el primer organismo que manejó sus rentas con autonomía del poder central y sirvió de ejemplo para los demás organismos que están inyectando y fortaleciendo el espíritu descentralista que tanto necesita el país para transformarse y engrandecerse[4].

Eguiguren, en su trayectoria al servicio del Perú, tuvo a Grau como faro esplendente, que orientó su actuar de ciudadano demócrata[5]. Eguiguren se propuso, en su acción cívica y en sus escritos, el firme propósito de honrar a su ejemplar paisano, nuestro héroe epónimo[6].

> Eguiguren fue subyugado por la personalidad y espíritu de sacrificio de Grau. Lo admiró no solo llevado por el paisanaje, por el hecho de amar profundamente la querencia, sino que hizo de su efigie, de su hazaña, de su molde humano, un orgullo genuino de los piuranos[7].

Luis Antonio Eguiguren Escudero nació en Piura el 21 de julio 1887. Gobernaba entonces el Perú el héroe de la Breña, Mariscal Andrés Avelino Cáceres. Luis Antonio, niño, al llegar al uso de razón, hacia 1894, se habrá encontrado con una Piura aún conmocionada por la invasión del Ejército chileno a esa ciudad y su entorno. Su padre, don Francisco José Eguiguren Escudero, había participado en la Batalla de Miraflores cuando contaba con 26 años. Formó "parte de la 5ª. Compañía (cuyo jefe era el Doctor Juan Francisco Pastor) del Batallón de Reservas N.° 4, unidad orgánica de la Primera División; de forma que estuvo en el Reducto N.° 1"[8]. Además, un tío de Luis Antonio, hermano mayor de su padre, Víctor Eguiguren Escudero (1852-1919), había sido miembro del Congreso de Chorrillos que

3. EGUIGUREN, Luis Antonio. *Trozos de Vida*. Lima: s.n. 1964, p. 56.
4. ROBLES RÁZURI, Carlos. En: Diario *El Tiempo*. Piura.17 de septiembre de 1967, p. 5.
5. Cf. EGUIGUREN, Luis Antonio. *Las calles de Lima*. Lima: s.n. 1945, p. 298.
6. "Cuando trata [Eguiguren] el tema histórico de Piura menciona a varios penates nuestros: civiles y militares, artistas y hombres de pensamiento. Pero quien es el resumen de las bondades de la tierra y de la Patria es precisamente el Caballero de los Mares. ESTRADA, José Hipólito. *Luis Antonio Eguiguren*. Piura: Cámara de Comercio y Producción de Piura. 2000, p. 61.
7. ESTRADA, op. cit., p. 61.
8. ROOSEVELT, Maxdeo. *Personajes de la Justicia Militar*. Lima: Fuero Militar Policial. 2014, p. 49.





sesionó en plena ocupación militar chilena, cuando era Presidente de la República, con sede en la Magdalena, don Francisco García Calderón Landa.

Luis Antonio Eguiguren hizo sus estudios escolares en Piura, en el Colegio San Miguel[9]. Parte de la secundaria la cursó en Lima, en el Colegio de la Inmaculada. Luego hizo estudios universitarios en San Marcos. Escucharía a sus maestros sobre los recientes hechos de la Guerra del Pacífico[10] de los que ellos eran testigos directos. Eguiguren forma parte, de hecho, de la llamada "generación del 900, aquella de quienes nacen al filo de la guerra, inmediatamente después de esta, entiende que el servicio al país y la tarea de la reconstrucción nacional pasa por el conocimiento y el estudio de lo peruano"[11].

Su convicción respecto a la existencia de una patria, una nación y una tradición bien definidas en el Perú era sumamente clara[12]. Así, entre los 20 o 21 años, de edad, publicó su primera obra escrita: "Los símbolos de la patria"[13]. Estaba firmemente convencido de la realidad del Perú, de su unidad nacional, más allá de la variedad de los habitantes de las distintas regiones, sus procedencias de nacimiento e historia familiar. Reconocía los defectos de muchos peruanos[14] y deseaba contribuir a superarlos. Tenía un profundo amor a la patria[15], probado en su acción pública[16] desinteresada, desde

9. Cf. Gratitud a sus maestros sanmiguelinos: carta. ESTRADA, *op. cit.*, p. 61.
10. Por ejemplo, entre los maestros de Eguiguren en San Marcos está Carlos Wiesse Portocarrero (1859-1945), quién se expresa así del héroe: "«Los hechos gloriosos de Grau despertaron el más frenético entusiasmo: la prensa de América y de Europa ponía su nombre en el rango de los más famosos marinos; el pueblo de rendía faustuosas ovaciones: el Congreso del Perú lo elevó a la clase de Contralmirante» (Wiesse 1934: 108)." Citado por DE LA PUENTE CANDAMO, op. cit., p. 494. La obra de Wiesse es: WIESSE, Carlos. *Historia del Perú. La República*. Lima 1934.
11. DE LA PUENTE CANDAMO, *op. cit.*, p. 494.
12. Una interesante investigación sobre nación y tradición en el Perú —se ha tenido en cuenta aquí— se encuentra en: SANDERS, K. *Nación y Tradición: cinco discursos en torno a la nación peruana 1885-1930*. Lima: PUCP. FCE. 1997.
13. EGUIGUREN, LUIS ANTONIO. *Los símbolos de la patria: trabajo histórico presentado en la actuación patriótica de la "Escuela Técnica de Comercio.* Lima: Edición gráfica de la Tipografía "El Perú". 1908.
14. Al respecto publicó, por ejemplo, el libro: EGUIGUREN, Luis Antonio. *La holgazanería en el Perú*. Lima: E. Moreno. 1915.
15. Manifestado, por ejemplo, en el lema del partido político que fundó el 6 de junio de 1933: "Sólo el patriotismo salvará al Perú". El partido se llamó: Partido Social Demócrata.
16. En 1945 asumió, en sus publicaciones en el diario *"La Prensa"* (Lima), el seudónimo latino Multatuli. Que se entiende: de muchas cosas me he hecho cargo. Por entonces, ya había sido Secretario del Ministro de Hacienda (1910-1911), Concejal de Lima (1914-1920), Director del Archivo de la Nación (1914), Secretario "ad honorem" de la legación peruana ante la Santa Sede (1924), Alcalde de Lima (1930-1931), Presidente de la Asamblea Constituyente (1931-1932), fundador del partido Social Demócrata, candidato que triunfó en las elecciones generales anuladas de 1936. Había publicado cerca 20 libros sobre el Perú con su propio peculio. Había donado sus emolumentos de representante por Lima, en el Congreso Constituyente, a la compra de útiles escolares para los niños de los colegios públicos. Esta donación la certificó con contadores públicos. Cf. EGUIGUREN, Luis Antonio. *El Usurpador*. s/n: Talleres gráficos Ahora. 1939, p. 186-189.



muy joven. En esto la figura de Grau es guía decisiva. La independencia del Perú era, para Eguiguren, concebida y conseguida por los peruanos[17]. Dedicó prácticamente toda su vida a trabajar para demostrarlo a través de documentos históricos: su primer libro publicado —resultado de paciente investigación en archivos— sobre la emancipación[18] del Perú data de 1912. Tenía 25 años. Su último libro al respecto es de 1967[19], publicado poco tiempo antes de su deceso a los 80 años.

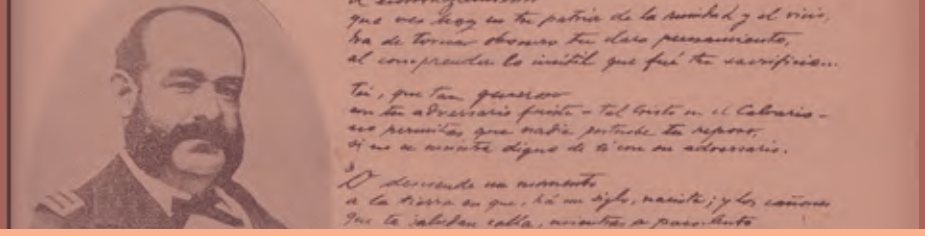


Rifa Pro fondos para la construcción del Monumento a Grau en Lima y Piura.

La admiración de Luis A. Eguiguren hacia Grau es consecuente con su propia tradición familiar. Su abuelo, don Vicente Eguiguren Riofrío (1819-1884), en octubre de 1879, cuando era Presidente del Concejo Departamental de Piura, dio las condolencias oficiales de la tierra natal del héroe de Angamos, a su viuda. Así se dirigió don Vicente a doña Dolores Cabero viuda de Grau, según se lee en el diario *El Comercio* de Lima el 30 de octubre de 1879[20]:

> Los hombres como vuestro ilustre esposo, que dan días de inmarcesible gloria á los pueblos y les honran y enaltecen con sus grandes hechos, terminan por ofrecerles el sacrificio de su existencia, á fin de que su memoria sirva en todo tiempo para enardecer los corazones capaces de seguir tan noble ejemplo, y para retemplar los espíritus que sienten el desfallecimiento.
>
> Tal es el gran papel que la providencia ha reservado al Contralmirante Grau, y ojalá que esta consideración os sirva, señora, de algún lenitivo para vuestro justo dolor, al cual se asocian todos los pueblos de la República, y entre ellos los del departamento de Piura, con cuya representación nos honramos.
>
> Dignaos aceptar, junto con nuestro sincero pésame, los sentimientos de especial consideración con que tenemos el alto honor de suscribirnos vuestros muy respetuosos servidores. —Q.V.M.B.

17. El debate —tenido en cuenta aquí— respecto al rol de los habitantes del Perú en la independencia del país se puede consultar en: CONTRERAS, C. y GLAVE, L.M. Editores. *La independencia del Perú: ¿concedida, conseguida, concebida?* Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2015.
18. EGUIGUREN, Luis Antonio. *Guerra separatista del Peru, 1812: la revolución separatista del Perú á la luz de documentos inéditos*. Lima: San Marti y Cía. 1912.
19. EGUIGUREN, Luis Antonio. *Hojas para la Historia de la Emancipación del Perú*. Tercer tomo. Lima: T. Scheuch. 1967.
20. Esta cita del diario *"El Comercio"* de Lima me ha sido muy gentilmente proporcionada por el Capitán de Corbeta Michel Laguerre Kleimann, apreciado investigador de nuestra historia patria. Agradezco especialmente su tan fina atención de haberme permitido conocer un importante detalle de la vida y obra de mi tatarabuelo don Vicente Eguiguren Riofrío.



Es notable que, en el primer párrafo del escrito anterior, don Vicente Eguiguren destaca a Grau como un personaje ejemplar de alcance universal a escasos 22 días de su inmolación en Angamos.

El padre de don Luis Antonio, Francisco José Eguiguren Escudero (Piura, 1855-Lima, 1921), quien tenía amistad con Grau[21], le ofreció también ejemplo claro de honra al héroe epónimo. Dan testimonio de ello, por ejemplo, las noticias que encontramos en *El Perú Ilustrado*:

> Bacigalupi [editor de *El Perú Ilustrado*] tuvo la iniciativa loable de organizar una colecta pública voluntaria, tal como se desprende de la siguiente cita:
> "Hablando ayer con nuestro editor Peter Bacigalupi y varios de nuestros colaboradores, sobre la manifestación que debe hacer en breve "EL PERÚ ILUSTRADO" á (sic) la memoria del ilustre marino, ocurrióle (sic) al Sr. Bacigalupi felicísima idea que se propone llevar á (sic) la práctica y que calurosamente es aplaudida por todos los presentes [...] Propónese, pues, el Señor Bacigalupi iniciar una suscrición [sic] popular, cuya cuota foja será de 10 CENTAVOS para costear un *monumento al heroico Miguel Grau, que deberá erijirse [sic] en esta capital, en la plazuela del Teatro, por ejemplo (El Perú Ilustrado* (1889, [...] (102): 1271)"[22].

Francisco José Eguiguren Escudero, siendo Alcalde de Piura, promovió esta colecta pública. Así se lee en esta carta, publicada en *El Perú Ilustrado*[23]:

> Piura, diciembre 16 de 1889
> Sres. Peter Bacigalupi y Co.
> Lima
> Muy señores míos:
> El día de la inauguración del ferrocarril de esta ciudad a Catacaos se inició entre los asistentes á la ceremonia una suscrición para el "Monumento a Grau" que se trata de erigir en la capital, y se me comisionó para que recibiera las erogaciones.
> Habiendo concluido mi cometido, tengo el agrado de remitir a Uds. ciento cuarenta y dos soles, cincuenta y seis centavos fuertes (S. 142 56 [ilegible]) que es la suma colectada según aparece en la lista adjunta, en una letra número 79 de Eguiguren Hns., á cargo del señor Adolfo L. Figari de Lima, á la orden de Uds.
> Les estimaré que me acusen recibo por esa suma, y que, si les es posible, hagan publicar la lista de los erogantes.
> Soy de Uds. atento y S.S.
> (Firmado)—F. J. Eguiguren

Como sabemos, la sobresaliente vocación de servicio que tuvo don Miguel Grau lo llevó a participar en la política nacional[24]. Con Grau coincidió en el Congreso de la República Víctor Eguiguren Escudero, antes mencionado, tío de don Luis Antonio. Don Víctor representaba a Piura en el Parlamento junto con Grau, quien era 18 años mayor en edad. Víctor Eguiguren participó activamente en la iniciativa de

---

21. "Ella Dumbar Temple presenta una relación de amigos de Grau que es útil transcribir: Germán Astete (…) Francisco José Eguiguren (…) Acislo Villarán (Temple 1979 50-51)" Citado por: PUENTE CANDAMO, *op. cit*., p. 229. La obra de Temple mencionada es: TEMPLE, Ella Dumbar. *El Victorial de Miguel Grau*. Lima. 1979. Separata de la *Revista de la Universidad de San Marcos*, N°20.
22. VICTORIO CÁNOVAS, Emma Patricia. *El Perú Ilustrado* y los héroes de la Guerra del Pacífico. 2014. En: *Escritura y Pensamiento*. Año XVII, N.°35, 2014. p. 63 y 64.
23. *El Perú ilustrado*, Año 3°, Semestre II, N°147, sábado 1° de marzo de 1890, p. 1491.
24. Cf. HAMPE MARTÍNEZ, Teodoro. *Miguel Grau, protagonista político*. Piura: Municipalidad Provincial de Piura. Fondo Editorial. 2013.



proyectos legislativos en reconocimiento de la valía de Grau. El 31 de julio de 1879 fue uno de los ocho diputados que presentaron el proyecto de ley[25] que proponía al Congreso:

1. Elevar a la alta clase de Contralmirante de la Escuadra Nacional al capitán de navío D. Miguel Grau.
2. Conceder a los jefes, oficiales y tripulación del monitor *Huáscar* una medalla de honor, por los hechos gloriosos del 21 de mayo y 9 de julio.

En su libro *Las calles de Lima*, Eguiguren, refiriéndose a las casas de la calle Lártiga (actual cuarta cuadra del jirón Camaná), manifiesta la cercanía que tuvo con familiares próximos de Grau, como su hermana doña Dolores:

> En esa misma casita vivió desde antes de la guerra del 79 hasta 1910 más o menos. La virtuosa y patriota señora Dolores Grau vda. de Gómez, hermana del Almirante Grau, el peruano de más alta graduación en el corazón de la Nación, y el más consecuente con los derechos de la civilidad, que ha tenido el Perú. La casa de la señora Grau vda. de Gómez era el obligado asilo de todos los hijos del departamento de Piura, que al llegar a la capital sentían la necesidad de conocer a la hermana del hijo predilecto del Perú. Luego, después de conocerla, quedaban tan vinculados con la nobilísima y sencilla matrona, que esa casa fue siempre una romería de visitantes y de "encargos" que se hacía a la abuelita de pobres y ricos piuranos[26].

Eguiguren asimismo tuvo amistad con Rafael Grau Cabero (1876-1917), hijo del Gran Almirante del Perú. Entre el 4 de febrero y el 15 de mayo de 1914, Rafael Grau fue Ministro de Justicia, Instrucción, Culto y Beneficencia del Perú. Así lo refiere Eguiguren:

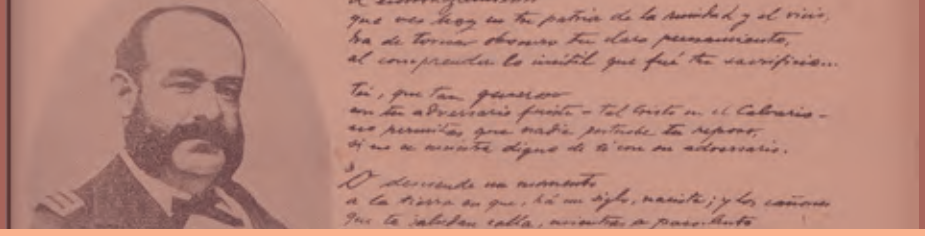
> Nombrado director del Archivo Nacional por mi buena amistad con Rafael Grau, vecino de mi domicilio y Estudio [en Lima], y por las relaciones de fervorosa admiración con el glorioso Almirante y gran amistad con la hermana señora Dolores Grau vda. de Gómez, acepté [ser Director del Archivo Nacional][27].

Como resultado de su periodo, siendo Director del Archivo, Eguiguren elaboró y publicó, en 1949, un estudio histórico sobre el Archivo con un breve inventario de expedientes[28]. La Resolución Suprema 187 del 19 de julio de 1949 del gobierno peruano de entonces reconoció este estudio como un "valioso aporte a la obra de la catalogación integral del Archivo Nacional".

Al Gran Almirante del Perú se refiere Eguiguren, en varios pasajes de su obra escrita, de un modo que evoca cómo los célebres filósofos humanistas clásicos griegos, Platón (c. 427-347 a.C.) en sus *Diálogos* y Aristóteles (c. 384-322 a.C.) en sus tratados de filosofía, se refirieron a su gran maestro de ética, Sócrates.

Es interesante tomar en cuenta, en este contexto, que el término griego aplicado a Sócrates en la ética aristotélica es

25. "Proyecto de ley para ascender al rango de Contralmirante al Capitán de Navío Miguel Grau, firmado por los diputados Roque Unzueta, (…) Víctor Eguiguren y Manuel Moreno y Maíz. Lima 31 de julio de 1879 (AGCR, Cámara de Diputados, 1879, leg. 4)". Citado por: HAMPE MARTÍNEZ, T. *Miguel Grau protagonista político*. Piura: Municipalidad Provincial de Piura. Fondo Editorial. 2013, p. 128-129.
26. EGUIGUREN, *op. cit.*, 1945, p. 18.
27. EGUIGUREN, Luis Antonio. *El Derecho del Perú Virreynal. Crisis del Derecho y Justicia*. Lima: T. Scheuch. 1964, p. XCII.
28.| EGUIGUREN, Luis Antonio. *El archivo nacional del Perú: breve inventario de expedientes*. Lima: Imprenta de Torres Aguirre. 1949.



"spoudaios"[29]: norma viviente de excelencia moral[30]. Este sustantivo griego designa a la persona ejemplar cuya vida se nos presenta como accesible de ser emulada: no lejana, inalcanzable por quien carezca de supuestos dones innatos.



PAGINA DOS — AHORA — Lima, miércoles 20 de junio de 1934

El Dr. Luis A. Eguiguren, Obsequia Un badilejo de Oro, con el cual se Colocará la 1ra. Piedra del Monumento á Grau en Lima

SOLICITA DEL COMITE DEL CENTENARIO QUE SE RIFE DICHO OBJETO EN TODA LA REPUBLICA PARA DEDICAR SU IMPORTE A INCREMENTAR LOS FONDOS PRO MONUMENTOS EN LIMA Y PIURA

Recorte de "Ahora. Diario de la tarde" fundado por Luis Antonio Eguiguren Escudero. El diario comenzó a circular en Lima el 8 de mayo de 1934. Contaba con talleres propios. Su tiraje, según su fundador, llegó a ser más del doble que el de "La Prensa", "La Crónica" y "El Universal" juntos. El diario promovió el inicio de las obras del monumento a Grau en Lima.

> [El] conjunto de virtudes humanas, de actitudes, de limpieza en su vida personal y en su relación con los demás, acerca a Grau y permite verlo como un peruano ejemplar y muy digno; un peruano que, antes que guerrero y hombre generoso y heroico, es un observante de las obligaciones, de los deberes de la persona humana[31].

Es importante resaltar aquí que la noción de virtud moral formulada por Aristóteles en su *Ética a Nicómaco* es: "hábito electivo [...] regulado en la forma en que lo regularía la persona prudente"[32]. Persona prudente se entiende, en este contexto, equivalente a "spoudaios".

Aristóteles expresa, también en su *Ética a Nicómaco,* que no nos fijamos en la virtud simplemente para saber lo que es, sino para ser virtuosos[33]. Para ser virtuosos hay que lograr adquirir, respecto al comportamiento moral excelente, la misma disposición del «spoudaios»: del ser humano que ya es virtuoso, es decir, querer decididamente tal comportamiento en sí mismo, por su propio valor, porque se ha llegado al convencimiento, a la plena seguridad, de que es el mejor modo de vivir para uno mismo. Esta es la actitud del héroe: escoge su conducta por el valor que esta tiene en sí misma, sabiendo que, por actuar así, vendrán todos los auténticos bienes[34].

Los pensadores cristianos[35] asumen el denominativo griego "spoudaios" antes citado, y lo aplican a la persona que valora su vida responsablemente, cultivándola mediante el desarrollo de virtudes —hábitos excelentes adquiridos por decisiones libres asumidas cotidianamente— para ofrecerla a su Creador y, por Él, a todos. Comprende que actuar así es lo mejor también para sí mismo. El héroe, el santo según el cristianismo, tiene claro que no desperdicia su vida cuando la ofrece por causa justa,

---

29. "Este término reúne los calificativos de bueno, diligente, serio, virtuoso, honrado, es decir empeñado en obrar bien". EGUIGUREN CALLIRGOS, Luis Francisco. *Estudio sobre la bondad moral en Aristóteles*. Roma: Pontificium Athenaeum Santae Crucis. Facultas Philosophiae. 1996, p. 45.
30. INCIARTE, Fernando. *El reto del positivismo lógico*. Madrid: Rialp. 1974, p. 214.
31. DE LA PUENTE CANDAMO, *op. cit.*, p. 476.
32. ARISTÓTELES. *Ética a Nicómaco.* 1106b35-1107a5
33. ARISTÓTELES. *op. cit.* 1023a23-30.
34. SAGRADA BIBLIA. Libro de la Sabiduría 7, 11.
35. "Spoudaios" es traducido al latín por Guillermo de Moerbeke, en su traducción de la Política de Aristóteles que data del siglo XIII, como "studiosus", sujeto de la "studiositas", virtud humana que deriva de la acción de "studere": aplicarse, esforzarse, ser diligente. Cf. Pappin, G. Directing Philosophy: Aquinas, Studiousness, and Modern Curiosity. 2014. En: *The Review of Metaphysics*, 68(2), 313-346.





La Ciudadanía Nacional Reclama el Monumento al Gran Almirante

CON UN MIEMBRO DEL COMITE

CON LOS MIEMBROS DE LA COLONIA PIURANA

EN LA MUNICIPALIDAD

Miguel Grau, cuya gloria reverdece cada día en el horizonte nacional, y cuya memoria será proximamente petrificada en el bronce y en la piedra, en un magnífico monumento en el mismo corazón de Lima.

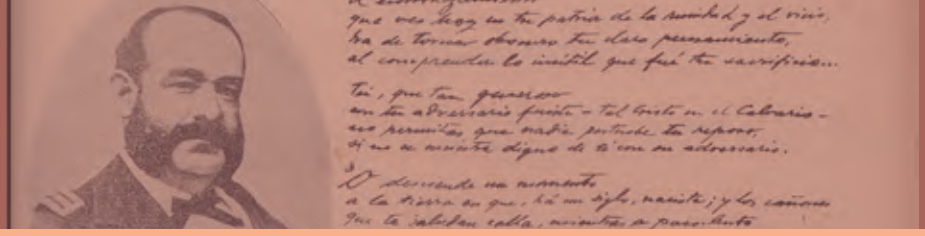
Recorte de "Ahora. Diario de la tarde" ejemplar del 9 de junio de 1934 páginas 6-7.

sino la aprovecha de la mejor manera posible, profundamente convencido de que obrar moralmente bien y ser feliz coinciden. En concordancia con lo antes expresado sobre el modelo de persona virtuosa que despierta ansias de emulación, así se expresa Eguiguren respecto a Grau, en su "Reiterado mensaje a Piura al cumplir 50 años de vida profesional", incluido en una de sus últimas obras publicadas:

> recogimos experiencias que, como piuranos, podemos exhibir, como se exhibe la herencia que representa el trabajo honesto y el esfuerzo de la inteligencia y de las virtudes morales de quienes fueron arquetipos y ocupan un lugar en la Historia.
>
> Representamos con esos arquetipos humanos paradigmas de lecciones que jamás se olvidan, porque fueron escritas con la sangre, el altruismo o las luces de la inteligencia. Miguel Grau, el Caballero del Sacrificio, sigue ocupando el corazón de los peruanos, como un llamamiento a lo mejor. No solo en las casas donde supervive el pasado su efigie ocupa un lugar sagrado, sino también en todas las estancias humildes que prestan reposo a nuestros trabajadores que abren surcos, que modernizan nuestras ciudades y que preparan las bases materiales de una pujante civilización industrial[36].

Entre las virtudes que Eguiguren destaca en Grau está el desprendimiento de los bienes

36. EGUIGUREN, Luis Antonio. *Trozos de vida*. Lima: s.n. 1964, p. 6-7.



materiales en aras de fines superiores. Así, por ejemplo, afirma:

> Al revés de otros seudopatriotas, Grau murió sin dejar bien alguno ni renta que inventariar. El sueldo de su clase militar íntegramente se consumía en su hogar frondoso y pleno de niños alegres y retozones. Todo cuanto tenía en prendas de uso personal, los objetos de su pertenencia, todo pereció a bordo del *Huáscar*, en la ráfaga de metralla que barrió con la vida preciosa del Almirante[37].

Eguiguren, ilustrando este aspecto tan ejemplar del héroe: el desprendimiento, publica el testamento intestado de Grau[38]. Además, destaca:

> Hizo muchas presas durante la etapa en que solo con un débil buquecito estorbaba terriblemente a la poderosa escuadra enemiga. Hizo presas valiosas: una sola, la del *Rímac*, podía asignarse como la presa de un tesoro. Sin embargo, ni para él ni para los suyos, los que corrían su suerte en el barco fantasma, trajeron estas presas ventaja alguna[39].

Eguiguren, en su libro *Leyendas y curiosidades de la historia del Perú*, bajo el epígrafe "Los documentos desconocidos de la Guerra del Pacífico. Las buenas presas hechas por Grau. 1879", expresa:

> De estas buenas presas que el esforzado Almirante captaba en su caballo de batalla breve, ligero y audaz, el Huáscar, nada cupo al esforzado adalid, entre funcionarios, gastos de juicio y gastos de conservación de las buenas presas se fue todo[40].

El ofrecimiento de lo personal a lo universal que reluce en Grau lo admira Eguiguren y es, no cabe duda, una de las causas de su opción personal, desde muy joven, para participar en la vida pública peruana. Participar en la vida pública de la patria, como lo hizo Grau, requiere firme decisión de sacrificar lo íntimo, lo más propio, buscando el logro de una vida mejor para todos. Por esto, Eguiguren se refiere así al héroe de Angamos:

> Manuel Pardo en 1872, Miguel Grau en el 79 [...] son faros de esta vida democrática que debiera explender [sic] en nuestra ciudadanía[41].

Con motivo del centenario del nacimiento de Grau, el 27 de julio de 1934, Luis Antonio Eguiguren ejecutó iniciativas para honrar su memoria. Lo recuerdan especialmente autores piuranos:

> [A] petición de Luis A. Eguiguren el poeta José Santos Chocano rindió homenaje al Caballero de los Mares escribiendo la poesía "In promptu" con ocasión del Centenario del Nacimiento del Héroe[42].

> No se había levantado en la ciudad de Lima, menos en Piura, un monumento al Almirante Grau, de las dimensiones y concepciones artísticas que fueran el reflejo de la gloria que alcanzó

37. EGUIGUREN, Luis Antonio. *Leyendas y curiosidades de la historia del Perú*. Lima: s.n. 1946, p. 169.
38. EGUIGUREN, ibídem, pp. 465-469.
39. EGUIGUREN, Luis Antonio. Miguel Grau. En: MORENO, Alfredo. *Repertorio de noticias breves sobre personajes peruanos*. Madrid: Sánchez Ocaña. 1956, p. 249.
40. EGUIGUREN, *op. cit.*, 1946, p. 173.
41. EGUIGUREN, *op. cit.*, 1945, p. 298
42. ESTRADA, *op. cit.*, p. 64.



el Caballero de los Mares; por eso, como buen piurano, el Dr. Luis Antonio Eguiguren, siendo Representante por Lima y ante la cercanía del 27 de julio de 1934, en que se cumplía el Primer Centenario de Nacimiento del héroe, lanzó la iniciativa para conseguir fondos promonumento al Almirante Grau, [y obsequió] un badilejo de oro al Presidente de la República, para ser usado en la ceremonia de "colocación de la primera piedra" del monumento y luego ser rifado con 60 000 acciones de 50 centavos, cada una; es decir, juntar 30 000 soles, que en aquel tiempo era una suma de dinero considerable, que sería administrada por el Comité Ejecutivo de Fondos Patrióticos[43].

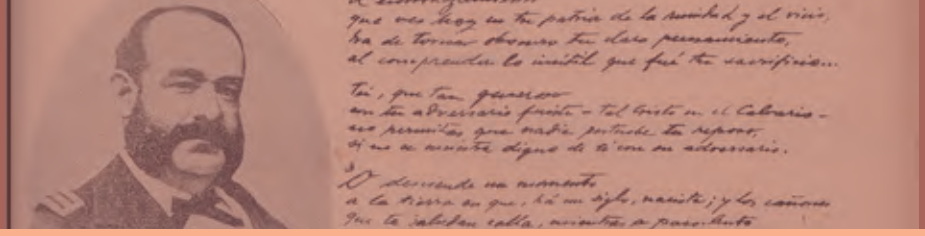
[En Piura] el majestuoso grupo escultórico que se eleva actualmente a la Gloria de Grau en la moderna plaza de su nombre se debe a la iniciativa de Luis Antonio Eguiguren[44].

En agosto de 1934 comenzó a publicarse en Lima *Ahora. Diario de la tarde*, fundado por Luis Antonio Eguiguren. Desde este diario su fundador procuró la mayor honra de Grau[45], al fomentar el inicio de la construcción del monumento al héroe en Lima con motivo del centenario de su nacimiento, el 27 de julio de 1934.

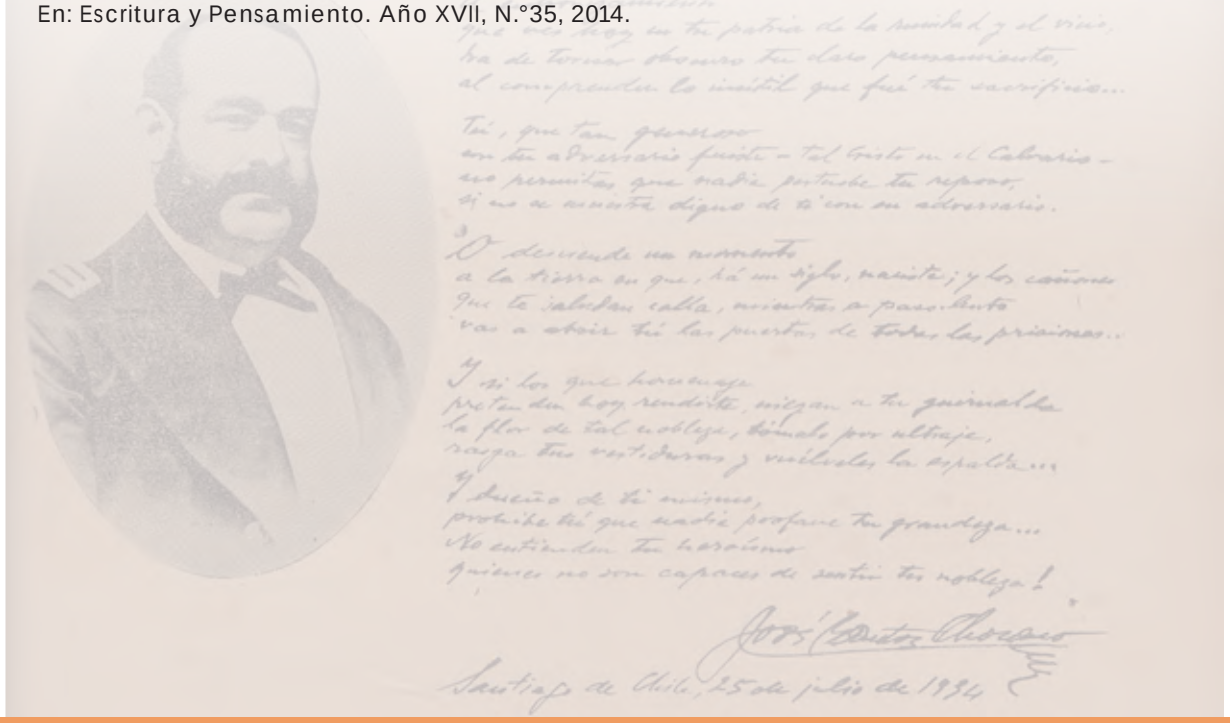
Bibliografía

- ARISTÓTELES. Ética a Nicómaco. Edición bilingüe y traducción: María Araujo y Julián Marías. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales. 1994.
- CONTRERAS, C. y GLAVE, L.M. (Editores). La independencia del Perú: ¿concedida, conseguida, concebida? Lima: IEP. 2015.
- DE LA PUENTE CANDAMO, José Agustín. Miguel Grau. Lima: Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. 2003.
- EGUIGUREN CALLIRGOS, Luis Francisco. Estudio sobre la bondad moral en Aristóteles. Roma: Pontificium Athenaeum Santae Crucis. Facultas Philosophiae. 1996.
- EGUIGUREN ESCUDERO, Luis Antonio. El Archivo Nacional del Perú: breve inventario de expedientes. Lima: Imprenta de Torres Aguirre. 1949.
- EGUIGUREN ESCUDERO, Luis Antonio. El Derecho del Perú Virreynal. Crisis del Derecho y Justicia. Lima: T. Scheuch. 1964.
- EGUIGUREN ESCUDERO, Luis Antonio. El Usurpador. s/n: Talleres gráficos Ahora. 1939.
- EGUIGUREN ESCUDERO, Luis Antonio. Guerra separatista del Peru, 1812: la revolución separatista del Perú á la luz de documentos inéditos. Lima: San Marti y Cía. 1912.

43. RUMICHE AYALA, Antonio. Tríptico Peruano. Luis Antonio Eguiguren Escudero. Luis Francisco Agurto Olaya. Miguel María Grau Seminario. 1987. En: *Época.* Piura, 213, p. 45-46.
44. RÁZURI, José Vicente. *Recuerdos piuranos.* Lima: Imprenta Tipoart. 1961, p. 7.
45. Los números 75 (23 de julio de 1934) y 79 (27 de julio de 1934) de *Ahora. Diario de la tarde* se dedican especialmente a la honra de Grau por el Centenario de su nacimiento. *Ahora* no se publicó desde el 14 de agosto de 1934 por orden de clausura gubernativa en respuesta a su actividad de oposición política.



- EGUIGUREN ESCUDERO, Luis Antonio. Hojas para la Historia de la Emancipación del Perú. Tercer tomo. Lima: T. Scheuch. 1967.
- EGUIGUREN ESCUDERO, Luis Antonio. Las calles de Lima. Lima: s.n. 1945.
- EGUIGUREN ESCUDERO, Luis Antonio. Leyendas y curiosidades de la historia del Perú. Lima: s.n. 1946.
- EGUIGUREN ESCUDERO, Luis Antonio. Trozos de vida. Lima: s.n. 1964.
- ESTRADA MORALES, José Hipólito. Luis Antonio Eguiguren. Humanista y polígrafo piurano. Piura: Cámara de Comercio y Producción de Piura. 2000.
- HAMPE MARTÍNEZ, Teodoro. Miguel Grau, protagonista político. Piura: Municipalidad Provincial de Piura. Fondo Editorial. 2013.
- INCIARTE, Fernando. El reto del positivismo lógico. Madrid: Rialp. 1974.
- MORENO MENDIGUREN, Alfredo (Selección y recopilación). Repertorio de noticias breves sobre personajes peruanos: opiniones, juicios, noticias, biografías, anécdotas y comentarios, debidamente firmados. Madrid: Sánchez Ocaña. 1956.
- PAPPIN, G. Directing Philosophy: Aquinas, Studiousness, and Modern Curiosity. 2014. En: The Review of Metaphysics, 68(2).
- PETER BACIGALUPI Y CO. (Editores). El Perú ilustrado, Año 3°, Semestre II, N°147, sábado 1° de marzo de 1890.
- RÁZURI, Juan Vicente. Recuerdos Piuranos. Lima: Imprenta Tipoart. 1961.
- ROOSEVELT, Maxdeo. Personajes de la Justicia Militar. Lima: Fuero Militar Policial. 2014.
- RUMICHE AYALA, Antonio. Tríptico Peruano. Luis Antonio Eguiguren Escudero. Luis Francisco Agurto Olaya. Miguel María Grau Seminario. 1987. En: Época (Piura), 213, p. 45-46.
- SAGRADA BIBLIA. Universidad de Navarra. Facultad de Teología. 2016.
- SANDERS, K. Nación y Tradición: cinco discursos en torno a la nación peruana 1885-1930. Lima: PUCP. FCE. 1997.
- VICTORIO CÁNOVAS, Emma Patricia. El Perú Ilustrado y los héroes de la Guerra del Pacífico. 2014. En: Escritura y Pensamiento. Año XVII, N.°35, 2014.





LA REPATRIACIÓN DE MIGUEL GRAU

Miguel Grau. Orlando Yantas. Dirección de Intereses Marítimos.





EMBAJADOR JUAN DEL CAMPO RODRÍGUEZ

Nació en Lima. Estudió en la Universidad Católica, la Academia Diplomática del Perú y la Universidad Latinoamericana de Comercio Exterior de Panamá. Ingresó al servicio exterior en 1984, ejerciendo cargos en las embajadas peruanas en Filipinas, Israel, Estados Unidos, Colombia y el Consulado General en Panamá. Actualmente es embajador del Perú en la Federación de Rusia. Es autor de los libros *An Illustrated History of the Peruvian Navy, Batallas Legendarias del Perú y del Mundo; Por la República y por la Reina, Pearl Harbor, la historia Secreta, El Tercer Reich Visto por Torre Tagle y Relatos de Guerra y Paz: La diplomacia peruana y los grandes conflictos del siglo XIX*. Ostenta las condecoraciones Gran Cruz al Mérito Naval, la medalla del Instituto de Estudios Históricos del Ejército y la Orden al Mérito por Servicios Distinguidos.

RESUMEN
En 1890, durante la Presidencia de Andrés Avelino Cáceres, se iniciaron los trámites para el traslado a Lima de los restos del Gran Almirante Miguel Grau Seminario. El objetivo era depositarlos en lo que sería la Cripta de los Héroes, un monumento construido a principios del siglo XX para conmemorar a los caídos durante la Guerra del Pacífico. El retorno de los restos de Grau fue un episodio de gran emoción entre los peruanos, así como un acto de mucho respeto en el pueblo chileno ante el noble adversario.

PALABRAS CLAVE
Miguel Grau Seminario, Óscar Viel Toro, Melitón Carvajal, Juan Eduardo Mackenna Astorga.

ABSTRACT
In 1890, during the presidency of Andrés Avelino Cáceres began the formalities for transporting the remains of the Great Admiral Miguel Grau Seminario to Lima. The objective was to place them in what would be the Cripta de los Heroes, a monument built at the beginning of the XX century to commemorate the fallen during the War of the Pacific. The return of the Grau's remains was an episode of great emotion among the Peruvians, as well as an act of much respect in the Chilean people before the noble adversary.

KEYWORDS
Miguel Grau Seminario, Óscar Viel Toro, Melitón Carvajal, Juan Eduardo Mackenna Astorga.

LA REPATRIACION DE MIGUEL GRAU

El retorno al Perú de los restos del Gran Almirante Miguel Grau Seminario fue un hecho muy emotivo para todos los peruanos. Sin embargo, pocos saben que este solemne acto alcanzó similar grado de emociones en Chile, lo que dice mucho sobre el legado del Caballero de los Mares.

Luego que el valeroso Contralmirante falleciera por el impacto de un proyectil en la cabina de mando del *Huáscar* durante el combate naval de Angamos, sus restos, reconocidos por el Teniente Pedro Gárezon (un trozo de la pierna derecha y parte de la mandíbula), fueron trasladados a Valparaíso. Fue ahí que el Capitán de Fragata chileno Óscar Viel Toro, exgobernador del territorio de Magallanes (1867-1874) y Comandante de la corbeta *Chacabuco*, solicitó y obtuvo autorización de su gobierno para conducirlos a la capital y depositarlos en el mausoleo de su familia, ubicado en el cementerio principal de Santiago. Las razones del Comandante Viel eran conocidas. No solo estaba casado



con Manuela Cavero Núñez, hermana de Dolores, la esposa de Grau, sino que también era padrino de Ricardo, uno de los pequeños hijos del Contralmirante. Viel quería pues que los restos de su concuñado, compadre y amigo reposaran bajo todas las consideraciones, no obstante el conflicto que enfrentaba a ambas naciones.

Una década después de estos hechos, en el Perú, el Diputado piurano por el Partido Constitucional, Pablo Seminario y Echandía, presentó un proyecto de ley que contemplaba la repatriación de los restos de Miguel Grau junto con la construcción de un gran mausoleo en el Cementerio General de Lima. Presupuestó los gastos de ambas iniciativas por un monto de 30 000 soles de la época. Con el respaldo de otros legisladores piuranos, su iniciativa pronto se convirtió en ley.

El 3 de junio de 1890, a poco más de dos meses de dejar su mandato, el Presidente Andrés Avelino Cáceres, quien precisamente lideraba el Partido Constitucional, firmó el Decreto Supremo que disponía trasladar a Lima los restos del Almirante y de los caídos en combate durante la Guerra del Pacífico, para ser depositados en un mausoleo especial, que sería construido con el apoyo de la Beneficencia Pública de Lima y los Ministerios de Relaciones Exteriores, Justicia y Gobierno. En paralelo, se designó una comisión especial para coordinar con las autoridades chilenas la entrega de los citados restos y ubicar otros diseminados en los territorios ocupados por Chile.

La comisión fue conformada por tres veteranos oficiales de la Guerra del Pacífico: el Comandante Melitón Carvajal Ambulodegui (quien la presidiría) el Coronel Manuel Carmen de la Torre y el Capitán de Fragata Pedro Gárezon Thomas. Su designación no pudo ser más adecuada. Tanto Carvajal como Gárezon habían participado en la campaña naval y luchado al lado de Grau en Angamos, mientras que el veterano La Torre era uno de los pocos oficiales que sobrevivió a la hecatombe de Arica. Carvajal había sido ascendido a Capitán de Navío en 1885 y cumplido diversas misiones para la compra de armamento en Europa, mientras que Gárezon venía de ejercer como Cónsul del Perú en Génova y ser miembro del comité encargado de valorizar y adquirir vapores para el lago Titicaca. Por su parte, el Coronel La Torre se había desempeñado como Diputado por Moquegua, su tierra natal (1886-1889), y era miembro de la Junta Calificadora de Prisioneros que trabajaba en Chile desde el 21 de enero de 1890.

La Cancillería peruana, dirigida desde febrero de ese año por el Jefe del Gabinete Ministerial, Manuel Yrigoyen Arias —quien en diversas oportunidades se había desempeñado como titular de Relaciones Exteriores—, instruyó al Ministro Plenipotenciario del Perú en Santiago, Carlos María Elías de la Quintana, para efectuar las coordinaciones correspondientes ante las autoridades chilenas, a fin de concretar el proceso de repatriación con el mayor éxito.

El encargo no puedo recaer en mejores manos, ya que el también empresario agrario, político y veterano de las batallas de Chorrillos y Miraflores, quien en 1887 se desempeñó como Presidente del Consejo de Ministros y Canciller de la República, había sido amigo muy cercano de Miguel Grau. Padrino del hijo del notable marino, Miguel Grau Cavero, fue él, inclusive, quien llevó personalmente la noticia de la muerte del Almirante a su viuda, Dolores Cavero. Tras la caída del gobierno de Miguel Iglesias, fue nombrado Ministro Plenipotenciario en Chile (1885), con la misión de reclamar la desocupación de la provincia de Tarata, que el gobierno chileno había incluido arbitrariamente en la cesión territorial



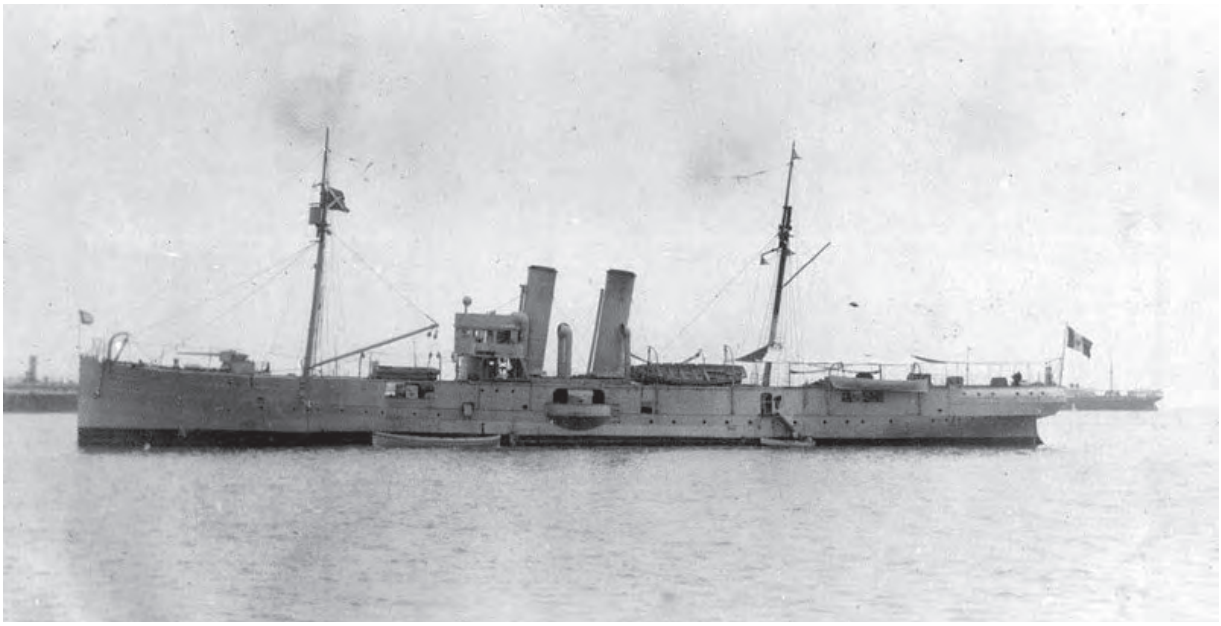
Comisión conformada por tres veteranos Oficiales de la Guerra del Pacífico: el Comandante Melitón Carvajal Ambulodegui (al centro, quien la presidiría) el Coronel Manuel Carmen de la Torre y el Capitán de Fragata Pedro Garezon Thomas.

acordada en el Tratado de Ancón. En 1898 volvió a representar al Perú en Chile.

Elías contaría con el invalorable apoyo de Óscar Viel, convertido en un influyente personaje en los círculos políticos y militares de su país. Ascendido a Contralmirante en 1881, fue nombrado ese mismo año Comandante General de la Marina chilena, cargo que ejercería hasta 1883. Posteriormente se le designó como Intendente de Valparaíso y, cuando en 1886 José Manuel Balmaceda asumió la Presidencia de la República, se convirtió en un personaje cercano al primer mandatario.

Con el propósito de avanzar en la gestión que se le había encomendado, Elías, siguiendo las prácticas diplomáticas regulares, sostuvo una primera aproximación con el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, Juan Eduardo Mackenna Astorga, para informarle sobre las intenciones del gobierno peruano de repatriar los restos del contralmirante Grau y de otros peruanos caídos en la guerra. El diplomático explicó que el gobierno enviaría al crucero *Lima* para conducir las cenizas de los combatientes al Callao.

Con un desplazamiento de 1790 toneladas y una eslora de 77 metros, el crucero *Lima* era por cierto la nave más idónea para ejecutar tan magna tarea, por tratarse de la unidad más importante de la Armada Peruana de ese entonces. Aunque recién comisionada en 1889, había sido mandada a construir en 1880 en astilleros alemanes con objeto de reemplazar al *Huáscar*, bajo el nombre



Crucero “Lima” comisionado para traer los restos de Grau desde Chile. Archivo Histórico de Marina.

código de Sócrates. Por esas coincidencias, Pedro Gárezon, uno de los miembros de la comisión de repatriación, había sido su Segundo Comandante durante la travesía que condujo la nave desde Gran Bretaña hasta el Callao.

Como suele suceder en esta clase de gestiones, el Ministro Elías formalizaría oficialmente su solicitud verbal a través de una nota diplomática del 10 de junio, que requería todas las facilidades necesarias a la legación a su cargo para lograr tal cometido, al tiempo que expresaba las seguridades que el gobierno de Chile procedería en ese sentido.

El 17 de junio, el Canciller Mackenna, quien ejercía el cargo desde enero de ese año, respondió oficialmente a los requerimientos del representante peruano, y le expresó que ya se había dirigido a las autoridades de Tacna y Tarapacá, para que contribuyesen, en cuanto les fuese posible, a hacer más expedita la tarea de la comisión peruana. También indicó que el gobierno de Chile “hará un deber de allanar todas las dificultades que hubieren de presentarse para el fiel cumplimiento de ese patriótico encargo”.

Además de Mackenna Astorga, la tarea de repatriación recibió la mayor receptividad y apoyo de las autoridades del país sureño, incluyendo al propio Presidente José Manuel Balmaceda, sin cuya anuencia la comisión Carbajal no hubiera encontrado la empatía y receptividad que obtuvo para su labor.

En lo que respecta exclusivamente a la repatriación del Contralmirante peruano y como una antesala de lo que sería la ceremonia relacionada con este magno evento, fue precisamente el Presidente Balmaceda quien el 27 de junio decretó los honores que se otorgarían a los restos de Grau, los cuales debían corresponder a los de un Vicealmirante de la Armada chilena. En paralelo, el mandatario dispuso que, antes de ser trasladados al Perú, se brindara a los restos de los demás Jefes y Oficiales del Ejército y la Armada Peruana dispersos en los



cementerios de Iquique y Arica los honores establecidos en la Ordenanza General del Ejército de Chile, según los grados militares que ostentaban en la fecha de su muerte.

En uno de los principales informes sobre este asunto, que actualmente obra en los archivos de la Cancillería peruana, el Ministro Elías daría cuenta detallada de la ceremonia de repatriación, que se extendió desde Santiago hasta Valparaíso. Su emotivo relato destacó los honores y las espontáneas muestras de respeto que las autoridades y la población chilena rindieron a la memoria del almirante peruano.

Santiago, 1 de julio de 1890

Hechas por esta legación las gestiones respectivas para proceder a la exhumación de los restos del Señor Contralmirante Grau y demás peruanos muertos en la última guerra, que se hallaban en territorio chileno y de las facilidades que me ofrecía el gobierno de Chile para realizar el patriótico propósito del Supremo Gobierno del Perú, el 27 de los corrientes se verificó la traslación de los restos del Señor Contralmirante Grau con gran solemnidad, haciéndosele los honores de General de División, con asistencia de Ministros de Estado, comisiones de las cámaras legislativas, el Poder Judicial, el Cuerpo Diplomático, la universidad y muchas personas notables de la sociedad de Santiago.

A las 11:30 a.m. se reunieron en el local de esta legación los miembros de esta comisión, señores Carvajal, La Torre y Gárezon, los jefes de la Marina chilena nombrados para acompañar los restos desde esta capital hasta Valparaíso y un edecán de S.E. el Presidente de la República.

Inmediatamente me dirigí con ellos en los dos coches de gobierno que oportunamente se habían puesto a mi disposición, al cementerio, y esperé la llegada de las corporaciones que debían acompañarnos en tan doloroso acto.

Luego que llegaron estas y previo el asiento del acta de exhumación y entrega de los restos, se procedió a la traslación de ellos.

Tomaron en hombros el ataúd jóvenes peruanos residentes en Chile y algunos de los que vinieron de Lima con la comisión; las cintas fueron dadas a los Señores D. Enrique Sanfuentes, Presidente del Consejo de Ministros y Ministro del Interior, D. Juan E. Mackenna, Ministro de Relaciones Exteriores, Señor Cousiño, miembro de la Corte Suprema, D. José E. Uriburu, Ministro Plenipotenciario de la República Argentina y Decano del Cuerpo Diplomático, D. H. de Bacourt, Ministro Plenipotenciario de Francia y Capitán de Navío, D. M. Melitón Carvajal, Presidente de la Comisión Repatriadora.

Antes de salir del cementerio, el señor Mackenna, Ministro de Relaciones Exteriores, pronunció un sentido y conceptuoso discurso, que remito a V.S., así como el que le dirigí en contestación y el pronunciado por el ciudadano peruano General Juan Martín Echenique.

Colocada la urna que contenía los despojos del Contralmirante en un lujoso carro, partió el cortejo en el orden siguiente: cuatro batidores, carro mortuorio, coche de gobierno de cuatro caballos ocupado por los Señores Ministros de Estado, coche de gobierno con los Señores Ministros de Estado y Oficial Mayor del Ministerio de Relaciones Exteriores; tercer coche de gobierno, con el infrascrito, el Sr. Capitán de Navío Carvajal y un Edecán, los coches en que iban las comisiones peruana y chilena seguía el carruaje de esta legación, los que conducían al cuerpo diplomático



y demás corporaciones indicadas, así como muchos carruajes particulares de personas distinguidas, haciendo escolta dos regimientos de artillería y caballería.

En el trayecto, el ejército formado en calle hacía los honores respectivos.

No debo omitir decir a V.S. que al entrar en la plaza principal la banda de músicos del Cuarto de Línea tocó el himno nacional peruano.

Al llegar al Palacio de Gobierno se unió al cortejo la Escuela de Grumetes, que era la encargada de escoltar desde allí los restos del Contralmirante. S.E. el Presidente de la República salió a uno de los balcones de La Moneda y se descubrió al pasar el féretro.

En el trayecto que hay del cementerio a la estación y que es más o menos de tres millas, presenciaba el desfile un inmenso número de personas con respetuoso silencio y dando muestras de la satisfacción que experimentaban al ver honradas las cenizas de su tan noble adversario.

Al llegar a la estación en donde la concurrencia era tan numerosa que casi impedía la marcha de la comitiva, el Señor General Velásquez pronunció un elocuente discurso cuyos términos conoce V.S., así como los pronunciados en contestación por mí y el Señor Carvajal.

Colocado el ataúd en el carro especial, lujosamente adornado y cubierto por muchísimas coronas, partió el convoy en medio de las aclamaciones de la multitud que vivaba a Chile y al Perú.

Las 6:00 de la tarde eran cuando el tren llegó a Valparaíso. En la estación esperaba el regimiento Tercero de Línea y en el muelle el Señor Intendente de la provincia y el Señor Contralmirante Williams Rebolledo, Comandante General de Marina, sus ayudantes y los Jefes y Oficiales de la Marina de Guerra chilena. Desde la estación hasta el muelle marchó el cortejo en medio de dos filas de marineros de la Armada de Chile.

Antes de embarcar los restos, el Capitán de Navío Salamanca pronunció un discurso a nombre de la Marina chilena despidiéndose respetuosamente de las cenizas del ilustre Contralmirante. Este discurso fue contestado por el Señor Capitán de Navío Carvajal en los términos que usted tiene conocimiento.

Embarcado el cortejo en todos los botes de los buques de guerra chilenos surtos en la bahía, se formó en dos alas a esperar la partida de la falúa que conducía los restos. En una mar tranquila y a la luz de los focos eléctricos del *Lima* y *Esmeralda* y de los achones encendidos en cada bote, avanzó majestuosamente la lancha a vapor de la gobernación marítima remolcando una gran falúa cubierta por un paño negro galoneado de plata sobre el que iba la urna. Detrás iba un bote del *Lima* con solo un oficial. Era la embarcación de duelo; a la derecha de la lancha a vapor iba la falúa que conducía al infrascrito, al Cónsul de la República en Valparaíso y al Secretario de la legación.

Las 4:30 eran cuando llegamos al costado del *Lima* en donde recibió los restos el Señor Comandante Alzamora, con los honores de ordenanza. Al entregarlos a la comisión pronuncié el discurso cuyo texto remití a V.S. oportunamente, que me fue contestado por los Señores Carvajal y La Torre. Depositado el ataúd en la capilla ardiente hecha *ad hoc*, me retiré con las numerosas personas que nos habían acompañado.



A las 7:30 de la tarde del 28 zarpó el *Lima* escoltado por el *Esmeralda*, que lleva a bordo la comisión nombrada para acompañar los restos hasta Lima, compuesta de los Señores Ilustre Obispo Electo de La Serena, Señor Florencio Fontecilla, Capitán de Navío D. Constantino Banneu, Auditor de Marina D. Manuel Díaz, Presbítero D. Javier Valdez Carrera, Coronel D. Ricardo Castro y Cirujano D. Florencio Middleton.

Tal ha sido, señor Ministro, la manera como el gobierno y pueblo de Chile han honrado las cenizas veneradas del ilustre Contralmirante Grau.

Adjuntos se servirá V.S. encontrar las resoluciones del gobierno de Chile para organizar la ceremonia que dejo descrita[1].

Respecto a los discursos a los que Elías se refiere en su informe, las intervenciones de las autoridades, tanto chilenas como peruanas, reflejaban el ánimo y la empatía que dominaba aquel día tan especial. Las dos veces que intervino el Ministro Elías sus palabras tuvieron una connotación bastante personal por su cercanía con Grau y de agradecimiento a Chile por el apoyo que el gobierno de ese país prestó a este propósito, por lo cual merece la pena transcribirlas.

El primero de los discursos estuvo a cargo del Canciller Juan Mackenna, quien expresó lo siguiente:

Señores:

Hace 11 años, el Almirante Grau sucumbía en el puesto del deber, y con profundo respeto y calurosa simpatía, entregamos hoy sus restos venerados al enviado extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú, para que se les dé un descanso perpetuo en el seno de su patria. El Almirante Grau, ha pasado ya a la historia, y su nombre vive en una esfera a la cual solo llegan la gratitud de su propio país y la admiración de los restantes. Fue un soldado que hasta el fin supo cumplir religiosamente su consigna y que en los sacrificios que hizo por su patria demostraba su amor al deber y la nobleza de su alma. Sean sus cenizas una prenda de la confraternidad que siempre ha de ligar a la tierra extraña que le ha servido de pasajero descanso y aquella a la cual se debió y por la cual perdió su existencia el Almirante Grau. Señor Ministro del Perú: Chile os entrega y se despide con dolor, de estos gloriosos restos que ha sabido custodiar con cariño y con respeto[2].

La réplica del Ministro Elías no se hizo esperar:

Recibo, con profunda y patriótica emoción, los restos mortales del Contralmirante Grau, que durante 10 años han descansado en tierra chilena, y mi primera palabra es de agradecimiento para la distinguida familia que le dio piadosa sepultura en la tumba de sus deudos, allado de un valiente defensor de la independencia de Chile. Cúmpleme también agradecer, en nombre de mi gobierno, al excelentísimo gobierno de Chile, esta manifestación de respeto y simpatía con que honra las cenizas del Contralmirante Grau, al entregarlas para que sean trasladados a la patria. El Perú quiere pagar la deuda de gratitud que tiene contraída con aquellos de sus hijos que supieron morir como buenos en el campo del honor y perpetuar su recuerdo en monumento levantado por

1.- LEGACIÓN DEL PERÚ EN CHILE. Oficio 168 de 1ro de julio de 1890.
2.- Anexo al oficio 168 de 1ro de julio de 1890.



> la munificencia del país. Al llevar hoy estas reliquias queridas del valeroso marino que sucumbió heroicamente sosteniendo la honra de su bandera, al seno de un pueblo que entusiasta y reconocido ve en Grau el símbolo del patriotismo y de la abnegación sublime en el cumplimiento del deber, mi gobierno satisface una aspiración nacional. Chile, honrando por su parte tan hidalga como espontáneamente, la memoria del más esforzado de sus adversarios en las aguas del Pacífico, demuestra su cultura y elevados sentimientos, y da al Perú, que sabrá estimarlo en todo su valor, una prueba de amistad, que será muy grata y seguramente ha de consolidar las buenas y cordiales relaciones de dos pueblos[3].

A la intervención de Elías siguió, tal como lo refirió en su informe, el discurso pronunciado por el General retirado Juan Martín Echenique, a nombre de la comunidad peruana residente en Chile. Dicho exmilitar, exiliado en Santiago desde 1885, era un personaje muy cuestionado debido al indolente manejo de la reserva en la batalla de Miraflores, que estuvo bajo sus órdenes, por lo que se le atribuyó parte de la derrota peruana. Sin embargo, dada su antigua amistad con Miguel Grau y su condición de Exdiputado y Ministro de Guerra durante el gobierno de Miguel Iglesias, se le permitió tal representación.

Siguió a Echenique el discurso del Ministro de Guerra y Marina de Chile, general José Velásquez Bórquez, quien venía ejerciendo el cargo desde abril de ese año. Las palabras de Velásquez adquirieron particular valor, toda vez que el referido militar fue directo partícipe en la Guerra del Pacífico. Durante el conflicto comandó el Regimiento N.º 2 de Artillería, intervino en la toma de Pisagua y luchó en las batallas de Dolores, Tacna, Arica, San Juan y Miraflores:

> La nación, que guarda los restos de un gran ciudadano y de un esclarecido militar, se levanta y ennoblece. Por esto el gobierno y el pueblo de Chile tributan con íntimo sentimiento de respeto honores al hijo predilecto de una república amiga. Ayer, cuando se le honraba en el cementerio del almirante *Blanco Encalada*, decíamos que el patriotismo no reconoce fronteras. Hoy, al entregar respetuosamente las cenizas del Almirante Grau a los representantes de su patria, podemos decir: la gloria y el heroísmo no reconocen continentes. El nombre del Almirante Grau, resonó en el orbe civilizado. Los gobiernos y los pueblos del suelo americano tenían sus ojos fijos en la estela que marcaba en el océano la nave peruana. La dirigía un ilustre marino que, honrando la bandera y sirviendo los intereses de su país, ganó renombre y gloria imperecedera. Almirante Grau: un pueblo amigo os saluda y se despide de vuestros restos venerados. Volvéis al hogar y al corazón del Perú. La memoria de vuestros hechos y de vuestro nombre será conservada por todos los chilenos, y especialmente por nuestros marinos y soldados. Nosotros hemos respetado y respetamos siempre el valor heroico y el deber cumplido[4].

Ante esta intervención, el representante diplomático del Perú en Chile manifestó lo siguiente:

> Las nobles palabras que acabáis de pronunciar producirán en el corazón de todos los peruanos la más patriótica satisfacción. Es propio y digno de una

3.- Anexo al oficio 168 de 1ro de julio de 1890.
4.- Anexo al oficio 168 del 1ro de julio de 1890.



> nación que no sabe escatimar el elogio y la recompensa que merecen sus buenos servidores, reconocer el valor donde quiera que se presente y glorificar el heroísmo de las grandes acciones. Es cierto que la gloria y el heroísmo no reconocen continentes y por eso buscamos todos en la historia las más grandes inspiraciones y nos entusiasmamos por aquellos cuyo sacrificio por la patria los ha inmortalizado. Y esto es común a la humanidad toda. Cuanto más, no deberán serlo al tratarse de pueblos que tienen un mismo origen y que pasado el fragor de la lucha, ¡deben apreciarse recíprocamente! Muy honroso es para mí, Señor General, expresar, en nombre de mi gobierno y de mi país, la más sincera gratitud por el caballeresco homenaje, que, hablando en representación del Ejército y la Marina, tributáis a la memoria del Contralmirante Grau que con tanta razón calificáis de hijo predilecto del Perú[5].

Las palabras finales, pero pronunciadas en Valparaíso, estuvieron a cargo del Capitán de Navío Melitón Carvajal, en su capacidad de Presidente de la Comisión Peruana.

El Ministro Elías elevaría a conocimiento del gobierno peruano un informe adicional, también del 1 de julio, en el que señalaba lo siguiente:

> Tengo el sentimiento de comunicar a V.S. que la comisión encargada de repatriar los restos de los peruanos muertos en la última guerra, que se conservaban en Chile, no ha hallado los que fueron sepultados en esta capital y en Valparaíso, porque siendo la sepultura solo por un tiempo determinado y no habiéndose abonado en su oportunidad los derechos respectivos, fueron exhumados y trasladados a la fosa común en donde hubiera sido imposible distinguirlos. Por esta desgraciada circunstancia tiene la comisión constancia oficial[6].

Dos días después, el 3 de julio, elevó a la Cancillería la documentación que certificaba la autenticidad de los restos del Almirante:

> Adjunto se servirá V.S. encontrar, en copia certificada expedida por esta legación, de que la urna entregada a la comisión y remitida al Perú en el crucero *Lima* contiene los restos del Señor Contralmirante D. Miguel Grau. Dicho certificado, firmado por mí y el secretario de esta legación, Manuel Mendiburu, cerrado y sellado, está dentro del ataúd, para que en todo tiempo conste de una manera autentica que son los despojos del ilustre Contralmirante:
>
> Certifico que los restos mortales del señor contralmirante D. Miguel Grau, muerto a bordo del *Huáscar* en el combate de Angamos el 8 de octubre de 1879, han sido trasladados en mi presencia del cajón que los contenía y que estaba depositado en el mausoleo de la familia Viel, al que esta encierra para ser conducido al Perú, según órdenes del Supremo Gobierno. Siendo Presidente de la República D. Andrés A. Cáceres. Santiago de Chile, 23 de junio de 1890[7].

Un informe adicional, fechado ese mismo día, indicaba lo siguiente:

> Tengo la honra de adjuntar copia legalizada de la partida de exhumación de los restos del Señor Contralmirante Grau, sentada en el libro respectivo del Cementerio General de esta ciudad y autorizada por esta legación y la

5.- Anexo al oficio 168 del 1ro de julio de 1890.
6.- LEGACIÓN DEL PERÚ EN CHILE. Oficio 169 de 1ro de julio de 1890.
7.- LEGACIÓN DEL PERÚ EN CHILE. Oficio 170 de 3 de julio de 1890.





Llegada a Lima los restos de Grau desde Chile, 1890 - Colección Fotográfica AHM.





comisión nombrada por el Supremo Gobierno para trasladar a la patria esas preciosas reliquias:

Cementerio General de Santiago.- Certifico que bajo el N.º 633 del libro de exhumaciones de este Cementerio General, se halla la siguiente partida: Con arreglo al supremo decreto de 23 del corriente hoy ha tenido lugar la exhumación de los restos del señor contralmirante D. Miguel Grau, sepultado el 26 de octubre de 1879 en el mausoleo del General D. Benjamín Viel y entregado a la comisión nombrada por el gobierno del Perú. Santiago, junio 27 de 1890. Fdo. Carlos M. Elías, Manuel Mendiburu, M. Melitón Carvajal, Manuel C. de la Torre, Pedro Gárezon y Gaspar del Río, administrador del cementerio[8].

Los restos del Almirante Grau, junto con los de los marinos que lo acompañaron en Angamos, como Elías Aguirre, Diego Ferré y José Melitón Rodríguez, así como otros Oficiales y Suboficiales militares, que pudieron ser ubicados, llegaron al Callao el 13 de julio de 1890. Luego de los honores correspondientes, los del Almirante fueron sepultados provisionalmente en el mausoleo del Expresidente Ramón Castilla ubicado en el cementerio Presbítero Maestro de Lima.

Unas últimas líneas sobre los hombres que participaron en el proceso de repatriación y la ceremonia en honor de don Miguel Grau.

El Canciller Juan Eduardo Mackenna Astorga se mantuvo como Ministro de Relaciones Exteriores, Culto y Colonización de Chile, hasta el 11 de agosto de 1890. En 1891 fue electo representante por Valparaíso para el Congreso Constituyente de 1891, cargo que desempeñaría hasta agosto de ese año. Fue también Vicepresidente de la República entre el 20 de abril y el 18 agosto, fecha en que el Congreso Constituyente concluyó sus funciones. Dejó de existir en Santiago de Chile, el 2 de noviembre de 1929, a la edad de 83 años.

En Contralmirante Óscar Viel y Toro sería nombrado en 1891, por segunda vez, Comandante General de la Armada chilena, en reemplazo del veterano Almirante Juan Williams Rebolledo. Ejerció su función durante la cruenta guerra civil que enfrentó al Presidente Balmaceda con el Congreso entre enero y setiembre de ese mismo año. Tras la derrota de las fuerzas presidenciales, se exilió en Francia, y falleció en París el 1 de setiembre de 1892, apenas 26 meses después de la repatriación de los restos de su cuñado y amigo, y cuando solo contaba con 55 años de edad. En 1995 un rompehielos de la Armada chilena fue bautizado con su nombre, así como la nave que la reemplazó en 2020.

El Presidente Juan Manuel Balmaceda, líder del Partido Liberal chileno, protagonizó el mayor conflicto interno que vivió su país durante su historia republicana, que dejó un saldo de entre 5000 y 10 000 muertos. Tras las batallas de Concón y Placilla, peleadas en agosto de 1891, en que las fuerzas que lo apoyaban fueron derrotadas por tropas leales al Legislativo, Balmaceda quedó debilitado y expuesto a ser capturado por el bando opositor. Frente a esta situación entregó el mando a fines de ese mes y buscó asilarse en la legación argentina en Santiago. El 19 de setiembre, tras redactar su testamento político y escribir diversas cartas a su familia, se suicidó, justo un día después de la fecha en que hubiera completado su mandato presidencial. Tenía 51 años.

El General José Velásquez concluiría sus funciones como ministro de Guerra y Marina de Chile el 11 de agosto de 1890 y durante la guerra civil del año siguiente apoyó

8.- LEGACIÓN DEL PERÚ EN CHILE. Oficio 171 de 3 de julio de 1890.



al Presidente Balmaceda, como jefe del Estado Mayor del Ejército. En pleno conflicto fue elegido representante al Congreso Constituyente convocado por el Presidente, quien casi en paralelo volvió a nombrarlo titular de Guerra y Marina. Por ironías de la vida, finalizada la guerra, fue puesto bajo arresto en el monitor *Huáscar*, donde permaneció durante ocho meses, hasta su liberación en 1892. Falleció en Colchagua en julio de 1897, poco antes de cumplir 64 años.

Carlos María Elías retornó al Perú pocos meses después de su exitosa gestión en Chile, y entre 1892 y 1893 dirigió el gabinete ministerial del Presidente Remigio Morales Bermúdez como Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas. Entre julio y octubre de 1894 fue Senador por Ica. Falleció en agosto de 1907 a los 65 años.

Manuel Yrigoyen Arias dejó el cargo de Canciller y Primer Ministro del Perú el 10 agosto de 1890, al término del gobierno del Presidente Andrés Avelino Cáceres, y fue reemplazado en la Cancillería por Alberto Elmore Fernández de Córdova. Volvió a presidir el gabinete ministerial entre noviembre de 1894 y marzo de 1895. Posteriormente, entre 1905 y 1906, se desempeñó como Presidente del Senado. Falleció en Lima el 5 de junio de 1912, a los 73 años.

Pedro Gárezon sería designado Cónsul General del Perú en Burdeos a las pocas semanas de cumplir su gestión como miembro de la comisión de repatriación. En 1899 ejerció como Prefecto de la provincia de Junín. Entre 1908 y 1909 se desempeñó como Comandante General de la Marina de Guerra. En 1911 fue promovido al rango de Contralmirante y ese mismo año asumió funciones como Prefecto de Lima. En 1914, víspera de la Primera Guerra Mundial, viajó a España, donde residió por varios años en ejercicio de una función consular en Valencia. Falleció en Lima, en mayo de 1927, a los 76 años.

Melitón Carvajal fue nuevamente destacado a Europa tan pronto concluyó su misión de repatriación en Chile, con instrucciones de adquirir armamento naval en Europa. Retornó al Perú en 1892 y fue designado Director de Correos y Telégrafos. Posteriormente, el Presidente Remigio Morales Bermúdez lo nombró Ministro de Hacienda y Comercio, cargo que mantuvo hasta abril de 1894. En 1900 fue Director de la Academia Militar. Al año siguiente fue ascendido al grado de Contralmirante. Carvajal continuaría con sus desplazamientos al viejo continente, en el último de los cuales supervisó la construcción de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* en astilleros británicos. En 1913 el veterano oficial asumió como Comandante General de Marina y en agosto de 1914 ejerció por tres semanas la Presidencia del Consejo de Ministros del Perú. Entre 1915 y 1919, durante el gobierno del Presidente José Pardo y Barreda, fue Segundo Vicepresidente de la República. Falleció en Lima el 19 de setiembre de 1935, a los 88 años.

El tercer integrante de la comisión, el Coronel Manuel C. La Torre, fue nombrado Cónsul General en Iquique al término de su gestión en la comisión de repatriación, cargo que ejerció hasta 1894. En 1901 asumió la Comandancia General del Ejército Peruano y la Prefectura de Lima. Fue miembro activo de las sociedades "Sobrevivientes de Arica" y "Vencedores de Tarapacá", y en 1905 le cupo el honor de descorrer el velo del recién inaugurado monumento al Coronel Francisco Bolognesi ubicado en la plaza del mismo nombre. Falleció en Lima en febrero de 1912, poco antes de cumplir 65 años.



Restos de Grau depositados en la Cripta de los Héroes.

El General Juan Martín Echenique retornó al Perú en 1893, tras ocho años de destierro en Chile y apoyó la revolución de su amigo Nicolás de Piérola contra el presidente Cáceres. Fue elegido Diputado por Lima y Azángaro, y entre 1898 y 1899 ejerció la Alcaldía de Lima. Falleció en Lima en 1912.

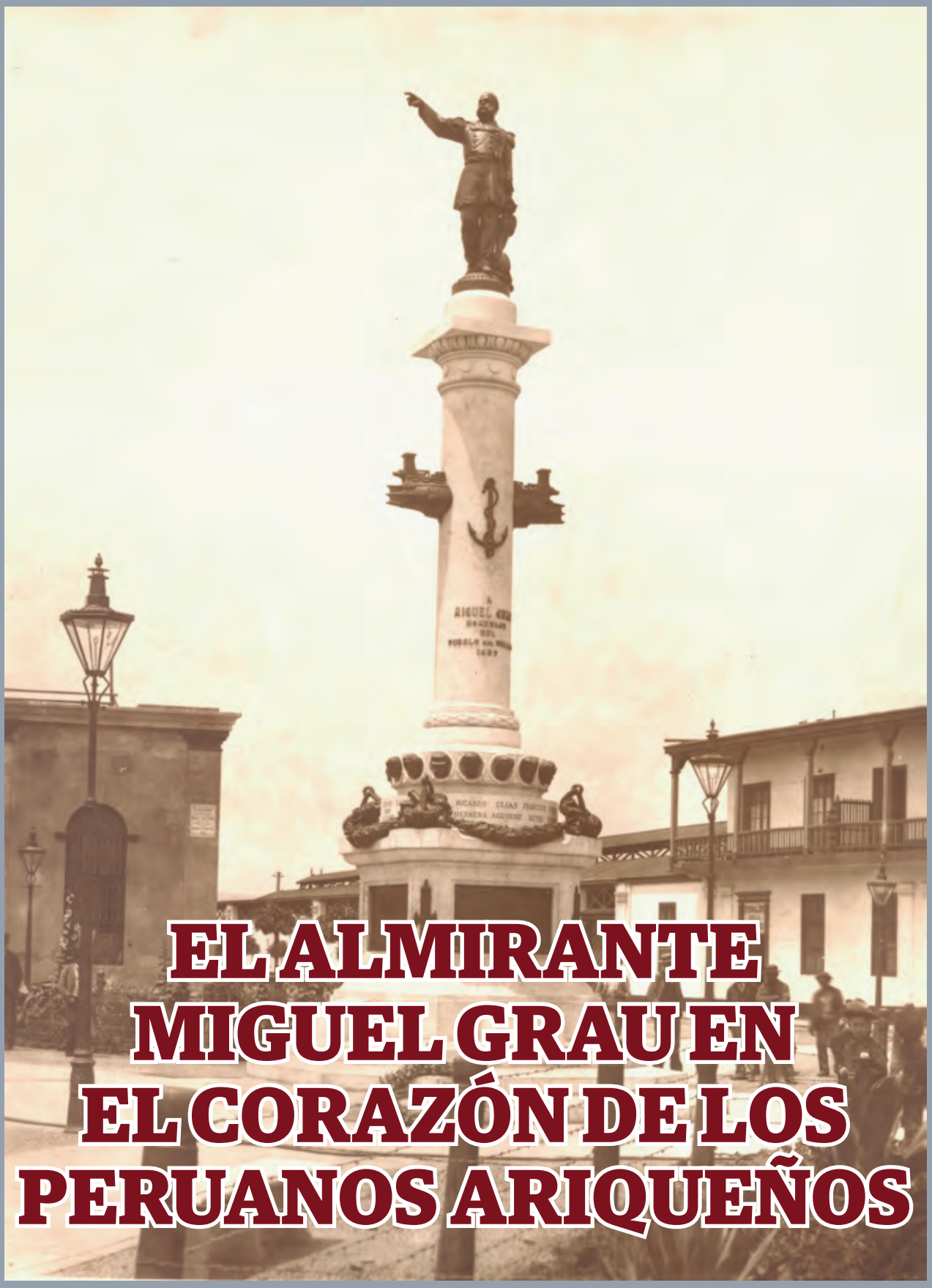
En diciembre de 1906, durante el gobierno del Presidente José Pardo y Barreda, se dispuso la construcción de la Cripta de los Héroes de la Guerra del Pacífico, que se inauguró el 8 de setiembre de 1908 dentro de las instalaciones del Cementerio Presbítero Matías Maestro de Lima. Fue allí donde unos meses después se condujeron los restos del Almirante Grau junto con los personajes más destacados que lucharon en dicha conflagración, entre ellos el Coronel Francisco Bolognesi.

Para sorpresa de muchos, en Chile permanecería un fragmento de la tibia de Miguel Grau, que sería exhibida en el Museo Naval de Santiago junto con varios enseres personales del gran marino peruano. El 20 de marzo de 1958, casi seis décadas después de la repatriación de los restos del Gran Almirante, el gobierno de Chile, entonces presidido por el General Carlos Ibáñez del Campo, finalmente devolvió al Perú la tibia y los enseres de Grau en una ceremonia realizada en Santiago, que compitió en emotividad con la de 1890. Los últimos remanentes del héroe fueron recibidos en Lima por el Presidente Manuel Prado Ugarteche, quien tras un conmovedor discurso los acompañó hasta el lugar de descanso que se les asignó en la Escuela Naval del Perú.

Dieciocho años después, en octubre de 1976, los restos que se encontraban en la Cripta de los Héroes fueron trasladados a una cripta especial ubicada en la Escuela Naval del Perú, donde permanecen hasta hoy, honrados por los herederos navales del Gran Almirante.

Bibliografía

LEGACIÓN DEL PERÚ EN CHILE. Oficio 168 del 1 de julio de 1890.
LEGACIÓN DEL PERÚ EN CHILE. Oficio 169 del 1 de julio de 1890.
LEGACIÓN DEL PERÚ EN CHILE. Oficio 170 del 3 de julio de 1890.
LEGACIÓN DEL PERÚ EN CHILE. Oficio 171 del 3 de julio de 1890.



EL ALMIRANTE MIGUEL GRAU EN EL CORAZÓN DE LOS PERUANOS ARIQUEÑOS





LUIS ENRIQUE CAM
Nació en Lima en 1976. Es cineasta e investigador histórico. Tiene una maestría en el King's College de la Universidad de Londres y es profesor universitario de Cine Documental y de Ética. Dirige talleres de producción de documentales en el Perú y el extranjero. Es Director del proyecto podcast Dicho en el Perú. Ha publicado *El corresponsal del Huáscar* (Mesa Redonda, 2015) y *El Morro de Arica. La resistencia del periodismo peruano durante el cautiverio de Tacna y Arica* (Fondo Editorial de la Escuela de Edición de Lima, 2017). Ha recibido la Medalla de la Comisión Permanente de Historia del Ejército del Perú (2017) y el Diploma al Mérito por la Promoción de la Historia del Perú por la Academia Nacional de Historia (2019).

RESUMEN
En el presente artículo el autor comparte un fragmento de la investigación que realiza sobre la resistencia del periodismo peruano en las provincias cautivas desde el periódico *El Morro de Arica* en 1897 . En las páginas del medio impreso se puede apreciar la admiración del pueblo ariqueño a la heroicidad del Almirante Miguel Grau y su gloriosa tripulación.

PALABRAS CLAVE
Miguel Grau Seminario, Huáscar, Arica, Tacna, Guerra del Pacífico.

ABSTRACT
In the present article, the author shares a fragment of the research he realised about the resistance of the Peruvian journalism in the captive provinces from the journal El Morro of Arica in 1897. In the pages of the print medium, it can be appreciated the admiration of the people of Arica to the heroism of Admiral Grau and his glorious crew.

KEYWORDS
Miguel Grau Seminario, Huáscar, Arica, Tacna, War of the Pacific.

INTRODUCCIÓN

Los ariqueños fueron los primeros peruanos en recibir la aciaga primicia de los hechos ocurridos en Punta Angamos con la tripulación del *Huáscar* el 8 de octubre de 1879. Fue la corbeta *Unión*, que acompañaba al glorioso monitor en la última de sus correrías, la que llegó al puerto de Arica con la triste noticia.

El comandante de la *Unión*, Aurelio García y García, desembarcó para informar directamente al jefe de la plaza de los infortunados sucesos. Según narra Julio Octavio Reyes, el corresponsal de *La Opinión Nacional* que el comandante García y García testimonió: *"que el Huáscar hacía prodigio de valor, que lo dejaba envuelto entre columnas de humo y fuego, entre lluvias de balas enemigas".*

Reyes, quien había sido corresponsal a bordo del *Huáscar* durante toda la campaña naval, pero que faltó al último viaje de la nave, resaltaba el coraje de la tripulación: *"conociendo la audacia*



y el valor de su digno comandante y conociendo como conocíamos nosotros el Huáscar que no era sino un nido de valientes." El periodista huachano no deja de señalar las primeras reacciones de los ariqueños sobre la pérdida del monitor y de su tripulación: *"había personas que en medio de la desesperación lloraban como niños."*

Arica fue entonces la primera localidad peruana en conocer la inmolación heroica de Miguel Grau Seminario. Las muestras de afecto y reconocimiento no se hicieron esperar.

Terminada la campaña naval de la guerra, empezaría la campaña terrestre con los desastrosos resultados para el Perú. Con la firma del Tratado de Ancón de 1883, el Perú otorgó a perpetuidad la provincia de Tarapacá y dejaba bajo administración chilena, por diez años, las provincias de Tacna y Arica. Luego de este tiempo se celebraría un plebiscito en el que los habitantes de estos territorios decidirían a qué país pertenecer. Este plebiscito nunca se llegó a celebrar por las dilaciones que interpuso la diplomacia chilena en los años siguientes por lo que la cuestión de las provincias cautivas no se llegó a solucionar sino hasta 1929.

Sin embargo, desde el inicio de la cautividad, los pobladores de Tacna y Arica emprendieron una vibrante resistencia cultural con el fin de mantener la memoria e identidad peruana. Las escuelas, las instituciones de beneficencia, los círculos teatrales y literarios irradiaban peruanidad. Así lo reflejan las páginas del periódico *El Morro de Arica*, publicación bisemanal editada en Arica y fundada por Enrique Ward en 1890, quién junto a otros peruanos ariqueños como Enrique del Piélago, Zenón Boero y Gerardo Vargas informaban de todo lo que tuviera que ver con los intereses peruanos, especialmente, con respecto a las provincias irredentas.

En el presente artículo, comparto parte de la investigación que vengo realizando sobre la resistencia del periodismo peruano en las provincias cautivas en el periódico *El Morro de Arica* en el año de 1897[1]. En las páginas del periódico se puede apreciar la admiración del pueblo ariqueño a la heroicidad del almirante Miguel Grau y su gloriosa tripulación.

LOS 8 DE OCTUBRE

Cada 8 de octubre, conmemoración del combate de Angamos, es fecha propicia para recordar a los héroes navales del *Huáscar* con crónicas, poemas, recuerdos, semblanzas. Compartimos los publicados en "*El Morro de Arica*" en las ediciones cercanas a la fecha conmemorativa. Las ediciones del periódico se hacían los miércoles y sábados habitualmente.

N° 709

Sábado, 9 de octubre de 1897

COLABORACIÓN

Los Mártires del *Huáscar*

Llegó el 8 de octubre de 1879; fecha deparada por el cruel destino en la guerra que tuvimos que atravesar por un pacto boliviano celebrado en hora menguada.

Hasta el 8 de octubre del año indicado, surcaba las olas del mar, el intrépido *Huáscar*: navío débil por naturaleza; pero blindado por el pecho de Miguel Grau y demás compatriotas.

En hora desgraciada fue acosado el Huáscar por la poderosa escuadra enemiga

1. La investigación es la continuación al libro "El Morro de Arica" La resistencia del periodismo peruano en las provincias de Tacna y Arica durante el cautiverio 1890-96.



en los mares de Punta Angamos; y antes de rendirse, se vio blandirse en los espacios la espada de Miguel Grau y su altura voz a sus subalternos, llamándolos al sacrificio antes de ver arriado el estandarte que flameaba en el heroico *Huáscar*.

Después de valerosa y heroica resistencia, fue el *Huáscar* tomado por los enemigos encontrando su cubierta regada de sangre y sembrada de cadáveres...

Todos ellos se sacrificaron en holocausto de la Patria y murieron gustosos antes que ver la desmembración territorial, que los sobrevivientes experimentamos con duro y amargo dolor.

El legendario combate del *Huáscar*, el 8 de octubre de 1879, ha asombrado al mundo entero y dado lección del amor patrio que abriga el pecho peruano.

El Mártir del Gólgota fue sacrificado en un madero en el Monte Calvario, por salvar al género humano y por voluntad del Padre Eterno. Así también el Almirante Grau se sacrificó en el madero del *Huáscar* por salvar al pueblo peruano y en cumplimiento de los sagrados deberes impuestos por Dios y la Patria.

El nombre de Miguel Grau, escrito está con letras indelebles las que tienen por pedestal el Globo terrestre, y que, elevándose por los espacios, se pierden en la inmensidad de los cielos.

Diez y ocho años, hace que el ínclito Miguel Grau y compañeros rindieron su existencia en nombre de la Patria.

Diez y ocho años, ha que una nueva página se abrió en la Historia Universal; fecha en la que no adquirimos laureles del triunfo, pero sí la corona de la gloria.



A los mártires del *Huáscar* los recordamos con profunda gratitud, y sus nombres serán imperecederos, mientras exista corazón peruano.

Lágrimas de dolor derramamos hoy en la tumba de Miguel Grau y compañeros del *Huáscar*.

¡¡¡Loor eterno a su memorial!!!

M. R. V.

Arica, 8 de octubre de 1897
MIGUEL GRAU
Leónidas de la mar, Nelson peruano!
malogrado Kanaris de Occidente,
como Sucre, magnánimo; y valiente
como Ricaurte, el curcio colombiano.

Cual cometa de brillo soberano,
pasaste en curso raudo y prepotente,
y tu curva de gloria refulgente
será el asombro del linaje humano!

¡Iquique! ¡Antofagasta! ¡Mejillones!
de tu *Huáscar* estela fulgurante!
derrotero de luz de las naciones!...

¿Buscas héroes, oh, Chile? Alza el semblante
allá, del firmamento a las regiones...
y si te atreves, mide a ese gigante!!

Numa P. Llona.

GRAU.
Mientras se escuche de la mar el grito
y alumbre el sol, radiante y soberano,
recordará de Grau el heroísmo
lleno de orgullo todo buen peruano.

Se le temió como al león salvaje
que habita de la selva en la espesura;
hizo un coloso de su débil nave,
y fue de ella alma de ejemplar bravura.

El mar, el ancho mar, mudo testigo
del miedo que inspiró su solo nombre,
¡como pudiera decirnos si se hizo
en sus aguas amargas, lo que ese hombre!

Si yo tornara mis canciones rudas
en sublime y bellísima armonía,
tus glorias, noble héroe del *Huáscar*,
con entusiasmo santo cantaría.

Mas mientras se oiga de la mar el grito
y alumbre el sol, radiante y soberano,
será un canto la mar a tu heroísmo,
y tu valor orgullo del peruano!

Enrique del Piélago C.

Arica, octubre 8 de 1897.

N° 710

Miércoles, 13 de octubre

CRÓNICA

8 de octubre

(A mi estimado colega y compatriota, G. V. H.)

I.

El Perú, en esta fecha, conmemora el décimo octavo aniversario de una de las efemérides más gloriosas que guarda los anales de la historia contemporánea.

Para sublimar con excelsitud esa epopeya, de sumo necesario sería que de sus tumbas levantaran los mortalizados genios de un Píndaro o un Homero.

Si la aureola de los grandes hombres del pasado como César, Gonzalo Fernández de Córdova (el Gran Capitán), Bonaparte, Washington, Bolívar y tantos otros; fulgura con intensidad, hasta las regiones etéreas; la que ciñó el noble campeón; el ilustre marino: el Nelson del Pacífico. MIGUEL GRAU resplandecerá intelectualmente en el orbe entero hasta la posteridad de los siglos...

Este lábaro de gloria que legó el ínclito prohombre, no solo fue para el Perú, ¡no! Lo



fue, también, para el continente Hispano Americano.

II.

Era una de aquellas hermosas mañanas del décimo mes del año 1879, cuando el león de los mares del sur, dirigiendo su proa al Norte, divisa extensos penachos de humo que traían el mismo rumbo. Era la escuadra enemiga que aproximábase hacia él con intención de ultimarlo. ¡Llegó al fin la hora fatal!... El débil barquichuelo, que durante siete meses mantuvo en jaque a toda la flota enemiga, prepárase a combatir a sus poderosos adversarios. GRAU, el inmortal GRAU, sabe que capitán y buque están perdidos; y, para que ese martirio no fuera mayor, imparte instrucciones al comandante de la gallarda corbeta *Unión*, que lo acompañaba, de poner a salvo su nave.

Queda solo; solo como el íbero Alonso de Aguilar -hermano del gran capitán que- en sierra Bermeja, habiendo sido por sus compañeros de infortunio, rogado para ceder el terreno en el desastre del ejército español por las Alpugarras, les dice: "¿dónde habéis visto a un hidalgo de sangre abandonar el campo? Dejadme solo; ¡solo quiero luchar!"

III.

El *Cochrane*, poderoso blindado de la armada de Chile, es el primero que llega y rompe los fuegos; luego el *Blanco* y demás buques que formaban la escuadra chilena, que llegan posteriormente; y nuestro pequeño *Huáscar*, heroica y bizarramente, cañonea a todo ese elemento naval. El combate arrecia, hasta que una bomba estalla en el puente del glorioso barco arrebatando la vida del noble campeón de Angamos. Sucédenle en el comando los demás jefes, y uno a uno van ascendiendo al templo de la inmortalidad... Dos horas han transcurrido, y el pequeño titán de los mares queda imposibilitado, acribillado a balazos...

Hazaña de tanta trascendencia no se borrará jamás de la historia; por el contrario, crecerá su fama a despecho de nuestros enemigos, a quienes dejó atónito el valor del héroe del Pacífico.

¡Gloria a él, a Miguel Grau!

Zenón Boero.

Arica, octubre 8 de 1897

-

HOMENAJE

(8 de octubre)

(Para Miguel E. Diago)

¡Es él! Dice el enemigo
Al divisar al monarca
Que denodado se acerca
Hacia la chilena escuadra.
Al monarca de los mares,
Al débil, pequeño *Huáscar*
No le arredra combatir
Contra superiores armas...
Lo anima una alma muy grande:
¡Es GRAU! que en Antofagasta,
En Iquique y Mejillones
Puso al enemigo a raya...
Deslízase triunfador
El buque en la mar salada
Envuelto en penachos de humo
Dejando estela plateada...
¡Ya está frente a los colosos!
El recuerdo de la patria
Enardece a los marinos
De la región denodada.
Del cañón el estampido
Resuena en extensión larga
Retemplando el patriotismo
De la pléyade peruana,
Que asombra a su contendor
La resistencia y pujanza
De esos semidioses griegos
Que no obtuvieron la palma



Del triunfo en desigual lid,
Empero su nombre y fama
Han traspasado los lindes
De la tierra americana.
¡Gloria a Grau, el inmortal
Y a sus compañeros de armas
Que rindieron la existencia
En la cubierta del *Huáscar*!

Gerardo Vargas H.

Arica, 8 de octubre de 1897

INAUGURACIÓN DEL MONUMENTO A MIGUEL GRAU EN EL CALLAO.

Asimismo, se informa con algarabía sobre la próxima inauguración del monumento al héroe de Angamos en el Callao en noviembre de 1897, ceremonia a la que estuvieron invitados a participar vecinos ilustres de Arica. De manera espontánea se realizó, en el lugar donde se dispusieron las baterías de artillería durante la defensa de Arica en junio de 1880, una romería y discursos en homenaje a Miguel Grau en la misma fecha señalada para la inauguración del monumento del Callao. Se informa que la inauguración en el Callao fue postergada porque el presidente Nicolás de Piérola se encontraba enfermo, pero que esa información no llegó a tiempo a Arica que llevó a cabo la reunión patriótica según estuvo programada.

La crónica detalla con mucho color la manifestación de peruanidad de la población ariqueña que anhelaba regresar a la madre patria en aquellos aciagos años de injusto cautiverio.

N° 717

Miércoles, 10 de noviembre de 1897

EL DÍA

Patriótica invitación

La municipalidad del Callao ha invitado al señor Don Domingo Pescetto, como alcalde que fue de Arica hasta el 7 de junio, de 1880, y al señor D. Bernardo Smith, presidente de la *Sociedad Peruana de Beneficencia*, para que asistan a la inauguración del monumento que la gratitud nacional ha erigido en el Callao a la memoria del héroe de Angamos, contralmirante Grau; inauguración que se verificará solemnemente el 14 del presente mes.

A tan galante cuánto patriótica invitación que manifiesta elocuentemente que el pueblo chalaco no ha olvidado a sus hermanos de Arica, han contestado, cual corresponde, los señores Pescetto y Smith, quienes en la imposibilidad de asistir personalmente a dicho acto; han delegado su representación en los señores Julio César y coronel Julio Jiménez, respectivamente; designación que desde luego la encontramos muy acertada, porque todos sabemos los importantes servicios que debe Arica al señor César, y el señor Jiménez como ariqueño y como oficial que fue de la dotación de La corbeta *Unión* que acompañó al *Huáscar* hasta momentos antes del combate de Angamos, tiene méritos bastantes para representar a su compañero de armas señor Smith y a la institución que con tanto acierto preside éste.

Damos enseguida la nota por la que el señor don Faustino G. Piaggio, alcalde del H. Consejo Provincial del Callao, invita al señor Pescetto, y la contestación que ha dado éste a dicha nota, lo mismo que la comunicación que ha dirigido al señor César.

Alcaldía del H. Consejo Provincial.

Callao, 27 de septiembre de 1897

Al Sr. Domingo Pescetto

Alcalde del H. Consejo

Provincial de Arica en el año 1880.





Inauguración de la Plaza Grau del Callao.

Debiendo inaugurarse el 14 de noviembre próximo el monumento erigido en esta provincia a la memoria del héroe de Angamos, Contralmirante Grau el Consejo de mi presidencia, en su deseo de que se hallen representados en ese acto todos los demás Consejos de la República, ha acordado invitar a sus Alcaldes para que se sirvan concurrir a dicha ceremonia, o designen sus respectivos delegados.

Al participarlo a US., no dudo que, en vista de la significación altamente patriótica de la fiesta que se prepara, y, en homenaje a las glorias y virtudes del ilustre marino, se dignará a aceptar la invitación que a nombre del Consejo, hago a US. con el objeto indicado, esperando que se servirá anunciarme, con la debida oportunidad, su determinación para asistir personalmente, o bien, la designación del delegado que lo represente.

Aprovechó de esta oportunidad para ofrecer a US. mis consideraciones de particular estima.

Dios guarde a US.

Faustino G. Piaggio

Arica, 6 de noviembre de 1897.

Señor don Faustino G. Piaggio. Alcalde del H. Consejo Provincial del Callao

Señor:

He recibido la apreciable circular de U.S. por la que, a indicación del Señor don Julio



César, delegado en Lima de la Sociedad Peruana de Beneficencia de este puerto, se sirve U.S. invitarme como Alcalde que fui del H Consejo Provincial de Arica Hasta el 7 de junio de 1880, a la inauguración del monumento que va a erigirse en esa viril provincia a la memoria del héroe de Angamos Contralmirante Grau.

Altamente agradecido a U.S. por su galante invitación, siento decirle que; no siéndome dado asistir en persona a dicho acto, he tenido a bien delegar mi representación -de acuerdo con los Señores Miguel Vargas y Emilio Bravo, únicos munícipes que existen de aquel entonces, y de varios vecinos peruanos respetables- al Señor don Julio César, persona grata para Arica por muchos motivos.

Yo que tuve ocasión de apreciar las virtudes del modesto marino y de estar con él hasta el último momento antes de emprender al Sur su postrera desgraciada expedición, pues en mi doble carácter de proveedor naval y alcalde municipal siempre estuvo al lado del Jefe Supremo, habría sido para mí motivo de verdadera complacencia asistir a la apoteosis del héroe. Pero abrigo la seguridad de que el señor César sabrá interpretar los sentimientos de Arica, cuando haya de manifestaros en nombre de este cautivo pueblo lo mucho que recuerda y admira el espartano denuedo del que, aún vaticinando el trágico fin que se le esperaba, supo sacrificarse en aras de la patria, fiel al cumplimiento de las órdenes que le impartiera el superior jerárquico.

Respetuosamente me suscribo de U.S. como su obsecuente atento servidor.

Domingo Pescetto

Arica, 6 de noviembre de 1897

N° 719

Miércoles, 17 de noviembre de 1897



Iglesia San Marcos, después de la guerra, Arica.

El homenaje de Arica al Contralmirante Grau

Una vez más ha dado prueba elocuente Arica de que el patriotismo existe vivo, intenso, en el corazón de sus hijos, y que tratándose de la patria estamos y estaremos siempre listos para ofrendar nuestra existencia, si es necesario, por ella. La manifestación que se verificó el domingo en las márgenes del río San José, creyendo que ese mismo día se llevase a cabo la inauguración del monumento que la gratitud nacional ha levantado en el Callao al Contralmirante Grau, por no haberse tenido aquí noticias de que se había postergado esa ceremonia a causa de la enfermedad que ha sobrevenido a S. E. el presidente de la república; nos ha probado que nuestro pueblo es el mismo pueblo unido y patriota de ayer, y que el civismo de este no se ha amortiguado un ápice en los diez y siete largos años que vivimos segregados de la comunidad nacional.

LA ROMERÍA

Desde las primeras horas de la tarde se dirigían, en romería, al lugar designado, nuestros compatriotas, muchos de ellos acompañados de sus familias; y en el tren que salió de aquí para Tacna a las 3



p.m., fue nuestra juventud y gran parte de elemento popular que, iba en tres carros de plataforma proporcionados, galantemente, por los administradores del gremio de jornaleros.

LA BANDERA DE LA PATRIA

Lo primero que vimos al dejar el viejo vagón, fue el hermoso bicolor que ondeaba, majestuoso, izado en alto mástil, clavado en medio de la hierba. Del medio de este pendía la efigie del héroe de Angamos, entrelazada de silvestres ramas, que semejaban rústico altar portátil por la caprichosa manera como habían sido acomodadas.

Y, frente a ese trofeo patriótico, en conveniente conjunto, se encontraban los alumnos del *Instituto Popular* y de la *Escuela Peruana*, que, a una señal dada por el señor don Federico Sosa, entonaron el himno de Tacna, de Molina, cuyas sonoras estrofas conmovieron todas nuestras fibras. El recuerdo de la patria, las desgracias nacionales, todo se agolpó a nuestra mente en esos momentos de expansión patriótica.

Y más de una silenciosa lágrima se deslizó por nuestras mejillas, porque no podíamos resistir, indiferentes, tanta impresión.

La pilluelería terminó su canto, y fue dispersada, *sándwich* en mano, para volverse a reunir después en el mismo orden, y mientras Rómulo Cúneo, el inteligente, entusiasta ariqueño, organizaba el acto oficial que se verificó a las 4 p.m. en la plataforma quedaba frente a la efigie del héroe, a corta distancia del puente que existe sobre el seco San José.

Al toque de generala, se reunió en el mencionado lugar todo ese populacho que vagaba, inconsciente, a pie y a caballo, de un lado a otro, y que se encontraba ora en las carpas que se habían formado a la margen derecha del río, ora a la orilla de



Gallerdetón del *Huáscar.*

la playa que queda a corta distancia, ora, en fin, sobre el puente donde permaneció mucha gente que quiso gozar desde allí de la imponente vista del acto.

Una casera banda de músicos dejó escuchar los acordes del himno nacional, y los jóvenes alumnos entonaron otra vez el himno de Tacna y la canción nacional.

Rómulo Cúneo y Vidal, designado oficialmente para abrir la manifestación, se adelanta y, teniendo a su frente ese rústico altar que simbolizaba el altar de la patria, manifiesta en improvisada inspirada alocución el objeto que había congregado al pueblo peruano en ese apartado paraje. Tuvo golpes oratorios felicísimos, y *Juan Pagador* fue aclamado y aplaudido con frenesí.

Le siguieron en el uso de la palabra Juan F. Trabuco que contribuyó en mucho, con su entusiasmo, al éxito de la manifestación -Julio D. Moreno, director del *Instituto Popular,* Gerardo Vargas H, Víctor M Issasi, Z. Boero y los jóvenes Eladio y Carlos Antonio Hurtado, alumnos de la Escuela Peruana; todos los cuales recibieron palmas y cuyos discursos fueron consagrados, especialmente, a enaltecer el patriotismo y denuedo del héroe de Angamos. Ni una



nota discordante, ni un reproche que hacer por inconveniencia de estilo u ofensas inferidas a tercero, nada; todo era por el héroe y para el héroe.

En esos momentos de delirio patriótico no cesaron los vivas a S. E. el presidente de la república, a la caritativa esposa de éste, al señor Billinghurst, a Tacna, a las municipalidades del Callao y Lima y a don Julio César, representante en la Capital de la Sociedad Peruana de Beneficencia de este puerto.

A LAS BATERÍAS

Terminada la parte oficial, un inmenso grupo de pueblo se dirigió, en romería, a las baterías de San José, llevando a la cabeza la bandera de la patria y el retrato de Grau. Allí, al pie de las cureñas solitarias, porque los cañones fueron volados antes que cayeron en poder del invasor, pronunció un patriótico discurso don Lorenzo M. Carrasco.

A los pocos momentos después regresó la romería al punto de partida, al son de entusiastas marchas tocadas por la casera banda.

EL REGRESO

Sería las 6 p.m. cuando se dio por terminada la manifestación, de la que sacó varias vistas fotográficas el caballero inglés señor Frank Bradley.

Las mil personas que asistirían a ella, se retiraron en el mayor orden y compostura; dejando grata y halagadora impresión en el ánimo de todos tan patrióticos acontecimientos.

Nuestras felicitaciones para todas las personas que contribuyeron al buen éxito de la precitada manifestación, muy particularmente a los señores Federico F. Sosa, Rómulo Cúneo Vidal, Juan F. Trabucco, Carlos C. Abelli y Víctor M. Isasi y J G Izado.

N° 720

Sábado, 20 de noviembre de 1897

COLABORACIÓN

La manifestación del domingo.

Cuán grato ha sido para el corazón peruano, la manifestación hecha por el pueblo ariqueño el día domingo último, en las chimbas contiguas a esta población.

Apenas llegó la noticia de que debía inaugurarse el monumento Grau en las orillas del Callao; se conmovió efervescentemente el corazón patriota de los ariqueños, en favor del nunca bien recordado don Miguel Grau y compañeros que tripulaban el *Huáscar*.

El corazón ariqueño, siempre ha reconocido los loables servicios de los buenos peruanos.

La juventud ariqueña, se ha puesto a la altura del deber inspirado por el sublime patriotismo; y en la manifestación patria del domingo último, ha ratificado tan laudables sentimientos.

No otra cosa podía esperarse de los cautivos ariqueños; quienes no podían mostrarse indiferentes e impasibles ante la manifestación de gratitud del Perú para el Nelson del Pacífico.

Si Miguel Grau, se sacrificó en aras de la patria; justo y muy justo era levantarle un monumento que recuerde a las generaciones venideras, el gran sacrificio de los defensores de la autonomía nacional, en la cubierta del *Huáscar*.

Acontecimientos inesperados, no han permitido que el domingo 14 de los corrientes, se inaugurase en el Callao el monumento Grau; pero el pueblo de Arica ha manifestado sus sentimientos de adhesión a la gratitud que mora en el pecho de los hijos de Lima y el Callao.





El recuerdo de los episodios del *Huáscar*, en la última guerra del Pacífico; invívito está en nuestra mente. Parécenos ver a la intrépida nave, surcar impávida las aguas de Arica, ostentando en sus mástiles el hermoso bicolor, insignia de la autonomía Nacional.

Parécenos ver al atleta Miguel Grau predispuesto al sacrificio, antes que presenciar que fuese arreada esa bandera; y por ello es que triste, pero gloriosa cuenta, dio de su existencia, Angamos, el 8 de octubre de 1879.

El Perú entero manifiesta su gratitud al ínclito Marino, levantándole el monumento que lleva su nombre; y el pueblo de Arica, adhiriéndose, a esa manifestación, celebró la Romería de que tienen conocimiento los lectores de este bisemanario.

A pesar de la distancia que nos separa, manifestamos nuestro placer por la inauguración del Monumento Grau, al que enviamos una guirnalda empapada en las lágrimas del cautiverio.

M.R.V.

Arica, noviembre 20 de 1897

N° 722

Sábado, 27 de noviembre de 1897

Monumento a Grau.

La inauguración del monumento que se ha erigido en Lima a la memoria de Grau, ha revestido caracteres solemnísimo. Asistieron más de 25 mil personas de Lima y el Callao. El discurso que en ese acto pronunció S. E. el presidente de la República fue muy aplaudido.

La imagen del héroe aparece de pie con la diestra extendida señalando al Sur.

N° 725

Miércoles, 8 de diciembre de 1897

COLABORACIÓN

Pláticas quincenales

Tengo mucho de que hablaros, lectores míos, pero el señor editor me dice que es poco el espacio de que se dispone en este número, por lo que, a mi pesar, habré de ser conciso en esta plática (...).

Las fiestas habidas en el Callao con motivo de la inauguración del monumento Grau han sido esplendidas, al decir de los diarios de la Capital. Julio Jiménez y Julio César, representante respectivamente de la Sociedad Peruana de Beneficencia y de la Municipalidad peruana que funcionó hasta



Puerto de Arica.

el 7 de junio de 1880, desempeñaron su cometido de manera patriótica y atinada. Ambos colocaron en el monumento una bellísima y valiosa ancla de pensamientos en nombre de las instituciones que representaban, y el señor Jiménez pronunció un conceptuoso discurso en la velada literaria que se verificó en el Callao, del que extraemos los siguientes párrafos:

> "El Perú, cumple, pues, un deber patriótico, honrado de preferencia, la memoria de este grande hombre, y el Callao, de quién partió la iniciativa y tanto hizo, hasta conseguir la erección del monumento, que debe inaugurarse mañana, pone, una vez más, en evidencia sus virtudes cívicas, aumenta el brillo de su patriotismo y se hace partícipe de sus glorias.
>
> Arica lo piensas así, me ha encargado que os lo diga, y que aproveche de esta solemne ocasión, para recordar sus inmerecidos infortunios, para pedir a la madre patria, invocando el espíritu generoso, altivo y abnegado del inmortal Grau, que no se olvide un momento, que sus hijos aguardan, que esperan, que exigen su pronta redención, que se tenga presente que desde la cumbre de su morro, las sombras veneradas de los mártires que allí rindieron su existencia, por defender su patria, tienen fijas sus miradas en ella, para recordarle, que ese suelo regado con la sangre de tantos héroes, sufre todavía bajo dominación extranjera.
>
> Arica como Tacna son peruanos; quieren serlo siempre, y esperan serlo, porque le inspiran fe los hombres encargados de hacer valer tan natural, legítima y justa aspiración y su derecho, emanado de



solemne pacto internacional -Arica, no cree, no quiere creer, que, sobre los dictados de la justicia y la concordia, triunfen los del egoísmo y el interés pasajero, bases sobre las que no pueden descansar los intereses permanentes de la América.

Arica espera, pues, ver flamear pronto sobre su morro y en los campos del Alianza, el pabellón amado de la patria, para que su sombra, sean esos lugares de peregrinación, donde, sus hijos y los peruanos todos acudan a retemplar su amor a la patria."

Nuestras felicitaciones para los señores César y Jiménez por la manera como han desempeñado la misión que les encomendar a Arica.

Pin – pan (NdE: Seudónimo del autor)

Arica, 8 de diciembre de 1897.

N° 726
Sábado, 11 de diciembre de 1897

ARICA

(Transcripción de *El Puerto* de Mollendo de 7 del actual)

Cuán grande se presenta siempre ese pueblo tan desgraciado como altivo. Palpita allí el sentimiento de la nacionalidad peruana; bulle el patriotismo con efervescencia colosal, y comprimido, como se halla, cuando encuentra, en sus anhelos, motivo elevado para sus expansiones, busca afanoso los medios que, a semejanza de las válvulas de seguridad, le ofrecen espacio para desbordarse en manifestaciones grandiosas que ejemplarizan y conmueven.

El homenaje rendido a la memoria de Grau, el día 14 de noviembre, señalado para la inauguración oficial del monumento elevado en el Callao al héroe de Angamos, ha sido un hecho de la más alta significación moral.



Estampilla en homenaje a Grau.

No hubo allí riqueza de formas ni esplendidez de detalles; nada de fausto deslumbrador ni de aparatosos accesorios; pero la nobleza del sentimiento, la sencillez del escenario, la grandiosidad de la idea y la pureza del tributo, han excedido en sublimidad a todo lo que puede imaginarse de augusto y de tierno.

En medio del campo, lejos de las miradas de los ocupantes, en presencia del bendito bicolor y colocado el retrato del Contralmirante en una gruta natural formada de trepadoras hiedras y olorosas madreselvas, al pie del fuerte San José, testigo mudo del desesperado esfuerzo de nuestra defensa, se congregaron jóvenes y ancianos, grandes y pequeños, blancos y negros, todos los hijos de Arica, acompañados de representantes de diversas clases sociales de la *hermosa cautiva*; y allí, en presencia del Cielo y de



la naturaleza, entonaron el himno santo de la Patria, de esta adorada patria peruana, modularon el himno de Tacna y elevaron una plegaria al Dios de las naciones y una oración al espíritu excelso y protector de Miguel Grau.

Y ese pueblo de corazón firme y de fe inconmovible como la roca eterna de su Morro, que, a pesar de vencido, jamás ha doblegado la cerviz, se inclinó reverente ante la imagen del héroe más grande del cielo americano.

¿Cabe algo más sencillo y más hermoso?

¡No! Arica y Tacna, demuestran siempre que conservan vivo el sagrado fuego del amor patrio, y sin embargo de gemir e inmerecido cautiverio, alientan nuestra fe vacilante y mantienen viva nuestra esperanza.

Dios bendiga y aproxime el día en que podamos estrechar contra nuestro corazón a esos hermanos queridos, que así saben honrar al Perú y guardar incólume el tesoro del sentimiento nacional.

CONCLUSIÓN

Durante los años de cautiverio, los peruanos ariqueños no olvidaron que Arica fue el último puerto que vio zarpar al *Huáscar* con bandera peruana y que fueron ellos los primeros en conocer la inmolación de su heroica tripulación el 8 de octubre de 1879. Los hechos acaecidos en las aguas de Angamos o los momentos vividos en el campo de la Alianza o en la cima del legendario Morro, fueron sin duda, la reserva espiritual de patriotismo que les hizo mantener la lucha para recuperar la nacionalidad peruana en aquellos aciagos años de cautividad.

En este año que celebramos los 200 años de independencia nacional, la impronta de patriotismo de los peruanos ariqueños durante el cautiverio no debe ser olvidada. Ellos nos recuerdan el valor del legado de nuestros héroes para afrontar los problemas y desafíos que tiene el Perú en su camino para el desarrollo y la prosperidad.






Mundial
Revista Semanal Ilustrada
TENED CONFIANZA
SERÉIS
PERUANOS







Cruzada Nacional de Valores “Somos Grau Seámolos 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

MUSEOS
NAVALES
DEL PERÚ

Casa Museo Piura



¿ Buscas una manera
de aprender
y entretenerte?

Horario:
martes a viernes:
09:00 a 13:00 hrs. y 15:00 a 17:00 hrs.

sábado y domingo:
09:00 a 13:00 hrs.

Teléfono:
(073) 402 434

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



Primer Escudo Institucional



Escudo Institucional actual

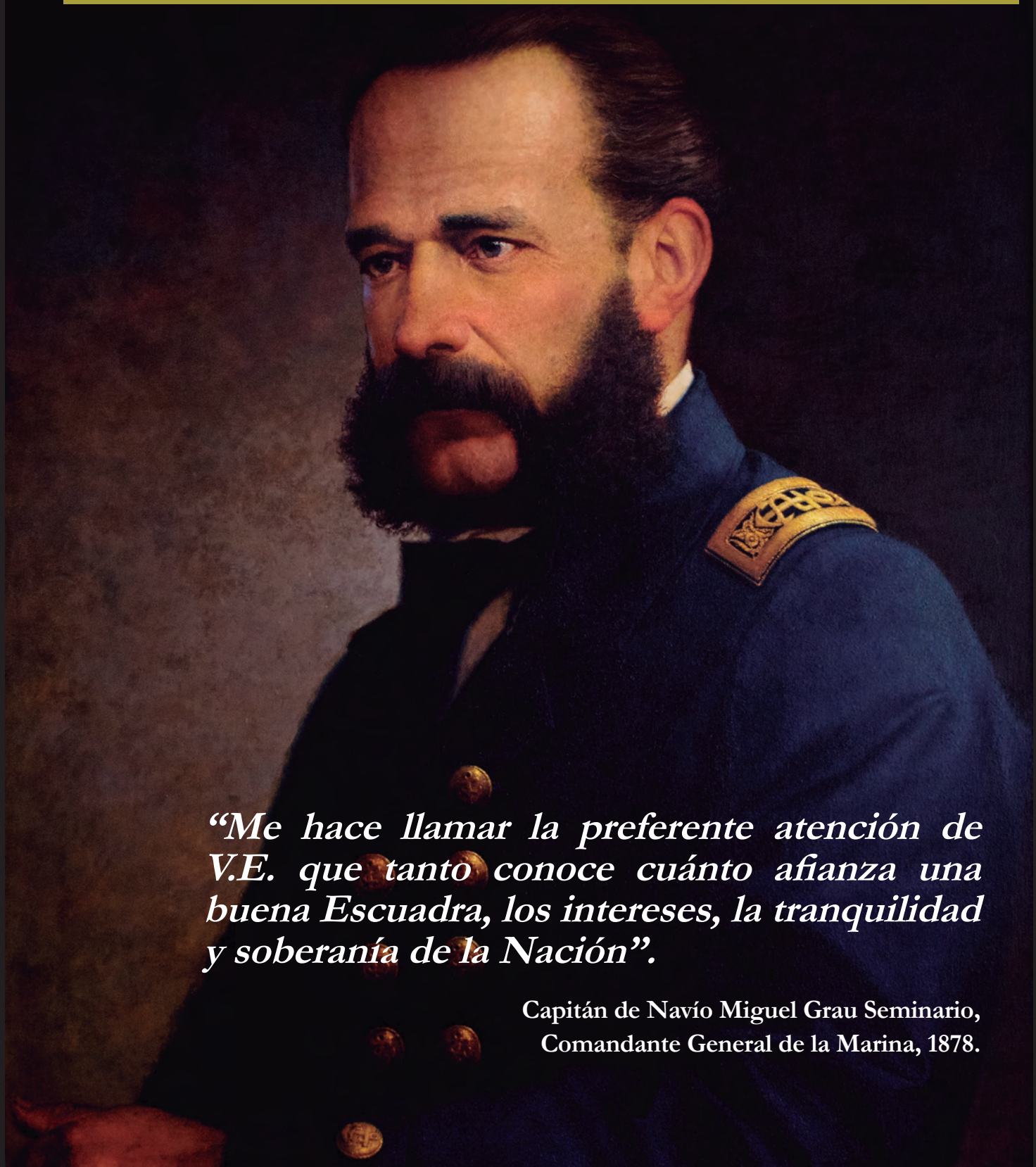
"Una misión importante y trascendental está reservada a la Marina de nuestras Repúblicas: el sostenimiento de su autonomía y de sus instituciones".

Capitán de Navío
Miguel Grau Seminario
Comandante General de la Marina, 1877

La Marina de todos los peruanos

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

REVISTA DE MARINA



"Me hace llamar la preferente atención de V.E. que tanto conoce cuánto afianza una buena Escuadra, los intereses, la tranquilidad y soberanía de la Nación".

Capitán de Navío Miguel Grau Seminario,
Comandante General de la Marina, 1878.


MARINA DE GUERRA DEL PERU
#MuseosNavalesMGP
Realiza nuestro recorrido interactivo
MUSEOS NAVALES DEL PERÚ
www.museosnavales.mil.pe

REVISTA DE MARINA

AÑO 114 / número 3 - 2021

REVISTA DE MARINA
Año 114 / número 3 - 2021

Director
Calm. Antonio Vildoso Concha

Editora general
C. de N. CC. Nora Dolybeth Hermoza Mori

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

Comité editorial y científico
Calm. Luis Del Carpio Alzágara, Comandante de Ciberdefensa.
Calm. Andrés Alberto Chiarella Caballero, miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
C. de N. Carlos Lema Osores, Asesor de la Dirección de Intereses Marítimos
C. de N. John Rodríguez Asti, miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Dr. José de la Puente Brunke, miembro de número de la Academia Nacional de Historia
Mg. Ernesto Morales Erroch, miembro de número de la Academia Sociedad Bolivariana del Perú
Sr. José Antonio Pejovés Macedo, socio del Estudio Pejovés

© 2021, 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

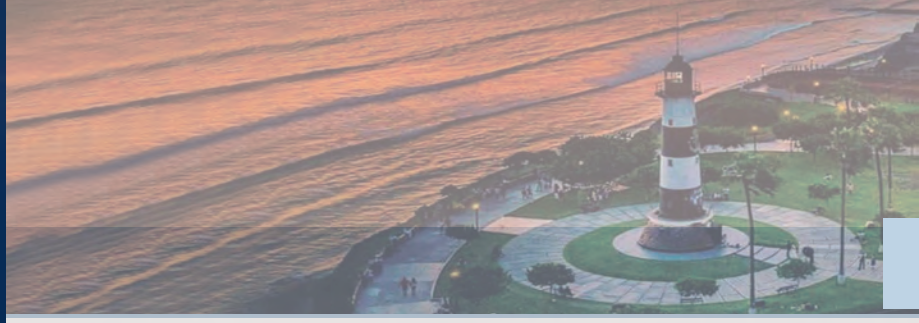
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú
Nº 1995-1033.
Tiraje: 3 000 ejemplares

Traducción: Manuel Pérez Petruccelli

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 114, n. 3 - 2021. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2021
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

6. LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ Y EL ALMIRANTE MIGUEL GRAU: UNA RELACIÓN ENTRE EDUCACIÓN Y CULTURA
CONTRALMIRANTE JEAN JESÚ DOIG CAMINO

12. NECESIDAD DE ADAPTACIÓN DE LAS ZONAS DE LA CONVEMAR AL DOMINIO MARÍTIMO PARA UNA EFECTIVA APLICACIÓN DE LA LEY
CAPITÁN DE NAVÍO JESÚS MENACHO PIÉROLA

22. EL IMPACTO DE LAS ACTIVIDADES HUMANAS EN EL GRAN ECOSISTEMA MARINO DE LA CORRIENTE DE HUMBOLDT
CAPITÁN DE CORBETA JONATAN MENDOZA ALARCÓN

34. PERSPECTIVA AMAZÓNICA: HACIA UNA POLÍTICA NACIONAL FLUVIAL AMAZÓNICA (PNFA)
CAPITÁN DE CORBETA JORGE CELIZ ROCHA

42. IMPACTO DE LAS CONSTRUCCIONES NAVALES A NIVEL MUNDIAL
CAPITÁN DE CORBETA JUAN ANTONIO VELEZMORO CUEVA

52. LA COMPETITIVIDAD PORTUARIA DEL PERÚ: RETOS HACIA LA GLOBALIZACIÓN
ROLLIN THORNE DAVENPORT

62. 100 AÑOS DE CREACIÓN DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA MARINA
CAPITÁN DE CORBETA ERNESTO QUIJANDRIA CASANOVA

74. GRUPO DE DESACTIVACIÓN DE EXPLOSIVOS DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ: PASADO, PRESENTE Y PROYECCIÓN A SUS 39 AÑOS DE CREACIÓN
CAPITÁN DE CORBETA JULIO GUILLERMO ZAMORANO CHÁVEZ

90. EL CIBERESPACIO, EL NUEVO RETO QUE VIENE AFRONTANDO LA MARINA
TENIENTE PRIMERO RAMÓN JAUREGUI IPARRAGUIRRE

102. EL AMERICANO: LAS AVENTURAS DEL CAPITÁN DE LA RESERVA NAVAL DE LOS ESTADOS UNIDOS HAROLD BARTLEY GROW EN EL PERÚ. 1923-1930
DAVID KOHNEN

118. LOS VIGÍAS DEL DESASTRE: ADVERTENCIAS SOBRE EL PELIGRO DE UNA GUERRA ENTRE EL PERÚ Y CHILE ANTES DE 1879 Y LA NECESIDAD DE MANTENER LA SUPERIORIDAD NAVAL
HISTORIADOR RODOLFO ALBERTO CASTRO LIZARBE

134. LAS ISLAS GUANERAS. UNA DE LAS PRINCIPALES FUENTES DE RIQUEZAS EN EL PERÚ (1890)
DR. CARLOS ARRIZABALAGA LIZÁRRAGA

CONTRALMIRANTE
ANTONIO VILDOSO CONCHA
DIRECTOR



Editorial

La presente edición de la Revista de Marina, la última de este año lleno de celebraciones y alegrías por el bicentenario de la Marina de Guerra del Perú, cierra un ciclo de gestión en la cual todo el equipo editorial volcó sus esfuerzos para aumentar y mantener la calidad de los textos que nuestra centenaria revista presenta a todos y cada uno de sus lectores, sean suscriptores u ocasionales interesados.

En este número, reunimos un interesante grupo de artículos escritos por distinguidos y reconocidos profesionales, los cuales buscan ampliar nuestro conocimiento respecto a materias relacionadas a nuestra carrera naval. Los temas que abordan profundizan los necesarios debates respecto a las normas internacionales que el Perú observa con reflexión buscando el momento adecuado para su aplicación; conocer la influencia de las actividades humanas en el ecosistema marino, espacio vital donde nuestro país es llamado a ejercer un liderazgo que lo proteja y explote en beneficio tanto nacional como internacional.

Por otro lado, el sesudo análisis presentado sobre la competitividad portuaria nos brinda nuevos elementos de reflexión sobre este importante exponente de los intereses marítimos nacionales, el cual se complementa con el estudio del impacto de las construcciones navales a nivel mundial.

En estos cinco acápites, podemos añadir que el campo de acción y estudio de la Marina de Guerra del Perú, así como de sus elementos aliados, se enmarca dentro de los Intereses Marítimos Nacionales, los cuales deben ser impulsados para ayudar a alcanzar el progreso y desarrollo del país.

Asimismo, esta tercera edición nos recuerda la historia, funciones y alcances de tres Dependencias institucionales, que, a pesar de las diferencias de años de servicio, son ejemplo de trayectoria, modernidad y profesionalismo. Sin embargo, debe anotarse una pequeña digresión a los años de existencia del Estado Mayor General de la Marina, puesto que este se inició en 1915, tal como la documentación lo evidencia.

A pesar de ello, el tenor del artículo que presentamos hace alusión a los cien años de creación por sugerencia de la Misión Naval Americana.

En el aspecto histórico, tres artículos inéditos y de mucho valor, son escritos por reconocidas plumas tanto nacionales como internacionales, lo cual refleja la internacionalización de nuestra Revista, plataforma principal de difusión de las ideas de nuestra Institución.

Estimados suscriptores y lectores de la Revista de Marina. Termino satisfecho y contento por la labor que esta gestión ha realizado en beneficio de la difusión de la historia e intereses marítimos, tarea que corresponde a cada uno de los que anhelan un país próspero, donde el medio acuático contribuya con sus potenciales al desarrollo por el que tanto nos esforzamos.

Espero que las seis ediciones de la Revista de Marina hayan sido de su agrado y crecimiento profesional, exhortándolos a participar de este medio de difusión, el cual es, no debemos olvidar, una incubadora de ideas respecto a nuestra condición de país marítimo por excelencia.

Gracias.

El Director.

MARINA DE GUERRA DEL PERU

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

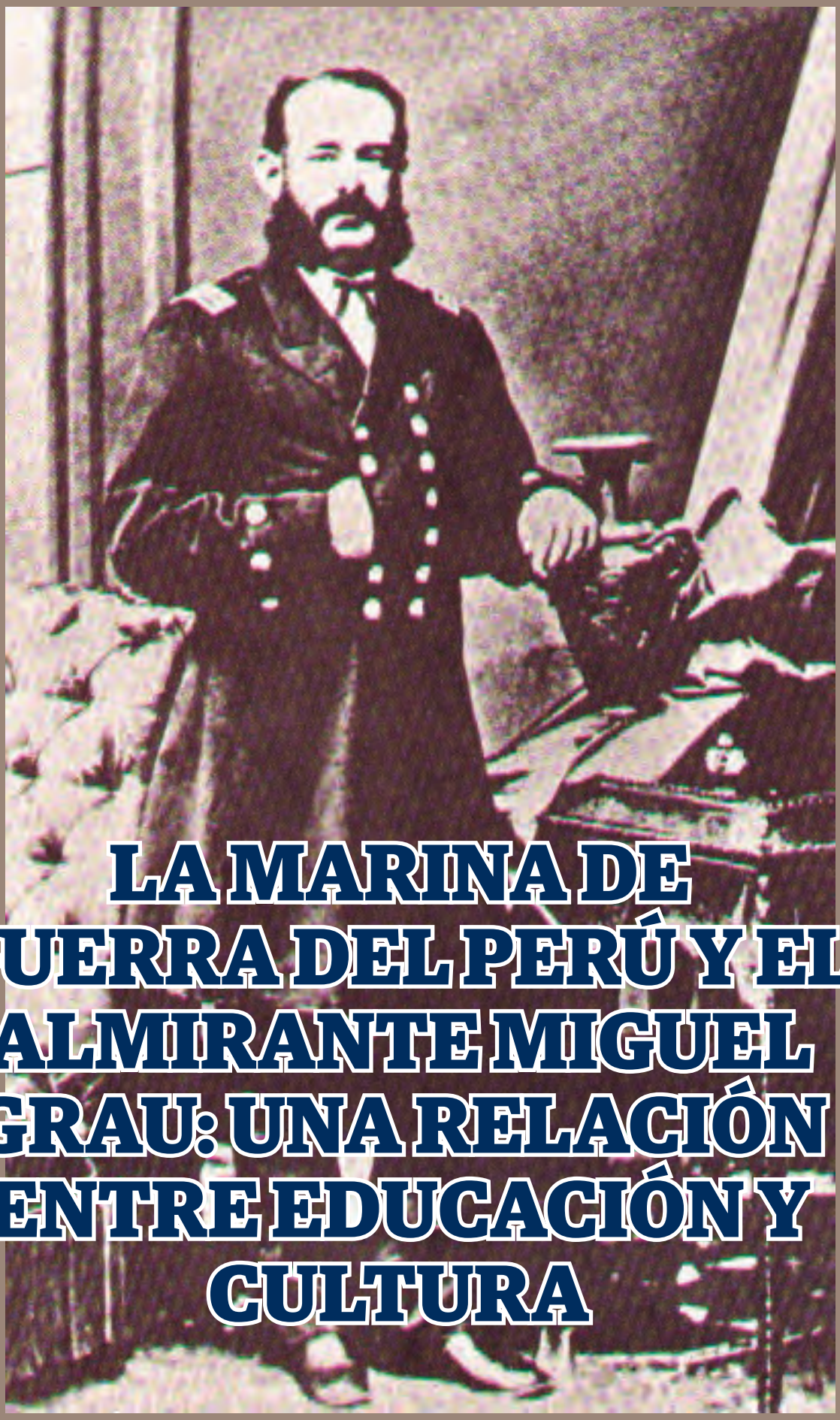
Telf.: 01-207 8900 anexo 2356

Email: revismar@marina.pe

MARINA DE GUERRA

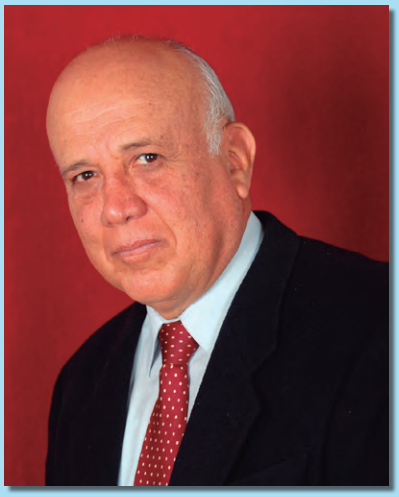
200 años
1821 - 2021

¡NAVEGANDO PARA EL PERÚ!



LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ Y EL ALMIRANTE MIGUEL GRAU: UNA RELACIÓN ENTRE EDUCACIÓN Y CULTURA





CONTRALMIRANTE JEAN JESU DOIG CAMINO
Bachiller y Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú (1968-2010). Magister en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval –Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú (2013). Bachiller en Derecho y Abogado por la Pontificia Universidad Católica del Perú PUCP (2010-2015). Docente en la Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú ESUP y en la Facultad de Derecho de la Universidad de Piura UDEP (2020). Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú IEHMP (2015).

RESUMEN
El artículo es parte del discurso de orden, que estuvo a cargo del Contralmirante Doig Camino, de la Sesión Solemne de la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria, en homenaje a la Marina de Guerra del Perú y en conmemoración del Combate Naval de Angamos. Local institucional, el 5 de octubre de 2021.

PALABRAS CLAVE
Bicentenario, Almirante Miguel Grau Seminario, Huáscar, cultura por el liderazgo, Von Clausewitz.

ABSTRACT
The article is part of the opening speech, in charge of Rear Admiral Doig Camino, of the Solemn Session of the Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria (Meritorious Society Founders of the Independence, Victors of 2nd May 1866 and Qualified Defenders of the Homeland), in homage to the Peruvian Navy and commemorating the Naval Battle of Angamos, institutional Premises, 5th October 2021.

KEYWORDS
Bicentennial, Admiral Miguel Grau, Huáscar, culture for leadership, Von Clausewitz.

Este año celebramos el bicentenario de la Marina de Guerra del Perú, fundada el 8 de octubre de 1821, por decreto del Protector del Perú, General José de San Martín, con la creación de la Comandancia General de la Marina sujeta a las ordenanzas navales españolas de 1802.

Asimismo, celebramos hoy el 142 aniversario del combate naval de Angamos, con la inmolación del Almirante Miguel Grau y la dotación de su unidad naval, el monitor *Huáscar*.

Reflexionaremos sobre la relación de la Marina y Grau, respecto de dos temas fundamentales para el desarrollo y la seguridad nacional, la educación y la cultura.

En tal sentido, primero abordaremos el aspecto institucional de la Marina por el

atractivo del trabajo en equipo en todas sus unidades navales, de aire, mar y tierra, que, unido al influjo de operar con equipos y sistemas de tecnología de punta, hacen posible una institución tutelar de la patria cohesionada profesionalmente por la educación y la cultura de sus integrantes.

Asociamos el aspecto institucional con la educación y la cultura por el liderazgo de la Marina de Guerra del Perú en promover y contribuir al desarrollo de los intereses marítimos nacionales, a través del estudio y la investigación de la realidad marítima y de los intereses marítimos, al impulsar las maestrías de Política Marítima y de Estrategia Marítima en la Escuela de Posgrado de la Marina (ESUP).

En el aspecto individual de la relación, seguimos el ejemplo del Almirante Grau por su legado familiar e institucional para con la educación y la cultura, primero con la educación, cuando por carta a su señora le pide por sus hijos: "Aconséjalos constantemente y diles que no se olviden de cumplir lo que me han ofrecido, de estudiar con empeño y en esforzarse bien, tanto en el colegio como en la casa", y finalmente cuando le pide atender "con sumo esmero y tenaz vigilancia a la educación de nuestros hijos, [...] o mejor dicho recomendarte que todo lo poco que dejo de fortuna se emplee en darles toda la instrucción que sea posible; única herencia que siempre he deseado dejarles"[1].

Única herencia del "Peruano del Milenio" para todos y cada uno de peruanos, "en darles toda la instrucción que sea posible", porque solo la educación y la cultura nos harán más libres y felices[2].

Finalmente, relacionamos la herencia de Grau por la cultura, que comprende toda manifestación humana, cuando señala en el contenido de su proclama como Comandante General de la Marina, que: "La civilización debe a la Marina gran parte de su notable desarrollo, [porque] donde quiera que arribe un buque lleva un germen de progreso: las ciencias, las artes, el comercio, la industria, han sido esparcidos en el mundo por medio de la navegación, y por ella las naciones más separadas han estrechado las relaciones y tienden al engrandecimiento común".

El legado individual del Almirante Grau por la cultura es integral y total, porque comprende toda manifestación del comportamiento humano relacionado con las ciencias, las artes, el comercio, la industria, la economía, la tecnología, la educación, el deporte y sus vinculaciones entre sí.

De la relación institucional de la Marina de Guerra del Perú y el legado individual del Almirante Miguel Grau con referencia a la educación y la cultura, podemos colegir que se trata de una relación proceso-resultado, donde la educación es el proceso de desarrollo cultural en sus diversas manifestaciones, y la cultura es el resultado integrado y total de dicho proceso en un momento dado.

La educación y la cultura en la vida institucional y nacional de relación entre instituciones e individuos son componentes

1. DE LA PUENTE, José. Miguel Grau. En: Carta testamento de Grau a su esposa del 8 de mayo de 1879. Lima: IEHMP. 2003, pp. 267-275.
2. Parafraseando a Domingo Sarmiento. "Este educador argentino estuvo convencido de que la educación es la fuerza dinámica de la cultura que lleva a la formación de las jóvenes generaciones". Ver OCAMPO LÓPEZ, Javier. El presidente de Argentina. "Maestro de América". [Consulta: 7 de diciembre de 2021]. Disponible en: shorturl.at/tDIP0



fundamentales para un país, en razón a su fundamental contribución a la seguridad nacional y a los intereses nacionales, en armonía con la seguridad mundial y la paz internacional por el bien común global.

La Marina de Guerra del Perú hizo suyo el legado cultural del Almirante Miguel Grau y decidió impulsar institucionalmente el estudio e investigación de la realidad y los intereses marítimos nacionales en favor de contar con una Política Nacional Marítima de contribución al desarrollo nacional, que por norma constitucional se asigna a las Fuerzas Armadas.

Las Fuerzas Armadas, constituidas por el Ejército, la Marina de Guerra y la Fuerza Aérea, tienen la finalidad primordial de garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República. Además, deben asumir el control del orden interno, de conformidad con el artículo 137 de la Constitución Política del Perú[3].

En el ámbito nacional, por norma fundamental, las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional participan en el desarrollo económico y social del país, así como en la defensa civil de acuerdo con la ley.

Los estudiosos del conflicto como fenómeno humano nos recuerdan que: (1) "la guerra es la continuación de la política por otros medios"[4] y que (2) "la política es la continuación de la guerra [por medios no violentos]"[5]. La actividad política privilegia la solución de conflictos por medios pacíficos, evitando la guerra y fortaleciendo la paz.

Prepararse con educación y cultura para lo más nefasto y funesto que es la guerra, obliga al profesional de la estrategia a estudiar la política como actividad y comportamiento humano frente al ejercicio de cualquier poder adverso, pensando que no hay mejor político que quien es estratega a la vez, ni mejor estratega que aquel que conoce de la política. Prepararnos para la adversidad en el ámbito nacional nos exige conocer la realidad y los intereses marítimos, para contribuir a desarrollar los intereses nacionales, que sustentan la política y la estrategia de seguridad y defensa nacional, porque sin desarrollo no hay seguridad, ni seguridad sin desarrollo.

Hoy celebramos dos de los homenajes más significativos en la vida institucional del país, expresamos nuestra admiración y respeto por la Marina de Guerra del Perú y renovamos la promesa de seguir el ejemplo del Almirante Grau y su unidad naval en Angamos.

En esta oportunidad, reflexionamos sobre dos pilares del propio Estado y la sociedad que garantizan su existencia hasta el fin de sus días: la educación y la cultura para referencia propia y del mundo entero, porque asociamos en esta fecha dos hechos históricos que nacen y crecen con la patria: la creación de la Marina de Guerra del Perú y el ejemplo de una gesta heroica a seguir.

Actualmente, empeñados en la seguridad y el desarrollo del país frente a múltiples amenazas, afrontamos una situación de pandemia que ha evidenciado nuestras vulnerabilidades como país, con especial daño en la salud, la educación, la economía y la seguridad, preparándonos con la tenacidad y resistencia del acero frente al adversario, por más cruel y despiadado que debamos enfrentar.

---

3. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Constitución Política del Perú. 1993.
4. VON CLAUSEWITZ, Carl. *De la guerra*. Barcelona: Ediciones Obelisco. 2021.
5. FOUCAULT, Michel. *Genealogía del racismo*. Madrid: La Piqueta. 1992.



"La civilización debe a la Marina gran parte de su notable desarrollo, [porque] donde quiera que arribe un buque lleva un germen de progreso: las ciencias, las artes, el comercio, la industria, han sido esparcidos en el mundo por medio de la navegación, y por ella las naciones más separadas han estrechado las relaciones y tienden al engrandecimiento común."

Capitán de Navío Miguel Grau, 1878



En el actuar noble y acerado del uso de las armas en la guerra nace y se consagra el derecho humano a la educación y la cultura, al reconocer el valor e importancia de combatir las tragedias con grandeza, pero siempre preparado para acrecentarse en la adversidad.

El uso de las nuevas tecnologías de la información y comunicación nos exigen perfeccionar el proceso educativo, presencial y remoto, para desarrollar las competencias básicas del ciudadano en el siglo XXI, a fin de potenciar el resultado cultural del país en forma integrada y total por la comunicación, la cooperación, el criterio y la creatividad en la vida de relación humana[6].

La experiencia de nuestra historia nos recuerda que toda adversidad se gana y se pierde antes de afrontarla, por falta de consistencia entre la política y la estrategia, porque ambas se deben guiar por una cultura de principios y valores que nuestros héroes y sus valientes unidades aéreas, navales y militares supieron cultivar hasta el sacrificio.

Seguimos el ejemplo de nuestros héroes y de sus bravos combatientes, estudiando y preparándonos para lo adverso, en un mundo donde la violencia y la inseguridad hacen noticia cada día por su agresividad e insania.

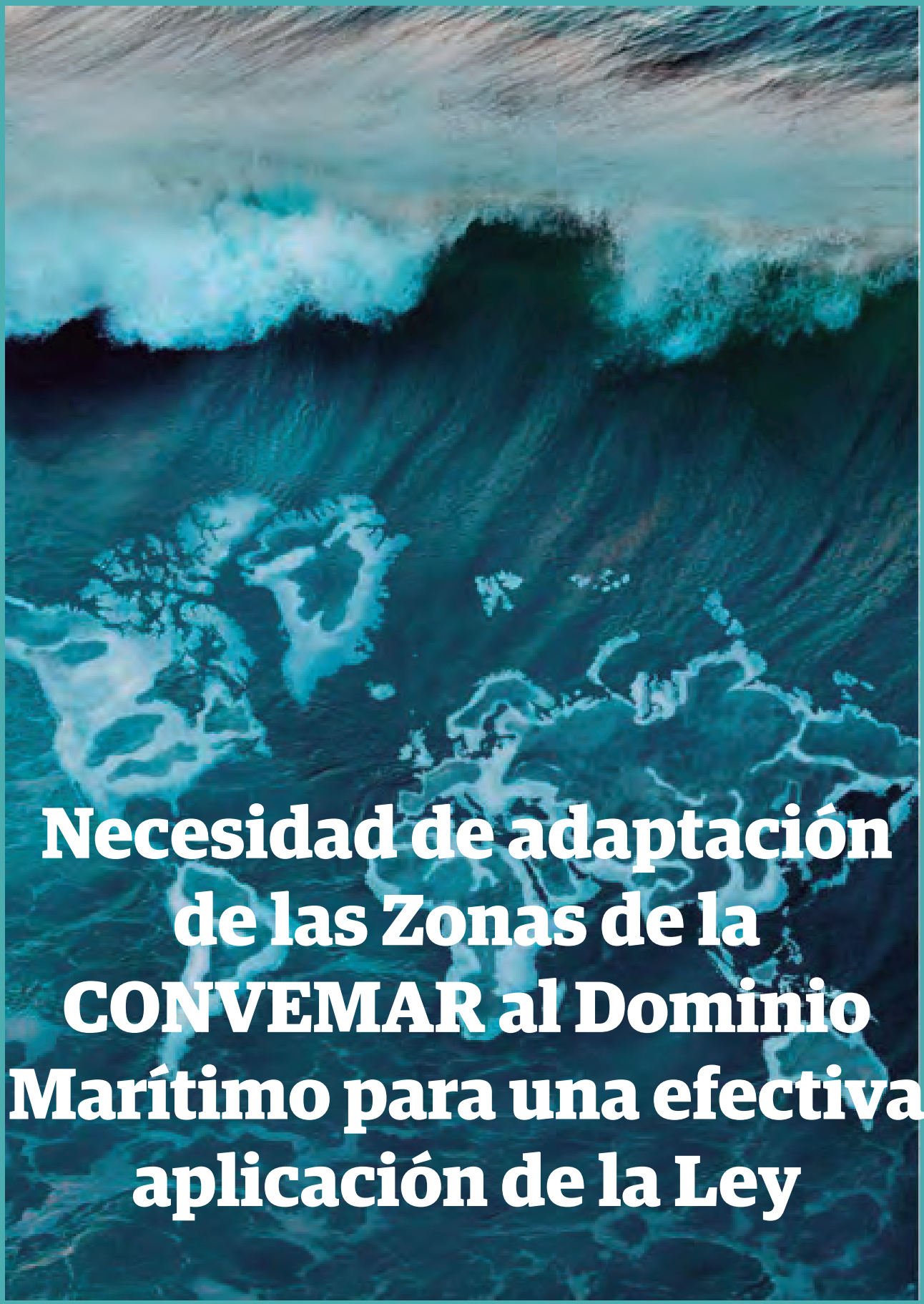
Seguimos el ejemplo de nuestros héroes y mártires, cultivando principios y valores por los que se inmolaron, en un mundo donde hoy la indiferencia y la corrupción amenazan con dar el golpe más fuerte al sistema democrático del Estado de derecho en la historia, y ponen en riesgo la viabilidad de un país que aspira a ser seguro, solidario y sustentable. Un país de oportunidades para todos.

También seguimos este ejemplo esforzándonos por contribuir individualmente y en equipo por el desarrollo socioeconómico del país, al proteger y promover los intereses nacionales en el ámbito marítimo nacional, esto es, por una Política Nacional Marítima vinculada a la educación y la cultura relacionadas con la seguridad integral y el desarrollo sustentable, a fin de contribuir a la paz y al bienestar general.

Bibliografía

- DE LA PUENTE, José. Miguel Grau. En: Carta testamento de Grau a su esposa del 8 de mayo de 1879. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP). 2003. pp. 267-275.
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Constitución Política del Perú. 1993.
- FOUCAULT, Michel. *Genealogía del racismo*. Madrid: La Piqueta. 1992.
- KING, Robert. Pensamiento crítico, pensamiento creativo, comunicación y cooperación. En: *Inquire: A student Handbook for 21st Century Learning*. 2011.
- OCAMPO LÓPEZ, Javier. El presidente de Argentina. "Maestro de América". [Consulta: 7 de diciembre de 2021]. Disponible en: shorturl.at/tDIP0
- VON CLAUSEWITZ, Carl. *De la guerra*. Barcelona: Ediciones Obelisco. 2021.

6. KING, Robert. Pensamiento crítico, pensamiento creativo, comunicación y cooperación. En: *Inquire: A student Handbook for 21st Century Learning*. 2011.



Necesidad de adaptación de las Zonas de la CONVEMAR al Dominio Marítimo para una efectiva aplicación de la Ley



CAPITÁN DE NAVÍO JESÚS A. MENACHO PIÉROLA
Bachiller y licenciado en Ciencias Marítimas y Navales por la Escuela Naval del Perú en 1996. Calificado en Capitanías y Guardacostas, así como en Hidrografía y Navegación. Graduado del programa de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Es magíster en Ingeniería de Puertos y Costas (España, 2002), magíster en Estrategia Marítima (ESUP, 2008), magíster de ciencias en Asuntos Marítimos, especializado en Administración de la Seguridad Marítima y Medio Ambiental (Suecia, 2010), y titulado como especialista en Derecho Marítimo Internacional (España, 2016). Se ha desempeñado como agregado naval adjunto a la Embajada de Perú en Singapur e Indonesia, oficial enlace en el Centro de Fusión de la Información de la Armada de Singapur de 2015 a 2016, y jefe del Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático (Simtrac) del Centro de Control de Misiones Perú, Comandancia de Operaciones Guardacostas en 2017. Graduado de la maestría en Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN). Ha sido Director de Asuntos Internacionales y OMI, Director de Normativa y Doctrina de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas; y actualmente se desempeña como Jefe del Estado Mayor de la Comandancia de Operaciones Guardacostas.

RESUMEN
El Dominio Marítimo del Perú es una figura jurídica única en su género, y establece soberanía y jurisdicción del Estado peruano desde las líneas base hasta el límite exterior del mismo, incluyendo la plataforma continental, sin hacer distinción alguna en contraposición con el derecho marítimo internacional consuetudinario, consagrado en la Convención de la Naciones Unidad sobre el Derecho Del Mar.

PALABRAS CLAVE
Dominio Marítimo, CONVEMAR, Mar Territorial, Soberanía Marítima.

ABSTRACT
The Maritime Domain of Peru is a sui generis legal figure, and establishes sovereignty and jurisdiction of the Peruvian State from the baselines to its outer limit, including the continental shelf, without making any distinction in contrast to customary international maritime law, enshrined in the United Nations Convention on the Law of the Sea.

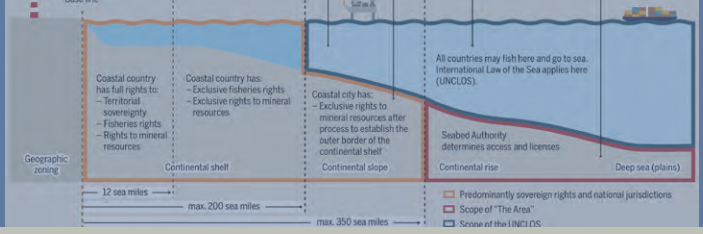
KEYWORDS
Maritime Domain, UNCLOS, Territorial Sea, Maritime Sovereignty.

Introducción

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas es la Autoridad Marítima Nacional, y en su condición de órgano de línea de la Marina de Guerra del Perú, tiene, de acuerdo con la ley, competencias sobre las áreas acuáticas, las actividades que se desarrollan en el medio acuático, las naves, los artefactos navales, las instalaciones acuáticas y las embarcaciones en general, con la finalidad de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, los ríos y los lagos navegables, proteger el medioambiente acuático y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción. Igualmente, está facultada para ejercer la Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, con el propósito de aplicar y hacer cumplir la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.

En el ámbito nacional, según la Constitución Política del Estado[1], el Perú ejerce soberanía

1. Artículo 54º de la Constitución Política del Perú, Congreso Constituyente Democrático (1993).



y jurisdicción en el Dominio Marítimo, el cual se considera incluido como parte del territorio del Estado, conjuntamente con el suelo, el subsuelo y el espacio aéreo que lo cubre. Esto sugiere, por un lado, que el Estado ejerce por igual soberanía absoluta sobre el dominio marítimo, el suelo, el subsuelo y el espacio aéreo que los cubre; y por otro lado, que, a pesar de estar comprendido como parte del territorio, el Dominio Marítimo y el Espacio Aéreo requieren de un ejercicio de soberanía parcial y diferente a la que se ejerce en el territorio.

En al ámbito legal internacional, estas actividades están reguladas por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar[2] (CONVEMAR), y otorga a los Estados derechos y deberes en los diferentes espacios, según su naturaleza, carácter jurídico, extensión y posibilidad de exclusión de terceros; tales como son el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva, la plataforma continental, el alta mar, y los fondos marinos y subsuelo del alta mar, conocido como "la zona".

En países marítimos desarrollados, el progreso y el desarrollo están íntimamente ligados a una política marítima enérgica y al cumplimento de la legislación marítima internacional. En el caso del Perú, es un tema de vital importancia la ausencia de normas subsidiarias en la legislación nacional vigente en comparación con el derecho marítimo internacional, que la hagan consistente con las prescripciones de la CONVEMAR.

Antecedentes

La Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados[3] (CVDT), advierte que los principios del libre consentimiento y de la buena fe y la norma *pacta sunt servanda* están universalmente reconocidos. Además, como norma general concerniente a los Estados, establece que un tratado no crea obligaciones ni derechos para un tercer Estado sin su consentimiento. Del mismo modo, una disposición de un tratado dará origen a una obligación para un tercer Estado si las partes en el tratado tienen la intención de que tal disposición sea el medio de crear la obligación, y si el tercer Estado acepta expresamente por escrito esa obligación.

Para los efectos de la CVDT, se entiende por "tratado" un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional; y por "parte" se entiende a un Estado que ha consentido en obligarse por el tratado y con respecto al cual el tratado está en vigor. El Perú ratificó la CVDT mediante el Decreto Supremo 029-2000-RE del 14 de septiembre de 2000, que entró en vigencia el 14 de octubre de 2000.

El artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia[4] (CIJ) establece que, para decidir las controversias que le sean sometidas conforme al derecho internacional, se deberán aplicar las convenciones internacionales, la costumbre internacional, los principios generales de derecho reconocidos por las naciones civilizadas, y las decisiones judiciales y las doctrinas de los publicistas de mayor competencia de las distintas naciones, como medio auxiliar para la determinación de las reglas de derecho, que son las fuentes formales del derecho internacional.

El Perú no es Estado parte de la CONVEMAR. En adición, el Dominio Marítimo del Perú no ha sido adecuado de forma consistente con las zonas que esta establece, lo cual afecta el marco legal nacional para la aplicación

2. NACIONES UNIDAS. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Nueva York: Naciones Unidas. 1982.
3. NACIONES UNIDAS. Convención de Viena sobre el derecho de los tratados Viena: Naciones Unidas. 1969.
4. NACIONES UNIDAS. Estatuto de la Corte Internacional de Justicia. Nueva York: Naciones Unidas. 1945.

de la ley en toda la extensión del Dominio Marítimo.

En el Perú, existen posiciones encontradas sobre la conveniencia o no de adherir a la CONVEMAR. Algunos llamados "territorialistas" consideran el Dominio Marítimo del Perú como un mar territorial con soberanía absoluta de 200 millas, lo cual es incompatible con la CONVEMAR, y que el Perú no debería adherir a esta. En contraposición, para los llamados "zonistas", el Dominio Marítimo de 200 millas marinas no es mar territorial, no existe incompatibilidad entre la Constitución y la CONVEMAR, y consideran que el Perú debe adherirse a la CONVEMAR.

Existen posiciones a favor de la adhesión de Perú a la CONVEMAR, como la de Novak[5], quien considera los aspectos jurídicos para la posible adhesión del Perú a la CONVEMAR. Además, afirma que la CONVEMAR protege los intereses económicos en nuestro dominio marítimo, ya que esta legitima derechos de soberanía y jurisdicción sobre todos los recursos vivos y no vivos del mar, suelo y subsuelo, en toda su extensión hasta las 200 millas marinas.

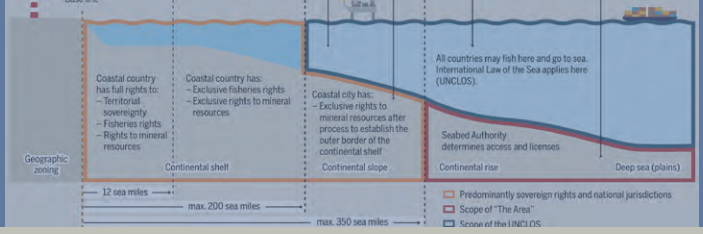
Rodríguez[6] refiere que la CONVEMAR contiene elementos significantes para proteger el conjunto de los intereses peruanos, tanto dentro como fuera de nuestro Dominio Marítimo. Asimismo, enfatiza la conveniencia de la adhesión de Perú a la CONVEMAR, pues es el único instrumento mundialmente reconocido y en vigor que permite a los Estados hacer valer sus derechos e intereses en los diversos ámbitos del espacio oceánico.

Arias-Schreiber[7] afirma que el Perú finalmente tiene que optar entre seguir al margen de la CONVEMAR o adherir a ella, al igual que otros países de la región, como Argentina, Brasil y Chile, los cuales han tenido ordenamientos jurídicos análogos al nuestro, incluso Argentina y Brasil con leyes nacionales que reconocían un mar territorial de 200 millas marinas; además de ser parte de la CONVEMAR, han adecuado sus legislaciones a las zonas de la misma. Sugiere también que el Perú puede ser parte de la CONVEMAR y disfrutar de la seguridad jurídica y demás beneficios que esta ofrece, sin modificar la Constitución ni las leyes, sin fragmentar el dominio marítimo en un mar territorial de 12 millas marinas y zona económica exclusiva hasta las 200 millas marinas, y, más importante aún, sin tener que ceder sus derechos de soberanía y jurisdicción en el mar o en el espacio aéreo, aplicando de forma compatible las disposiciones contenidas en la CONVEMAR sin alterar los artículos pertinentes de su legislación interna.

Namihas[8] describe que, en torno al diferendo marítimo entre el Perú y Chile ante la Corte Internacional de Justicia, el Estado peruano ha precisado la condición jurídica de las 200 millas marinas de dominio marítimo, y admite que es compatible con las zonas marítimas de la CONVEMAR, así como su compromiso de respetar los derechos y obligaciones consagrados en dicho instrumento internacional para cada una de estas zonas marítimas.

Por otro lado, existen también posiciones en contra de la adhesión de Perú a la CONVEMAR, basabas principalmente en sentimientos patrióticos y nacionalistas, como

5. NOVAK, Fabián. Fundamentos jurídicos para la adhesión del Perú a la Convención del Mar de 1982. *Revista Derecho & Sociedad*, 2004. Vol. 23, pp. 253-259.
6. RODRÍGUEZ CUADROS, Manuel. *Delimitación marítima con equidad. El caso de Perú y Chile*. Lima: Peisa. 2007.
7. ARIAS-SCHREIBER, Alfonso. ¿Indiferencia del Perú frente a los nuevos retos marítimos? *Agenda Internacional*, 1994. Vol. 1, nro. 1, pp. 49-64.
8. NAMIHAS, Sandra. La posición oficial del Perú en torno a las zonas marítimas de la CONVEMAR a partir del diferendo marítimo con Chile. *Derecho PUCP*, 2014. Vol. 73, pp. 95-108.



la de Ramírez[9], que opina que hoy en día somos soberanos en las 200 millas marinas, fondo y subsuelos, incluidos los aires, mientras que en la CONVEMAR no hay ningún reconocimiento de soberanía. Sostiene igualmente que las potencias interesadas en el Nuevo Derecho del Mar consideran los mares como un todo, y que sus riquezas son "patrimonio común de la humanidad", en donde ningún Estado es dueño de nada y ni siquiera tiene soberanía sobre el mar territorial de 12 millas.

Ruiz-Eldredge[10] sugiere que un Estado tiene competencia para fijar su mar territorial por factores geográficos, geológicos, biológicos, económicos, y de seguridad y defensa. Agrega que para el Perú, la historia y el dominio del mar condensa el concepto de 200 millas marinas como territorio.

Vargas-Prada[11] menciona que Dominio, Soberanía y Jurisdicción son las tres potestades del Estado otorgadas por la Constitución para aplicarlas al mar nacional. No existe en ellas diferencia alguna entre el mar y el suelo, y el Estado tiene totalidad jurídica sobre ellos. De igual modo, sugiere que un mar definido de esa forma corresponde a lo que comúnmente se llama mar territorial, que en el Perú es de 200 millas marinas de ancho, con el lecho y subsuelo en profundidad.

También existen autores que han escrito sobre temas específicos relacionados con la figura del dominio marítimo del Perú. Por ejemplo, Ramos[12] concluye que el régimen de pesca de la Zona Económica Exclusiva de la CONVEMAR y el régimen de pesca del Dominio Marítimo del Perú son compatibles, y su principio rector es:

> el ejercicio de derechos de soberanía sobre los recursos vivos en una zona marítima hasta las 200 millas para todas las actividades de naturaleza pesquera. Dicho de otro modo, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar consagra ante la comunidad internacional la soberanía sobre los recursos naturales que se encuentren en el dominio marítimo peruano, el cual venimos ejerciendo desde el año 1947 y que actualmente se reitera en la Constitución Política del Estado y en la Legislación Pesquera Nacional.

Loret de Mola[13] reflexiona sobre el espacio oceánico adyacente a nuestra costa. Para este autor, el Estado peruano no tiene celebrado un tratado que establezca su frontera marítima u oceánica y cómo determinar "hasta dónde" es aplicable la Ley General de Aduanas, y más aún, "hasta dónde" el Estado peruano puede ejercer su soberanía absoluta, para la aplicación de la Ley del Impuesto a la Renta (LIR), la cual debe aplicarse en el territorio nacional. Al mismo tiempo, menciona que afirmar que el dominio marítimo es mar territorial es una percepción equivocada, sin fundamento y que no soporta ningún análisis jurídico. No es posible arribar a otra conclusión que no sea aquella que afirme que el Estado peruano solo puede ejercer soberanía absoluta hasta las 12 millas marinas del mar adyacente a sus costas, es decir, el "mar territorial" definido por la CONVEMAR. Asimismo, concluye que

9. RAMÍREZ, Hugo. Corte Internacional de Justicia de La Haya: Derecho Internacional y CONVEMAR. *Intereses Nacionales: Pensamiento estratégico aplicado a la realidad nacional*. 2014. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://interesesnacionales.wordpress.com/2014/01/23/corte-internacional-de-justicia-de-la-haya-derecho-internacional-y-convemar/
10. RUIZ-ELDREDGE, Alberto. *El Perú y el mar. Incluye la convención comentada*. Lima: Editorial Técnico Científica. 1988.
11. VARGAS PRADA, Julio. *Dominio marítimo*. 3.ª ed. Lima: Yolanda Carlessi Ediciones. 2018.
12. RAMOS FERRETTI, Eduardo. *La Zona Económica Exclusiva: régimen de pesca según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y la Legislación Pesquera Peruana*. Tesis de grado, Universidad de San Martín de Porres, Lima. 2007.
13. LORET DE MOLA DE LAVALLE, Jaime Enrique. *De la evolución del concepto de "territorio tributario" en el derecho tributario peruano y la redefinición del concepto de renta de fuente peruana*. X Jornadas Nacionales de Derecho Tributario: Rentas de Fuente Peruana. Lima: Instituto Peruano de Derecho Tributario. 2008.

en materia tributaria se determinaría dentro de nuestro derecho tributario la existencia de un "territorio tributario", el que estaría definido como la parte del territorio nacional, dentro del cual son aplicables las leyes tributarias. Su extensión solamente abarcaría el territorio terrestre y el mar territorial conforme la CONVEMAR, y el impuesto a la renta solo podría aplicarse dentro del mencionado "territorio tributario", por lo que sería inaplicable a partir de las 12 millas marinas y hasta las 200 millas marinas.

Es en este punto en que aparece indefectiblemente la siguiente pregunta: ¿tiene legalmente el Perú, de acuerdo con el derecho marítimo internacional, la potestad para aplicar soberanamente sus leyes internas en toda la extensión de su Dominio Marítimo?

Análisis

El Dominio Marítimo que establece la Constitución Política del Perú es un término que no ha constituido una institución claramente definida en el campo del derecho internacional. Sus alcances no son materia de mención alguna por cualquier fuente del derecho internacional, y es un término ausente en la CONVEMAR.

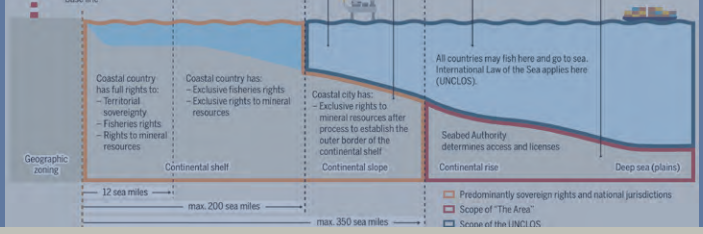
Esta situación ha creado un vacío legal en materia del derecho internacional consuetudinario, en asuntos como el derecho de "paso inocente", la "libertad de navegación" y el "tendido de cables", que no están regulados internamente de conformidad con la CONVEMAR.

Una clara alusión al "dominio marítimo" del Perú fue señalada en el Informe sobre los Océanos y el Derecho del Mar presentado en octubre de 1998 por el Secretario General de Naciones Unidas a la Asamblea General[14]. El Informe enfatizó que este concepto no es comparable al mar territorial, porque el dominio marítimo del Perú incluye el reconocimiento expreso de la libertad de comunicaciones internacionales:

> Un Estado latinoamericano que no es parte de la Convención del Mar reivindica una única zona de 200 millas marinas, denominada "dominio marítimo", aunque reconoce expresamente la libertad de navegación y sobrevuelo a partir de las 12 millas marinas. Por esta razón, la zona marítima de ese Estado figura aparte en la categoría de "otras zonas marítimas" en lugar de incluirse como mar territorial de anchura superior a 12 millas marinas.

En cuanto a las diferentes zonas marítimas que establece la CONVEMAR, Bákula[15] resalta que para el mejor cumplimiento de las finalidades de la Convención, la creación del espacio oceánico ha sido simultánea con la constitución de espacios funcionales, sin contar con las aguas interiores, cuyo régimen corresponde al ordenamiento nacional, como el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva, la plataforma continental, las aguas archipelágicas, las aguas glaciales; y, finalmente, muy en especial, la Zona de los Fondos Marinos. Según Bákula, estos espacios funcionales se distinguen entre sí en la medida en que las competencias del Estado, sustentadas en el derecho internacional, se afirman en los espacios más próximos a la costa, para ir atenuándose, hasta llegar a ser ejercidas

14. KWIATKOWSKA, Barbara, DOTINGA, Harm, MOLENAAR, Merel, OUDE ELFERINK, Alex G. y SOONS, Alfred H. A. (Eds.). *International Organizations and the Law of the Sea. Documentary Yearbook 1998*. Utrecht: Netherlands Institute for the Law of the Sea (NILOS).
15. BÁKULA, Juan. *La imaginación creadora y el nuevo régimen jurídico del mar. Perú y Chile: ¿el desacuerdo es posible?* Lima: Editorial Universidad del Pacífico. 2008.



en forma compartida, como sucede en la alta mar, donde el derecho internacional especifica las libertades que corresponden a todos los Estados y que deben ser ejercidas sin desmedro del derecho de los demás.

En este sentido, priorizar la zonificación del dominio marítimo, es de vital importancia para estar en línea con el derecho marítimo internacional consuetudinario, toda vez que la figura legal de nuestro dominio marítimo no encaja actualmente en el marco jurídico de la CONVEMAR.

La Política Nacional Marítima[16] establece como "Situación actual del problema público", en el aspecto de "b. Influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales", que la falta de consenso nacional sobre ciertos asuntos del mar no ha permitido, hasta la fecha, la participación del Perú en el principal régimen oceánico constituido por la CONVEMAR, instrumento internacional que facilita la comunicación internacional y promueve los usos con fines pacíficos de los mares y océanos, como la utilización equitativa y sostenible de sus recursos, su constante estudio y conservación, y la protección y preservación del medio marino.

El Embajador Allan Wagner Tizón, con ocasión de su presentación ante la Corte Internacional de Justicia como Agente de la República del Perú en el caso del Diferendo Marítimo entre el Perú y Chile[17], formalmente dejó constancia del compromiso del Perú con el moderno derecho del mar reflejado en la CONVEMAR. Wagner Tizón expresó que la Constitución peruana de 1993, su legislación interna y la práctica del Perú se encuentran en total conformidad con el derecho del mar contemporáneo. Asimismo, declaró que el término "dominio marítimo" que utiliza nuestra Constitución se aplica de manera coherente con las zonas marítimas establecidas en la Convención de 1982; y que la Constitución se refiere expresamente a la libertad de comunicación internacional. En síntesis, el Perú acepta y aplica las normas del derecho internacional consuetudinario del mar, tal como se encuentran plasmadas en la CONVEMAR.

Esta declaración formal, así como la demanda presentada previamente por el Estado peruano, se constituyó en parte integrante del Fallo del la Corte Internacional de Justicia en el caso del Diferendo Marítimo entre el Perú y Chile[18], ya que en este la Corte señaló que "La Corte toma nota de esta declaración del agente peruano como una vinculación formal del Perú", y asume el compromiso del Perú de reconocer los espacios marítimos de la CONVEMAR, así como los derechos y las obligaciones previstos en la misma para cada uno de estos espacios.

En tal sentido, y en aras de resguardar adecuadamente la soberanía y jurisdicción del dominio marítimo peruano, debemos reconocer que el derecho internacional marítimo consuetudinario se basa absolutamente en la CONVEMAR y que, fuera de su ámbito de aplicación, el Perú está imposibilitado de ejercer derechos territoriales, jurisdiccionales y económicos, a menos que sean ejercidos de acuerdo con las provisiones de la Convención.

Conclusiones

De lo anteriormente expuesto y analizado, se pueden llegar a las siguientes conclusiones:

1. El hecho de que el Perú no sea parte de la CONVEMAR, y de no haber adecuado las zonas que esta establece al Dominio Marítimo del Perú, afecta el marco jurídico

16. Política Nacional Marítima 2019-2030, aprobada mediante Decreto Supremo 012-2019-DE, del 20 de diciembre de 2019.
17. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DEL PERÚ. *Presentación del Agente Peruano ante la Corte Internacional de Justicia, Embajador Allan Wagner Tizón*. 2012.

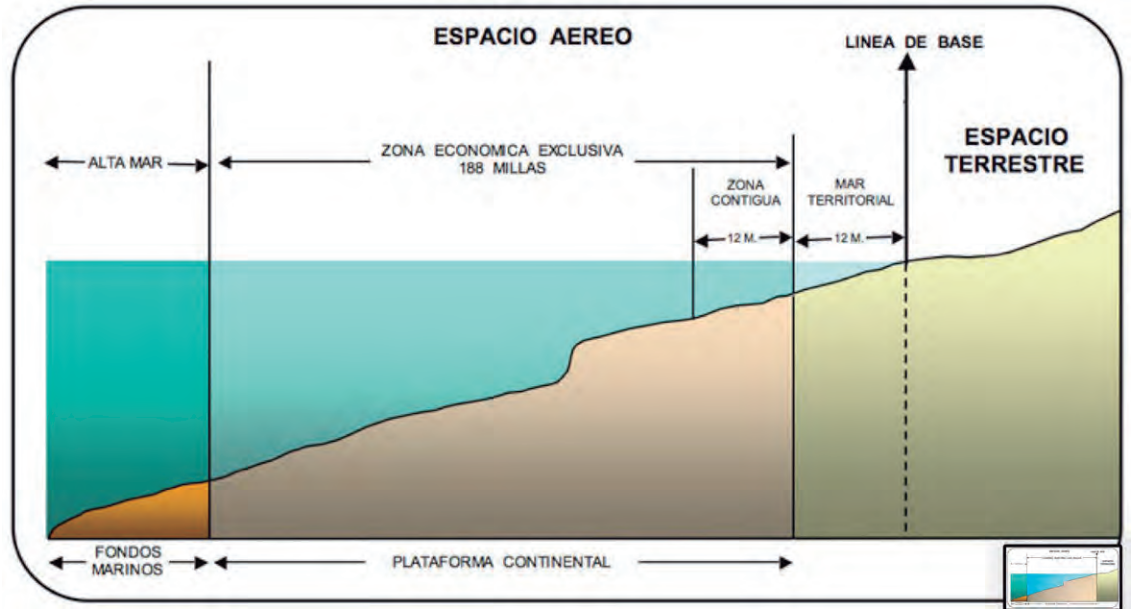
nacional para la aplicación de la ley en toda la extensión del Dominio Marítimo.

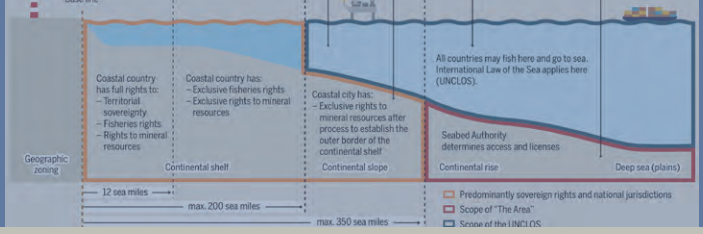
2. Continuar con el marco jurídico existente y no adecuar las zonas de la CONVEMAR al Dominio Marítimo del Perú, no permitirá ejercer soberanía, derechos de soberanía y jurisdicción de acuerdo con el ordenamiento jurídico internacional.
3. No se puede ejercer soberanía absoluta en el Dominio Marítimo, ya que no tiene la connotación de "Mar Territorial", ni en nuestra legislación, ni aceptado internacionalmente.
4. Es imperiosa la necesidad de adecuar las zonas que establece la CONVEMAR al Dominio Marítimo del Perú, por medio de la promulgación de una norma legal de rango ley que adecué el Dominio Marítimo a las Zonas de la CONVEMAR.
5. Los beneficios de hacerlo se verán plasmados con lo siguiente:

a. Contribuirá a que la figura jurídica del Dominio Marítimo del Perú se adecúe a las zonas de la CONVEMAR.
b. Permitirá el fortalecer la posición del Perú como país marítimo e impulsará el desarrollo adecuado de las actividades marítimas.
c. Contribuirá a fortalecer las funciones de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en su condición de Autoridad Marítima Nacional.

Corolario

La Marina de Guerra del Perú y el Ministerio de Relaciones Exteriores pueden desarrollar una política multisectorial, derivada de la Política Nacional Marítima, de difusión y educación en temas de la Convención del Mar con la finalidad de lograr el apropiado entendimiento y una masiva aceptación.





Bibliografía

- ARIAS-SCHREIBER, Alfonso. ¿Indiferencia del Perú frente a los nuevos retos marítimos? *Agenda Internacional*, 1994. Vol. 1, nro. 1, pp. 49-64.
- BÁKULA, Juan. *La imaginación creadora y el nuevo régimen jurídico del mar. Perú y Chile: ¿el desacuerdo es posible?* Lima: Editorial Universidad del Pacífico. 2008.
- CONGRESO CONSTITUYENTE DEMOCRÁTICO. Constitución Política del Perú. 1993.
- CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA. Sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el caso del "Diferendo Marítimo (Perú c. Chile)". 2014.
- KWIATKOWSKA, Barbara, DOTINGA, Harm, MOLENAAR, Merel, OUDE ELFERINK, Alex G. y SOONS, Alfred H. A. (Eds.). *International Organizations and the Law of the Sea. Documentary Yearbook 1998.* Utrecht: Netherlands Institute for the Law of the Sea (NILOS).
- LORET DE MOLA DE LAVALLE, Jaime Enrique. *De la evolución del concepto de "territorio tributario" en el derecho tributario peruano y la redefinición del concepto de renta de fuente peruana.* X Jornadas Nacionales de Derecho Tributario: Rentas de Fuente Peruana. Lima: Instituto Peruano de Derecho Tributario. 2008.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DEL PERÚ. *Presentación del Agente Peruano ante la Corte Internacional de Justicia, Embajador Allan Wagner Tizón*. 2012.
- NACIONES UNIDAS. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Nueva York: Naciones Unidas. 1982.
- NACIONES UNIDAS. Convención de Viena sobre el derecho de los tratados Viena: Naciones Unidas. 1969.
- NACIONES UNIDAS. Estatuto de la Corte Internacional de Justicia. Nueva York: Naciones Unidas. 1945.
- NAMIHAS, Sandra. La posición oficial del Perú en torno a las zonas marítimas de la CONVEMAR a partir del diferendo marítimo con Chile. *Derecho PUCP*, 2014. Vol. 73, pp. 95-108.
- NOVAK, Fabián. Fundamentos jurídicos para la adhesión del Perú a la Convención del Mar de 1982. *Revista Derecho & Sociedad,* 2004. Vol. 23, pp. 253-259.
- RAMÍREZ, Hugo. Corte Internacional de Justicia de La Haya: Derecho Internacional y CONVEMAR. *Intereses Nacionales: Pensamiento estratégico aplicado a la realidad nacional.* 2014. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://interesesnacionales.wordpress.com/2014/01/23/corte-internacional-de-justicia-de-la-haya-derecho-internacional-y-convemar/
- RAMOS FERRETTI, Eduardo. *La Zona Económica Exclusiva: régimen de pesca según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y la Legislación Pesquera Peruana.* Tesis de grado, Universidad de San Martín de Porres, Lima. 2007.
- RODRÍGUEZ CUADROS, Manuel. *Delimitación marítima con equidad. El caso de Perú y Chile*. Lima: Peisa. 2007.
- RUIZ-ELDREDGE, Alberto. *El Perú y el mar. Incluye la convención comentada.* Lima: Editorial Técnico Científica. 1988.
- VARGAS PRADA, Julio. *Dominio marítimo.* 3.ª ed. Lima: Yolanda Carlessi Ediciones. 2018.

La Marina de Guerra del Perú presenta su repositorio digital

Ingresa a:
www.archivohistoricodemarina.mil.pe

Búscanos en:
www.marina.mil.pe

Encuéntranos en enlaces de interés:



MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
MÁS ALLÁ DEL PODER NAVAL
DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS

REPOSITORIO DOCUMENTAL BIBLIOGRÁFICO

Av. La Marina Cdra. 36 s/n - Teléfono: 2078900 / Anexo 2388





EL IMPACTO DE LAS ACTIVIDADES HUMANAS EN EL GRAN ECOSISTEMA MARINO DE LA CORRIENTE DE HUMBOLDT



El impacto de las actividades humanas en el Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Humboldt



CAPITÁN DE CORBETA JONATAN MENDOZA ALARCÓN

Nació el 20 de julio de 1983 en la ciudad de Lima. Estudió en el colegio "Horacio Patiño Cruzatti". Al finalizar sus estudios escolares ingresó a la Marina el 27 de febrero de 2002, egresando el 01 de enero de 2007 como Alférez de Fragata. Es Calificado en Capitanías y Guardacostas. Ostenta el grado de Magíster en Ecosistemas Marinos y Costeros de la Universidad Politécnica de Valencia, en el año 2019 la Marina de Guerra le confiere el ascenso al grado de Capitán de Corbeta, obtuvo en primer lugar en el programa de Comando y Estado Mayor no residente de la Escuela Superior de Guerra Naval. Actualmente cursando la maestría en Ciencias Marítimas con la especialidad de Derecho y Políticas Marítimas en la Universidad Marítima Mundial.

RESUMEN

El Perú es un país marítimo geograficamente privilegiado debido a que el fenómeno de afloramiento de masas de agua transporta materia orgánica del fondo hacia la superficie, de esta manera proporciona alimento a la cadena alimenticia y regula la temperatura. Estas condiciones ofrecen un ecosistema altamente productivo; este ecosistema es denominado Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Humboldt (GEMCH). Sin embargo, el cambio climático genera un impacto negativo global en los aspectos económico, social y de sostenibilidad. Al respecto, en el presente artículo se analizará de qué forma el cambio climático impacta en el GEMCH, las consecuencias hacia el año 2050, las acciones y los planes establecidos para alzanzar la sostenibilidad.

PALABRAS CLAVE

Cambio climatico, Corriente de Humboldt, Objetivos de Desarrollo Sostenible, Acidificación del océano, Temperatura del mar, Anchoveta, Perú

ABSTRACT

Peru is a privileged marine country because the upwelling in the Peruvian ocean brings cold water masses from the bottom; this water transports organic material that provides a suitable environment to the food chain and regulates the temperature of the sea. These conditions generate a highly productive ecosystem; This ecosystem is called the Large Marine Ecosystem of the Humboldt Current (LME). However, climate change generates a global negative impact on the economic, social and sustainability aspects. In this regard, this article will analyse how climate change impacts the GEMCH, the consequences towards the year 2050, the actions and plans established to achieve sustainability.

KEYWORDS

Climate change, Humboldt Current, Sustainable Development Goals, Ocean acidification, Sea temperature, Anchovy, Peru

I. INTRODUCCIÓN

El Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Humboldt (GEMCH) es uno de los ecosistemas marinos más productivos del mundo. Las capturas pesqueras en el ecosistema de Humboldt representan el 11% del total mundial[1]. Su alta productividad se debe principalmente al fenómeno del afloramiento. Sin embargo, el cambio climático (CC) lo está afectando negativamente. En ese sentido, este documento discutirá cómo las actividades humanas ponen en peligro el ecosistema de la corriente de Humboldt. Con este propósito,

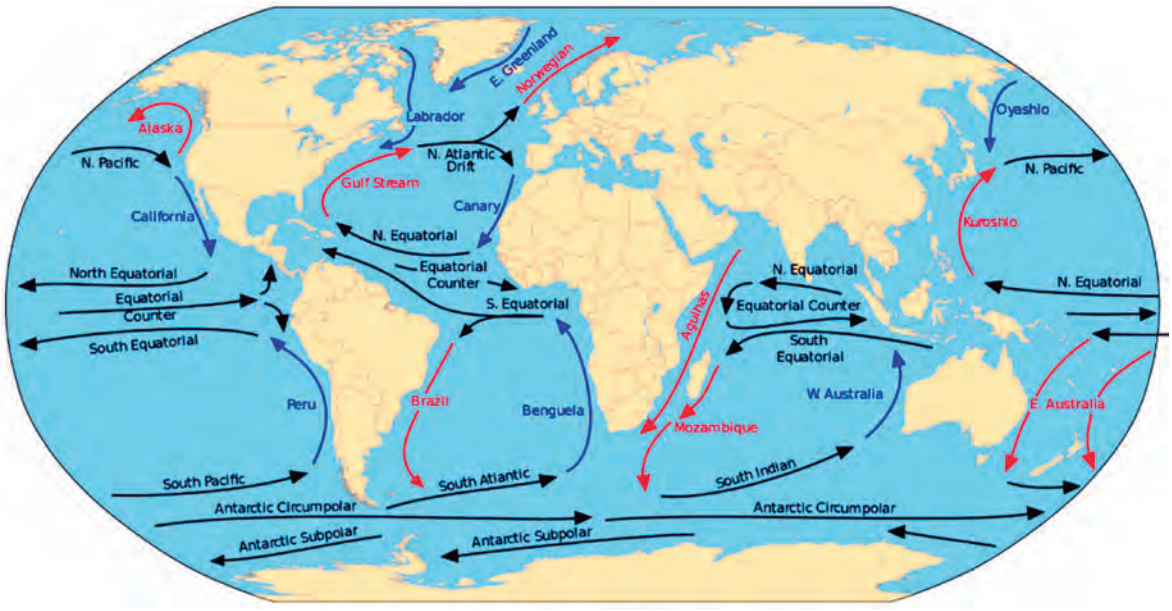
1. FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION, FAO. The state of world fisheries and aquaculture 2020. Roma: Food and Agriculture Organization. 2020.



primero se describe el GEMCH y el conjunto de actividades humanas que afectan su medio marino. En segundo lugar, el impacto y las consecuencias en los recursos del ecosistema en un escenario hacia 2050. En tercer lugar, las intervenciones y soluciones sociales que podrían contribuir al futuro sostenible del GEMCH. Finalmente, se presentará una conclusión y propuestas de acciones que impidan el impacto negativo de las actividades humanas en el GEMCH.

2. Descripción del ecosistema de la corriente de Humboldt

El ecosistema de la corriente de Humboldt se ubica en el Pacífico suroeste, desde el norte de Chile hasta la frontera entre el Perú y Ecuador. La principal característica de este ecosistema son las aguas de baja temperatura debido al proceso de afloramiento que transporta una masa de agua fría desde las profundidades[2]. Esta gran masa de agua traslada plancton a la superficie, que es de gran utilidad para alimentar a otras especies. Estas circunstancias hacen a las aguas de Humboldt las más frías del océano Pacífico, ya que su temperatura es de 14 °C. En cambio, las temperaturas en otras zonas del océano Pacífico rondan los 24 °C. Por lo tanto, la temperatura promedio del sistema de corrientes de Humboldt es alrededor de 10 °C más baja[3]. Como resultado de las condiciones favorables y según el informe anual sobre la pesca mundial de la FAO[4], el Perú y Chile se ubican históricamente entre los 10 primeros países pesqueros a nivel mundial según sus capturas. Sin embargo, la alta productividad biológica se encuentra en riesgo por las diversas actividades humanas realizadas a través de los años.



Principales corrientes marinas del mundo. Fuente: Dr. Michael Pidwirny

2. ECHEVIN, Vicent, GOUBANOVA, Katerina, BELMADANI, Ali y DEWITT, Boris. Sensitivity of the Humboldt Current system to global warming: a downscaling experiment of the IPSL-CM4 model. Climate Dynamics, 2011. Vol. 38, pp. 761-774. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://doi.org/10.1007/s00382-011-1085-2
3. BBC. Corriente de Humboldt: el fenómeno por el que el mar de Chile y Perú es hasta 10ºC más frío que otras zonas del Pacífico y cómo afecta al resto del mundo. 15 de setiembre de 2019. BBC News Mundo. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://www.bbc.com/mundo/noticias-49682744#:~:text=Impacto%20en%20el%20clima,norte%20y%20hacia%20la%20superficie
4. FAO, óp. cit.



3. Impacto de las actividades humanas en el GEMCH

El impacto de las actividades humanas en el GEMCH se refleja con la presencia de altas concentraciones de clorofila y productividad potencial de más de 3 gcm² por día en la región costera[5]. El CC propiciado por la humanidad está amenazando su alta productividad. En este contexto, el Perú y Chile son los países más vulnerables por los efectos negativos causados por la acción humana. Según Gutiérrez *et al.*[6], el GEMCH es sensible al CC, lo cual se refleja en cinco consecuencias significativas: acidificación del océano, calentamiento del océano, impacto en el viento, impacto en las corrientes y frecuencia de eventos de El Niño. En la tabla 1 se puede analizar lo propuesto por Gutiérrez.

Tabla 1. Análisis de las consecuencias significativas en el GEMCH

N°	Consecuencias significativa	Análisis
1	Acidificación del océano	Alrededor del 30% del dióxido de carbono (CO2) liberado en la atmósfera es absorbido por el océano[7], lo que genera acidificación. A escalas locales podría tener un impacto negativo o positivo, debido a que cambia la composición de las especies, así como la fenología, la productividad y la distribución en el rango latitudinal[8]. Con el transcurrir del tiempo las aguas de Humboldt se vuelven más ácidas y el aumento del pH dificulta la absorción de CaCO3 en organismos calcificantes de la comunidad planctónica.
2	Calentamiento del océano	Las emisiones de CO2 han provocado el aumento de la temperatura en 2 °C en relación con los niveles preindustriales. Este incremento proyecta graves impactos en los ecosistemas marinos[9]. Además, Rogelj *et al.*[10] coinciden en que el acuerdo de París es insuficiente para mantener la temperatura global por debajo del aumento de +2 °C hacia 2100 y que para obtener los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas se requieren más acciones.
3	Impacto en el viento	Oyarzún y Brierley (2019) concluyeron que, debido al aumento de la tensión del viento en el sistema de corrientes de Humboldt, el afloramiento costero aumentará en la superficie. Sin embargo, se detectó una desconexión entre el afloramiento costero y el estrés del viento por debajo de los 100 m bajo la superficie, lo que genera una estratificación del océano que im-pide parcialmente el transporte de grandes masas de agua en el océano.

5. CARR, May-Elena y KEARNS, Edward. Production regimes in four Eastern Boundary Current systems. Deep Sea Research Part II: Topical Studies in Oceanography. 2003. Vol. 50, nros. 22-26, pp. 3199-3221. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967064503001863
6. GUTIÉRREZ, Mariano, CASTILLO, Jorge, NARANJO, Laura y AKESTER, Michael. Current state of goods, services and governance of the Humboldt Current Large Marine Ecosystem in the context of climate change. Environmental Development. 2017. Vol. 22, pp. 175-190. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: http://dx.doi.org/10.1016/j.envdev.2017.02.006
7. NATIONAL OCEANIC AND ATMOSPHERIC ADMINISTRATION, NOAA. Ocean Acidification. 2020. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://www.noaa.gov/education/resource-collections/ocean-coasts/ocean-acidification
8. WARD, Raymond, FRIESS, Daniel, DAY, Richard y MACKENZIE, Richard. Impacts of climate change on mangrove ecosystems: a region by region overview. Ecosystem Health Sustainability, 2016. Vol. 2, nro. 4, e01211. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://doi.org/10.1002/ehs2.1211



N°	Consecuencias significativa	Análisis
4	Impacto en las corrientes oceánicas	A gran escala, el sistema de vientos alisios es el principal impulsor de la circulación oceánica. Al norte de Perú los vientos del oeste se cruzan con el continente sudamericano, donde las aguas frías del afloramiento chocan con las cálidas aguas tropicales[11]. El CC ocasiona un impacto directo en el sistema de afloramiento, lo cual determina la productividad en el GEMCH, principalmente en la anchoveta.
5	Incremento en la frecuencia de eventos del fenómeno El Niño	El Niño - Oscilación del Sur (ENSO) es el fenómeno local de variabilidad climática más importante en el océano Pacífico. Sus consecuencias tienen un impacto mundial en la pesca, la agricultura y la acuicultura. Este fenómeno afecta la seguridad alimentaria y, además, podría generar desnutrición y hambre[12]. Los eventos de El Niño son anomalías que traen masas cálidas de agua ecuatorial. La acción humana ocasiona el crecimiento en la frecuencia de estas anomalías[13].

De acuerdo con la tabla 1, se puede determinar que un océano saludable es muy importante para la sostenibilidad de las fuentes de recursos alimenticios. En contraste, la humanidad no ha sabido retribuir al océano su gran aporte a la vida, lo que ocasiona las consecuencias significativas detalladas en la tabla 1, las cuales se relacionan directamente con el CC.

De la misma manera, existen otras acciones extremadamente negativas para la sostenibilidad de los ecosistemas y los beneficios que nos brindan, como la contaminación de los océanos por basuras, principalmente plásticos provenientes de las ciudades costeras, y la pesca ilegal no declarada y no reglamentada (pesca INDNR).

3.1. Impactos generales

Según proyecciones oficiales, la temperatura en el GEMCH aumentará a casi 22°C en 2050. Esta situación afecta la característica más importante del mar peruano, que es "menor temperatura-alta productividad". Actualmente, la temperatura más baja en la superficie es de 14 °C, y la media debería rondar los 20 °C[14]. Cabe señalar que la zona costera es importante para la reproducción de los peces, por lo que su promedio fluctúa entre 16 °C y 18 °C. Otra consecuencia

9. GATTUSO, Jean-Pierre, MAGNAN, Alexandre, BOPP, Laurent, CHEUNG, William, DUARTE, Carlos, HINKEL, Jochen, MCLEOD, Elizabeth, MICHELI, Fiorenza, OSCHLIES, Andreas, WILLIAMSON, Phillip, BILLÉ, Raphaël, CHALASTANI, Vasiliki, GATES, Ruth, IRISSON, Jean-Olivier, MIDDELBURG Jack, PORTNER, Hans-Otto y RAU, Greg. Ocean Solutions to Address Climate Change and Its Effects on Marine Ecosystems. Frontiers in Marine Science. 2018. Vol. 5, nro. 337. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://doi.org/10.3389/fmars.2018.00337
10. ROGELJ, Joeri, DEL ELZEN, Michel, HÖHNE, Niklas, FRANSEN, Taryn, FEKETE, Hanna, WINKLER, Harald, SCHAEFFER, Roberto, SHA, Fu, RIAHI, Keywan y MEINSHAUSEN, Malte. Paris agreement climate proposals need a boost to keep warming well below 2 °C. Nature, 2016. Vol. 534, pp. 631-639. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://www.nature.com/articles/nature18307
11. MONTECINO, Vivian y LANGE, Carina. The Humboldt Current System: Ecosystem components and processes, fisheries, and sediment studies. Progress in Oceanography, 2009. Vol. 83, pp. 65-79. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/223728938_The_Humboldt_Current_System_Ecosystem_components_and_processes_fisheries_and_sediment_studies
12. FAO, óp. cit.
13. Gutiérrez et al., óp. cit.
14. GUTIÉRREZ, M. Comunicación personal. 5 de enero de 2021.



del CC es el aumento del nivel del mar. Efectivamente, la tasa media mundial de aumento del nivel del mar fue de 5 mm por año[15].

Además, un informe del Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático explica que para 2065 el aumento promedio del nivel del mar será de 24 cm a 30 cm[16]. De igual forma, la Marina de Guerra del Perú concluyó que el aumento del nivel del mar es de 2,9 mm por año y el escenario en 2050 aumentará 8,7 cm más que el nivel actual. Asimismo, el sistema de afloramiento peruano, en un escenario futuro a 2050 (sin acciones ni grandes cambios), muestra el aumento de la concentración de CO2. En el peor de los casos, el CO2 aumentaría de 400 ppm en 2020 a 550 ppm en 2050[17]. Por lo tanto, el aumento de temperatura y concentración de CO2 pone en riesgo el ecosistema de la corriente de Humboldt, especialmente para países pesqueros como Chile y el Perú.

3.2. Impactos en Chile y el Perú

Según el proyecto desarrollado entre los gobiernos de Chile y el Perú, apoyado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) denominado "Hacia un manejo con enfoque ecosistémico del GEMCH", el flujo de bienes y servicios que generan todas las actividades en el ecosistema de la corriente de Humboldt ascienden a 19 459 millones de dólares americanos. Al Perú le corresponde el 42% del total[18].

El GEMCH le ofrece a Chile y al Perú una fuente increíble de recursos marinos. Estos países dependen económicamente del sector pesquero en particular, debido a la anchoveta. Salvatteci *et al.*[19] explican que durante el siglo XX existe una mayor productividad marina de anchoveta, casi ocho veces superior a los últimos 500 años.

Sin embargo, un océano que se calienta no es ideal para esta especie, porque una mayor estratificación térmica y reducción de oxígeno en las aguas superficiales podrían reducir la productividad del mar. El experto investigador peruano Gutiérrez remarca que en el escenario de 2050, "las especies más afectadas son todas aquellas que habitan en zonas costeras, principalmente aquellas que se reproducen en las desembocaduras de los ríos". Asimismo, afirmó que "otras de las causas que afecta al océano peruano es la contaminación llevada al mar por los ríos y la desglaciación que ya es evidente en el Perú"[20]. Cabe señalar que el calentamiento del mar puede representar un cambio en la distribución de las especies hacia el sur de sus áreas de distribución actuales. Sin embargo, en un escenario optimista, en el que el Estado emprende todas las medidas recomendadas por los expertos, estos impactos pueden ser mínimos.

Las poblaciones de peces del GEMCH dependen directamente de la situación climática que afecta la producción de fitoplancton. Según los modelos globales,

15. WORLD METEOROLOGICAL ORGANIZATION, OMM. Global Climate in 2015-2019: Climate change accelerates. 2019. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://public.wmo.int/en/media/press-release/global-climate-2015-2019-climate-change-accelerates
16. INTERGOVERNMENTAL PANEL ON CLIMATE CHANGE, IPCC. Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Génova: IPCC. 2014.
17. PRODUCE, óp. cit.
18. GOBIERNO DEL PERÚ. (2019). Política Nacional Marítima. Decreto Supremo 012-2019, 23 de diciembre de 2019. El Peruano, Normas Generales 10-73.
19. SALVATTECI, Renato, FIELD, David, BAUMGARTNER, Tim, FERREIRA, Vicente, GUTIÉRREZ, Dimitri, ORTLIEB, Luc, SIFEDDINE, Abdel, GRADOS, Daniel y BERTRAND, Arnaud. Multifarious anchovy and sardine regimes in the Humboldt Current System during the last 150 years. Global Change Biology, 2018. Vol. 24, pp. 1055-1068. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://doi.org/10.1111/gcb.13991
20. GUTIÉRREZ, M. Comunicación personal. 5 de enero de 2021.



Pesca de anchoveta en el mar peruano. Fuente: Andina.pe

para 2050 habrá una disminución moderada de las capturas, para Chile -1,6% y para el Perú 0%, pero para 2095 la situación será dramáticamente peor, porque la reducción será -3% para Chile y -7,6% para el Perú[21]. Con el paso de los años la industria pesquera peruana provocó un incremento demográfico y social en las zonas costeras. Como consecuencia, generó un impacto ecológico y social[22]; por ejemplo, presencia de contaminación y basura marina en áreas costeras. Al mismo tiempo, la sobrepesca está causando un fuerte impacto en GEMCH. Tal es el caso de la pesca en pequeña escala, que está vinculada a la informalidad y la falta de control gubernamental. Bertrand *et al.*[23] recomiendan controles estrictos y sugieren una reducción de la capacidad en la pesca artesanal. Sin embargo, esta decisión podría tener efectos sociales negativos.

4. Acciones para la sostenibilidad del GEMCH

Se ha argumentado que la sustentabilidad del GEMCH para el escenario de 2050 está en riesgo debido a las acciones humanas. Por ello, ya se han tomado acciones importantes, como el Acuerdo de París sobre cambio climático, en el cual los países decidieron hacer los esfuerzos para reducir el aumento de la temperatura global por debajo de los 2 °C y alcanzar los 1,5 °C.

21. BERTRAND, Arnaud, VÖGLER, Rodolfo y DEFEO, Omar. Chapter 15: Climate change impacts, vulnerabilities and adaptations: Southwest Atlantic and Southeast Pacific marine fisheries. Impacts of Climate Change on fisheries and aquaculture: Synthesis of current knowledge, adaptation and mitigation options. FAO Fisheries Technical Paper 627. FAO. 2018.
22. FRÉON, Pierre, BOUCHON, Marilú, MULLON, Christian, GARCÍA, Christian y NIQUEN, Miguel. Interdecadal variability of anchoveta abundance and overcapacity of the fishery in Peru. Sustainability of the Peruvian Anchoveta Supply Chains. 2008. Vol. 79, nros. 2-4. 10.1016/j.pocean.2008.10.011
23. BERTRAND et al., óp. cit.



Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. Fuente: ONU.org

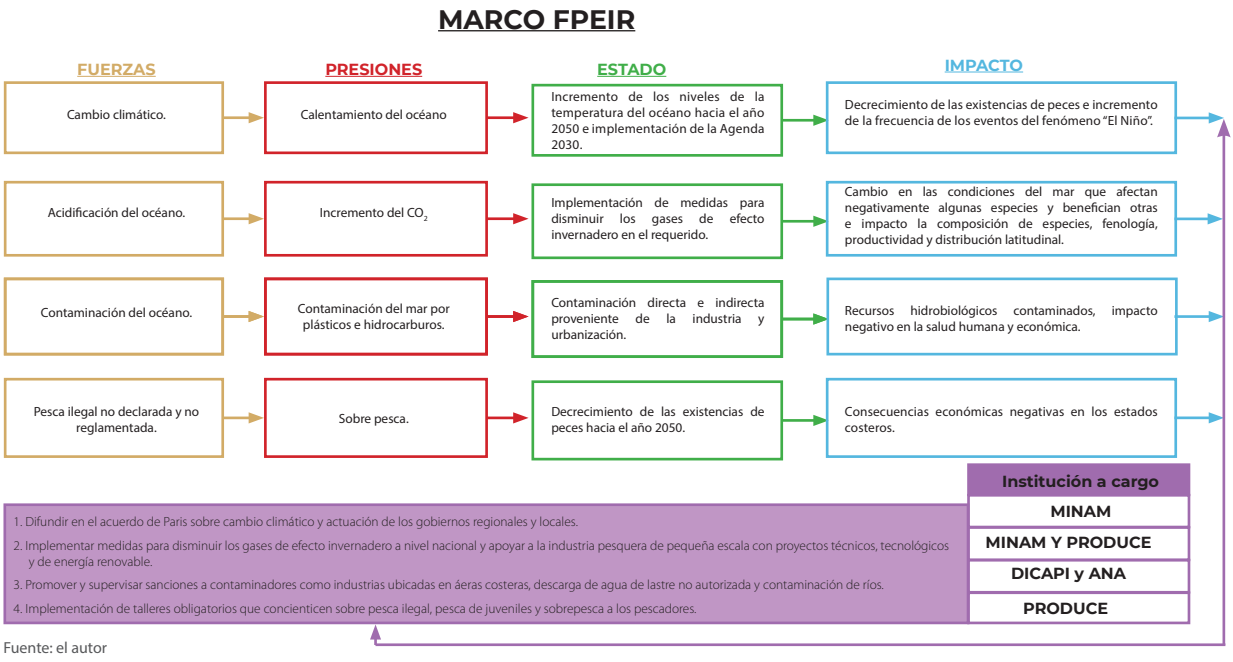
En este contexto, el ODS 13 ("Acción por el clima") tiene el objetivo de reforzar la respuesta mundial a la amenaza del CC y apoyar a los países en aspectos financieros y tecnológicos. Sin embargo, el año 2019 ha sido el más caluroso de la historia. Al respecto, es conveniente monitorear y evaluar los resultados sobre estos objetivos a nivel regional y nacional. En ese sentido, la recientemente emitida Política Nacional Marítima del Perú determina como uno de sus objetivos prioritarios "Fortalecer las actividades productivas en el ámbito marítimo, en forma racional y sostenible"[24]. De hecho, la decisión de mejorar la situación aún está en manos humanas; por lo tanto, la sociedad, las organizaciones públicas y privadas deberían trabajar juntas para proteger la sostenibilidad del ecosistema de la corriente de Humboldt; de lo contrario, el resultado será catastrófico para la comunidad mundial.

En términos generales y en concordancia con lo expuesto, el Instituto de Recursos Mundiales (WRI) propone cuatro intervenciones políticas en los océanos para garantizar su sostenibilidad hacia 2050. Las acciones son las siguientes: conservación y restauración de hábitats de manglares, aumento de la producción eólica marina, descarbonización del sector marítimo internacional y aumento de la producción de proteínas oceánicas de origen sostenible (WRI, 2020).

Por otro lado, en el contexto regional, las intervenciones y soluciones sociales que podrían contribuir a un futuro sostenible de GEMCH dependen principalmente de las autoridades gubernamentales. Por ejemplo, Gutiérrez recomienda "instalar plantas de tratamiento de aguas residuales en todos los pueblos ubicados a lo largo de la cuenca de los ríos". Además, "formalizar y fortalecer el sector pesquero artesanal, que es el más vulnerable y diversificar las actividades económicas actuales de los pescadores artesanales, para incluir el ecoturismo y el

23. GOBIERNO DEL PERÚ, óp. cit.





Fuente: el autor

Figura 1 Marco de Fuerzas Impulsoras, Presión, Estado, Impacto y Respuesta (FPEIR)

procesamiento de vísceras de pescado para producir fertilizantes orgánicos"[25]. De igual forma, promover el uso de fibra de vidrio en lugar de madera, ya que nuestros bosques se ven severamente afectados por la tala ilegal, porque son los bosques los que absorben más CO2 atmosférico.

A niveles nacionales, el Ministerio de la Producción informó que para mejorar los resultados en 2021 el objetivo es formalizar 16 000 pequeñas empresas. Esta autoridad también promoverá la formación y la innovación tecnológica a más de 9400 empresas[26]. Chile presentó una iniciativa de aplicación tecnológica para apoyar la actividad pesquera legal y sustentable, mediante la promoción de la oferta directa de los pescadores al público[27].

5. Propuesta de análisis multifactorial

Las intervenciones y soluciones sociales para un futuro sostenible deben basarse en un análisis multifactorial. Según Vázquez y García[28], es posible vincular fuerzas impulsoras, presión, Estado, Impacto y respuesta utilizando un Marco FPEIR, como se puede observar en la figura 4. En ese sentido, como ejemplo se propone el siguiente problema: "Disminución de las poblaciones de peces relacionado con las actividades

25. GUTIÉRREZ, M. Comunicación personal. 5 de enero de 2021.
26. MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN, PRODUCE. 16 000 mypes se formalizarán durante este año. PRODUCE. 2021. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://www.gob.pe/institucion/produce/noticias/323271-produce-16-000-mypes-se-formalizaran-durante-este-año.
27. SERNAPESCA. Nace el portal de la pesca artesanal en Chile: "Caleta en Línea". [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: http://www.sernapesca.cl/noticias/nace-el-portal-de-la-pesca-artesanal-en-chile-caleta-en-linea
28. VÁZQUEZ, Roberto y GARCÍA, Rosa. Indicadores PER y FPEIR para el análisis de la sustentabilidad en el municipio de Cihuatlán, Jalisco, México. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades, 2020. Vol. 27, nro. 53-1, pp. 1-26. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://doi.org/10.20983/noesis.2018.3.1





Patrullera Marítima en operaciones guardacostas. Fuente: DIMAR

antrópicas en la zona peruana del GEMCH". Para este problema las fuerzas impulsoras más importantes son el CC, la acidificación de los océanos, la contaminación de los océanos y la pesca INDNR. En estas circunstancias, el marco FPEIR propone cuatro respuestas. Primero, difundir el acuerdo de París sobre el CC y tomar acciones en los gobiernos regionales y locales para lograr los ODS hacia 2030. Segundo, implementar medidas para disminuir los gases de efecto invernadero a nivel nacional y apoyar a la industria pesquera en pequeña escala con tecnología técnica y proyectos de energía renovable. En tercer lugar, promover y supervisar las sanciones a los contaminadores, como las industrias ubicadas en las zonas costeras, la descarga de agua de lastre no autorizada y la contaminación de los ríos. Cuarto, la implementación de talleres obligatorios que concienticen sobre la pesca ilegal, la pesca de juveniles y la sobrepesca a los pescadores, con el fin de difundir estas tres causas y sus consecuencias que impactan en el proceso de reproducción.

Cabe señalar que los delitos ambientales y la contaminación del mar ya están contemplados en el Código Penal peruano. Sin embargo, a pesar de varias intervenciones en acciones guardacostas a infractores que realizan pesca INDNR por parte de la Autoridad Marítima del Perú, nadie ha sido encarcelado por este delito. De hecho, la pesca INDNR no es una prioridad para el tribunal de justicia local. Cáceres[29] explica que la normativa es compleja, porque existen muchas normativas sectoriales y el sistema no es efectivo.

29. CÁCERES, Carolina. El delito de contaminación del ambiente en el código penal peruano: contenido y alcances. 2016. Revista Postgrado Universidad Católica de Santa María, 2016. Nro. 2, vol. 2, pp. 19-23. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: http://www.scientiarvm.org/cache/archivos/PDF_268350471.pdf



6. Conclusión

En conclusión, la corriente de Humboldt es uno de los ecosistemas marinos más productivos del mundo, pero muy sensible a las actividades humanas como el CC, la acidificación de los océanos, la contaminación de los océanos y la pesca INDNR. Para 2050, en un escenario sin acciones importantes ni grandes cambios, las predicciones no son favorables a la sostenibilidad del ecosistema de Humboldt. Sin embargo, si las autoridades gubernamentales, organizaciones internacionales, Organizaciones No Gubernamentales y partes interesadas unen esfuerzos, las consecuencias podrían cambiar al mínimo, de lo contrario, el sistema de la corriente de Humboldt perderá la alta productividad y los estados costeros apoyados por estos ricos recursos deberían cambiar su fuente económica oceánica a otra actividad.

Bibliografía

- BBC. Corriente de Humboldt: el fenómeno por el que el mar de Chile y Perú es hasta 10ºC más frío que otras zonas del Pacífico y cómo afecta al resto del mundo. 15 de setiembre de 2019. *BBC News Mundo*. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://www.bbc.com/mundo/noticias-49682744#:~:text=Impacto%20en%20el%20clima,norte%20y%20hacia%20la%20superficie
- BERTRAND, Arnaud, VÖGLER, Rodolfo y DEFEO, Omar. Chapter 15: Climate change impacts, vulnerabilities and adaptations: Southwest Atlantic and Southeast Pacific marine fisheries. *Impacts of Climate Change on fisheries and aquaculture: Synthesis of current knowledge, adaptation and mitigation options*. FAO Fisheries Technical Paper 627. FAO. 2018.
- CÁCERES, Carolina. El delito de contaminación del ambiente en el código penal peruano: contenido y alcances. 2016. *Revista Postgrado Universidad Católica de Santa María*, 2016. Nro. 2, vol. 2, pp. 19-23. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: http://www.scientiarvm.org/cache/archivos/PDF_268350471.pdf
- CARR, May-Elena y KEARNS, Edward. Production regimes in four Eastern Boundary Current systems. *Deep Sea Research Part II: Topical Studies in Oceanography*. 2003. Vol. 50, nros. 22-26, pp. 3199-3221. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967064503001863
- ECHEVIN, Vicent, GOUBANOVA, Katerina, BELMADANI, Ali y DEWITT, Boris. Sensitivity of the Humboldt Current system to global warming: a downscaling experiment of the IPSL-CM4 model. *Climate Dynamics,* 2011. Vol. 38, pp. 761-774. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://doi.org/10.1007/s00382-011-1085-2
- FRÉON, Pierre, BOUCHON, Marilú, MULLON, Christian, GARCÍA, Christian y NIQUEN, Miguel. Interdecadal variability of anchoveta abundance and overcapacity of the fishery in Peru. *Sustainability of the Peruvian Anchoveta Supply Chains*. 2008. Vol. 79, nros. 2-4. 10.1016/j.pocean.2008.10.011
- FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION, FAO. *The state of world fisheries and aquaculture 2020*. Roma: Food and Agriculture Organization. 2020.
- GATTUSO, Jean-Pierre, MAGNAN, Alexandre, BOPP, Laurent, CHEUNG, William, DUARTE, Carlos, HINKEL, Jochen, MCLEOD, Elizabeth, MICHELI, Fiorenza, OSCHLIES, Andreas, WILLIAMSON, Phillip, BILLÉ, Raphaël, CHALASTANI, Vasiliki, GATES, Ruth, IRISSON, Jean-Olivier, MIDDELBURG Jack, PORTNER, Hans-Otto y RAU, Greg. Ocean Solutions to Address Climate Change and Its Effects on Marine Ecosystems. *Frontiers in Marine Science*. 2018. Vol. 5, nro. 337. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://doi.org/10.3389/fmars.2018.00337
- GOBIERNO DEL PERÚ. (2019). Política Nacional Marítima. Decreto Supremo 012-2019, 23 de diciembre de 2019. *El Peruano*, Normas Generales 10-73.



- GUTIÉRREZ, M. Comunicación personal. 5 de enero de 2021.
- GUTIÉRREZ, Mariano, CASTILLO, Jorge, NARANJO, Laura y AKESTER, Michael. Current state of goods, services and governance of the Humboldt Current Large Marine Ecosystem in the context of climate change. *Environmental Development*. 2017. Vol. 22, pp. 175-190. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: http://dx.doi.org/10.1016/j.envdev.2017.02.006
- INTERGOVERNMENTAL PANEL ON CLIMATE CHANGE, IPCC. *Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Génova: IPCC. 2014.
- MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN, PRODUCE. Avances del Perú en la adaptación al cambio climático del sector pesquero y del ecosistema marino-costero. Lima: PRODUCE. 2019.
- MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN, PRODUCE. 16 000 mypes se formalizarán durante este año. PRODUCE. 2021. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://www.gob.pe/institucion/produce/noticias/323271-produce-16-000-mypes-se-formalizaran-durante-este-ano
- MONTECINO, Vivian y LANGE, Carina. The Humboldt Current System: Ecosystem components and processes, fisheries, and sediment studies. *Progress in Oceanography*, 2009. Vol. 83, pp. 65-79. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/223728938_The_Humboldt_Current_System_Ecosystem_components_and_processes_fisheries_and_sediment_studies
- NATIONAL OCEANIC AND ATMOSPHERIC ADMINISTRATION, NOAA. Ocean Acidification. 2020. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://www.noaa.gov/education/resource-collections/ocean-coasts/ocean-acidification
- OYARZÚN, Damián y BRIERLEY, Chris. The future of coastal upwelling in the Humboldt Current from model projections. *Climate Dynamics*, 2018. Vol. 52, pp. 599-615. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://doi.org/10.1007/s00382-018-4158-7
- ROGELJ, Joeri, DEL ELZEN, Michel, HÖHNE, Niklas, FRANSEN, Taryn, FEKETE, Hanna, WINKLER, Harald, SCHAEFFER, Roberto, SHA, Fu, RIAHI, Keywan y MEINSHAUSEN, Malte. Paris agreement climate proposals need a boost to keep warming well below 2 °C. *Nature*, 2016. Vol. 534, pp. 631-639. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://www.nature.com/articles/nature18307
- SALVATTECI, Renato, FIELD, David, BAUMGARTNER, Tim, FERREIRA, Vicente, GUTIÉRREZ, Dimitri, ORTLIEB, Luc, SIFEDDINE, Abdel, GRADOS, Daniel y BERTRAND, Arnaud. Multifarious anchovy and sardine regimes in the Humboldt Current System during the last 150 years. *Global Change Biology*, 2018. Vol. 24, pp. 1055-1068. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://doi.org/10.1111/gcb.13991
- SERNAPESCA. Nace el portal de la pesca artesanal en Chile: "Caleta en Línea". [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: http://www.sernapesca.cl/noticias/nace-el-portal-de-la-pesca-artesanal-en-chile-caleta-en-linea
- SUBSECRETARÍA DE PESCA Y ACUICULTURA. Nace "Caleta en línea", portal de la pesca artesanal en Chile. 2020. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: http://www.subpesca.cl/portal/617/w3-article-109580.html
- VÁZQUEZ, Roberto y GARCÍA, Rosa. Indicadores PER y FPEIR para el análisis de la sustentabilidad en el municipio de Cihuatlán, Jalisco, México. *Revista de Ciencias Sociales y Humanidades,* 2020. Vol. 27, nro. 53-1, pp. 1-26. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://doi.org/10.20983/noesis.2018.3.1
- WARD, Raymond, FRIESS, Daniel, DAY, Richard y MACKENZIE, Richard. Impacts of climate change on mangrove ecosystems: a region by region overview. *Ecosystem Health Sustainability*, 2016. Vol. 2, nro. 4, e01211. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://doi.org/10.1002/ehs2.1211
- WORLD METEOROLOGICAL ORGANIZATION, OMM. Global Climate in 2015-2019: Climate change accelerates. 2019. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://public.wmo.int/en/media/press-release/global-climate-2015-2019-climate-change-accelerates
- WORLD RESOURCES INSTITUTE. 14 world leaders commit to 100% sustainable ocean management to solve global challenges; call for more countries to join. 2020. [Consulta: 13 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://www.wri.org/news/2020/12/release-14-world-leaders-commit-100-sustainable-ocean-management-solve-global



PERSPECTIVA AMAZÓNICA: HACIA UNA POLÍTICA NACIONAL FLUVIAL AMAZÓNICA (PNFA)



Perspectiva Amazónica: Hacia una Política Nacional Fluvial Amazónica (PNFA)



CAPITÁN DE CORBETA JORGE CÉLIZ ROCHA
Egresado de la Escuela Naval del Perú con el grado de Alférez de Fragata en el año 2004; con grados académicos de Bachiller y Licenciado en Ciencias Marítimas Navales (Escuela Naval del Perú) y en Ciencias Administrativas (Universidad Nacional Mayor de San Marcos). Cuenta con las calificaciones en Guerra de Superficie y Artillería Naval (España). Ha seguido los cursos de Básico de Inteligencia, Básico de Estado Mayor y Curso de Comando y Estado Mayor (Corea del Sur). En el ámbito operativo ha desempeñado los cargos de Jefe de División y Jefe de Departamento en el área de Armamento y Segundo Comandante en Unidades de Superficie tipo Fragata y Corbeta Misilera. En el área administrativa ha desempañado los cargos de Jefe de división en el área académica (Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval - CITEN), Jefe de la Escuela de Grumetes de la Cuarta Zona Naval y Jefe del Departamento de Políticas Marítimas en la Dirección de Intereses Marítimos.

RESUMEN
La topografía y morfología de la geografía amazónica sumada a las diferentes amenazas que azotan sus senderos fluviales, principales rutas de comercio y transporte en la vasta Amazonía peruana, han motivado a la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú a emprender un arduo y constante esfuerzo en promover la elaboración de un proyecto de "Política Nacional Fluvial Amazónica (PNFA)", que mediante el presente artículo, permite dar a conocer a sus lectores, su compromiso en el fortalecimiento de la Conciencia Marítima y su aporte al rol estratégico de nuestra Institución en relación a la "Contribución al desarrollo económico y social del País".

PALABRAS CLAVE
Amazonía Peruana, Red Fluvial amazónica, Política Nacional Fluvial Amazónica.

ABSTRACT
The topography and morphology of the Amazonian geography added to the different threats that hit its fluvial paths, main trade and transport routes in the vast Peruvian Amazon, this has motivated to the Directorate of Maritime Affairs from Peruvian Navy to undertake an arduous and constant effort in promoting the elaboration of a project of "Amazonian Fluvial National Policy (PNFA)", that by means of this article, allows to inform its readers of its commitment to strengthening Maritime Awareness and its contribution to the strategic role of our Institution in relation to the "Contribution to the economic and social development of the Country".

KEYWORDS
Peruvian Amazon, Amazonian Fluvial network, Amazonian Fluvial National Policy.

1. La Amazonía Peruana y su Red Fluvial Amazónica

La "Amazonía" peruana, nombre que proviene del río Amazonas, contiene un área geográfica aproximada de 69% del territorio nacional (785 684 Km2), convirtiendo al Perú, según sostiene Róger Rumrrill (2008) "geográfica, ecológica, histórica y culturalmente un país andino-amazónico" (p. 20)[1]. La Amazonía peruana engloba 17 regiones del país, las cuales 5 son consideradas en su totalidad amazónicas y 12 regiones de la sierra comparten territorio con la Amazonía. Por otro lado, según Cesar Álvarez (2011), señala que la "Amazonía alberga más del 13 por ciento de

1. Rumrill R. (2008). La Amazonía Peruana. Lima, Perú.

la población nacional, 59 familias étnicas, 20 pueblos en situación de aislamiento y 15 familias lingüísticas. Sin embargo, también presenta índices de desarrollo más bajos del país" (p.7)[2]. Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), en el 2020 uno de los mayores niveles de pobreza la registró la selva rural con 39,2%[3].

Los ríos que componen la red fluvial amazónica, cuyas aguas recorren como venas la Amazonía peruana, sirven como vías de interconexión entre los diferentes pueblos indígenas que se encuentran en sus riberas, siendo considerados como "grandes benefactores", ya que son las únicas vías en donde se desarrollan la mayoría de las actividades de comercio y transporte. El sistema fluvial amazónico navegable se estima una longitud de 18 000 Km. aptas para el transporte comercial; siendo el río Amazonas uno de los protagonistas en la proyección geopolítica bioceánica del Perú, puesto que convierte al territorio peruano y brasileño como plataforma principal de acceso a dos grandes océanos orientados a aprovechar sus ventajas estratégicas y atrayendo a enormes mercados ubicados en ambas cuencas. Asimismo, la red fluvial dominada por el río Amazonas de 6 280 km. de longitud constituye la más vasta y caudalosa del mundo con numerosos afluentes, destacando los ríos Marañón, Ucayali, Putumayo, Negro, Madeira, Tapajós, Xingu y Tocantins[4]. La red fluvial amazónica se caracteriza por sus grandes caudales, pequeñas pendiente, fluctuaciones en el espejo de agua y considerable transporte de sedimentos. La red fluvial amazónica cuenta con un parque fluvial que se encuentra dividido por su uso y tipo de propulsión. Por su uso se clasifican como pasajeros y de carga; y por su tipo de propulsión, se dividen como naves con o sin propulsión propia tales como las motonaves, motochatas, empujador o remolcadores, botes motores, chata cisterna, barcazas y albarengas[5].

Esta gran red fluvial demanda la elaboración de políticas y planes coherentes y articulados para el desarrollo de la Amazonía, mediante el aprovechamiento y uso racional - armónico de las ingentes riquezas de sus recursos naturales, orientados en las actividades tales como el comercio fluvial, recursos vivos, explotación racional de hidrocarburos (petróleo y gas), la minería, la expansión de la agricultura, investigación científica, deporte y turismo (grandes parques y reservas naturales) mediante iniciativas públicas y privadas que promuevan el desarrollo de los "Intereses Amazónicos" y dentro de ellos principalmente el transporte fluvial que permita la consolidación de la distribución, comercialización y salida de sus productos por Iquitos como puerto Atlántico.

La ausencia efectiva del Estado, la falta de articulación en la nación peruana y su integración a la Amazonía Sudamericana, el desarrollo no sostenible y depredación de los recursos naturales de la Amazonía peruana reflejados en las actividades ilegales de extracción de minerales, la deforestación de sus bosques naturales y la falta de planeamiento en las evaluaciones del impacto ambiental en las grandes obras de infraestructura vienen provocando un impacto negativo de gran magnitud sobre la sociedad amazónica, la economía nacional, su medioambiente y el patrimonio amazónico en general. Asimismo, la problemática de la red fluvial amazónica

2. Álvarez C. (2011). Visión de Futuro de la Amazonía Peruana como Factor Motriz del Desarrollo Nacional. Lima, Perú.
3. INEI (2020). Mayores Niveles de pobreza en el área rural de la Sierra, Selva y Costa. Consultado 10 diciembre de 2021, de https://www.inei.gob.pe/prensa/noticias/pobreza-monetaria-alcanzo-al-301-de-la-poblacion-del-pais-durante-el-ano-2020-12875/
4. Dirección de Intereses Marítimos (2014). Manual de Conceptos y Terminología sobre la Realidad Marítima. Lima, Perú.
5. MTC (2000). Transporte Fluvial y vías navegables en el Perú. Consultado 12 diciembre de 2021, de https://www4.congreso.gob.pe/historico/cip/materiales/rembarcaciones/doc1.pdf



que presentan difíciles morfologías fluviales que afectan directamente a las condiciones de navegabilidad por sus vías (variaciones estacionales de los cursos del agua, las curvas cerradas, la estabilidad del cauce de los ríos, las restricciones por sequias, saltos de agua naturales, bancos de arena y malos pasos), la falta de experiencia en la carga unitarizada que en su mayoría se trata de comercialización de productos perecibles, la falta de parqueo naviero y naves aparentes para embarcar carga unitarizada y la falta de unitarización de ciertas mercancías que se transporta por los ríos hace que los fletes sean más costosas y el manejo de mercancías padezcan de la seguridad necesaria.

2.Análisis de pertinencia para el proyecto de la Política Nacional Fluvial Amazónica

La Constitución Política del Perú, en su artículo 69° establece que el "Estado promueve el desarrollo sostenible de la Amazonía peruana con una legislación adecuada"[6]; esto permite al Estado anunciar su posición política para afrontar y resolver un determinado problema público, estableciendo objetivos prioritarios orientados a alcanzar una visión futura del país, enmarcados en intereses generales y de alcance nacional y sectorial o multisectorial dentro de un determinado tiempo.

El desarrollo sostenible de la Amazonía peruana conlleva a la aprobación de variables intervinientes y la participación de actores relevantes, los cuales deben ser adecuadamente definidas con la finalidad de alcanzar el equilibrio entre la sostenibilidad ambiental y desarrollo socio - económico, respetando las tradiciones y costumbres culturales.

Según el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), en su guía de Políticas Nacionales[7], establece que antes de iniciar el diseño y formulación de una política, es necesario contar con tres criterios excluyentes:

- El asunto de interés SÍ es un problema de carácter público, debido que presentan una necesidad de las personas o su entorno, una oportunidad de mejora o riesgo que se desea evitar, son calificadas como problema público y/o requieren la intervención del sector público.
- El asunto de interés SÍ es prioridad nacional, expresados dentro de la visión futura del país.
- El asunto de interés NO es atendido por otro instrumento de gestión.

Para tal sentido, según Jorge Moscoso (2021) señala que la "primera tarea consistirá en la preparación de un diagnóstico situacional para determinar si la presencia y la acción del Estado en la red fluvial amazónica, respecto a su efectividad y sostenibilidad, constituye una preocupación que aplica a los criterios mencionados por el CEPLAN para el análisis de pertinencia" (p.128)[8]. Por consiguiente, es necesario la realización de estudios exhaustivos sobre las evidencias que causan la problemática fluvial y como están asociadas a las carencias y/o necesidades de la población amazónica; y la participación de los diferentes sectores políticos junto con la sociedad civil quienes califiquen la situación actual de la Amazonía peruana como problema público y el requerimiento de la intervención del sector público a través de la elaboración de una política pública.

6. PCM (2018). Constitución Política del Perú de 1993. Consultado el 13 de diciembre del 2021, de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/198518/Constitucion_Politica_del_Peru_1993.pdf
7. CEPLAN (2018). Guía de Políticas Nacionales. Lima, Perú.
8. Ilustración 1 Adaptado de etapas y pasos de una política nacional, de CEPLAN, 2018.

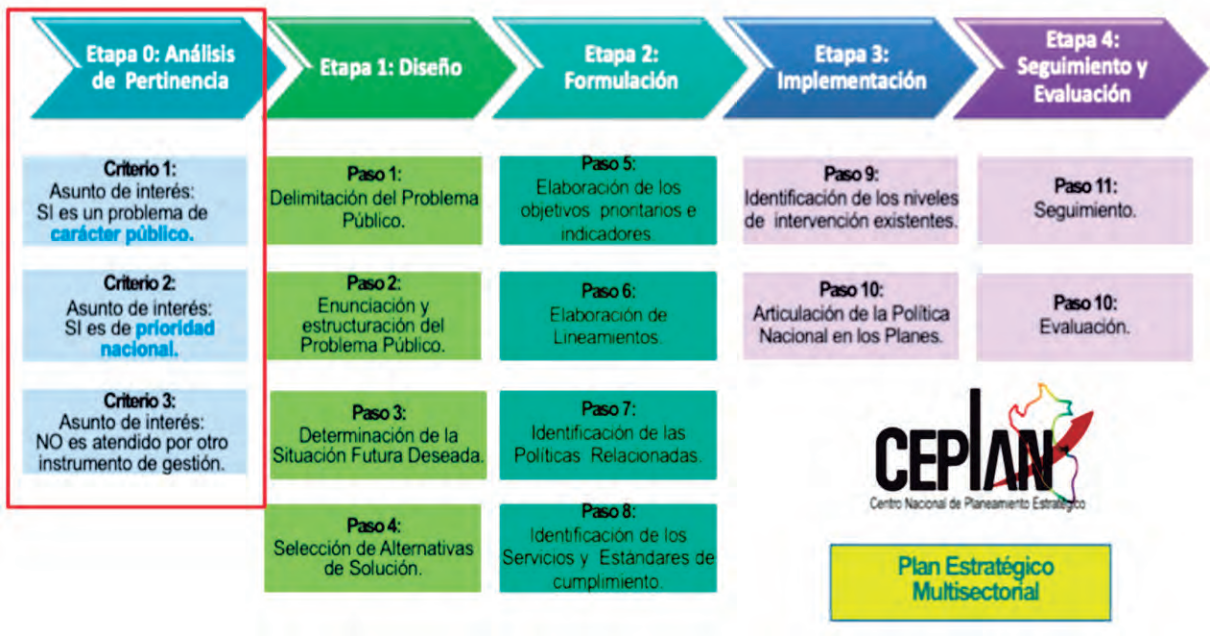


Ilustración 1 Adaptado de etapas y pasos de una política nacional, de CEPLAN, 2018.

3. Responsabilidad inherente de la Marina de Guerra del Perú en el proceso de elaboración del proyecto de la Política Nacional Fluvial Amazónica (PNFA)

Uno de los roles estratégicos de la Marina de Guerra del Perú es la Contribución al desarrollo económico y social del País[9]; mediante el control de las actividades acuáticas, promoción de las actividades de investigación, desarrollo e innovación tecnológica con la finalidad de incrementar el conocimiento de la población del potencial existente en la actividad marítima, fluvial y lacustre resaltando el rol de la Institución y la importancia en los intereses marítimos; así como, contribuir con otros organismos del Estado a mejorar las condiciones de la población en zonas específicas, principalmente en el ámbito amazónico.

Por esta razón, desde febrero del 2021, la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, luego de realizar una evaluación a la situación actual de la problemática fluvial, concluyó que a lo largo de los años la presencia y acción del Estado en la Amazonía Peruana ha sido una constante preocupación respecto a su efectividad y sostenibilidad, situación marcada por la extensa superficie y baja densidad poblacional entre otros aspectos, motivo por la cual recomendó al Alto Mando Naval considerar e impulsar la elaboración de una "Política Nacional Fluvial Amazónica" para los ríos navegables de la Amazonía y sus diferentes cuencas, dada la particularidad socio-cultural del poblador amazónico, morfología de los ríos, de la topografía, de la comunicación y la navegación fluvial, el ecosistema, entre otros; así como en razón a que la complejidad de ese entorno, requiere

9. Estado Mayor General de la Marina (2014). Doctrina y Política General de la Marina de Guerra del Perú. Lima, Perú.



un tratamiento diferenciado que responda a su propia dinámica en aspectos de protección, conservación y desarrollo.

En consecuencia, la Dirección de Intereses Marítimos a través del Departamento de Políticas Marítimas, viene elaborando la fase de análisis de pertinencia, a través de la evaluación de características y necesidades del contexto para confirmar la conveniencia de la formulación de una "Política Nacional Fluvial Amazónica (PNFA) y su ámbito de aplicación; con la finalidad de asegurar la consecución de un adecuado proceso de elaboración de la PNFA se han planificado los siguientes cronogramas de actividades para el periodo 2021-2022:

a. Cronogramas de Actividades 2021:

1) La conformación de CUATRO (4) grupos de trabajos descentralizados con sede en Lima, Iquitos, Pucallpa y Puerto Maldonado; así como, la conformación de un grupo de trabajo denominado "GRUPO IMPULSOR", conformado por representantes de los Ministerios de Relaciones Exteriores, Ambiente, Transporte y Comunicaciones, Cultura y la Marina de Guerra del Perú, cuyo objetivo es efectuar el análisis de pertinencia para la elaboración de la PNFA.

2) Suscripción de Convenios de Cooperación con Sectores e Instituciones de interés y afines para generar una sinergia funcional dentro del proceso de elaboración de la PNFA.

3) Suscripción de Convenios de Cooperación con Universidades Nacionales y Regionales de Loreto y Ucayali para la incorporación de profesionales jóvenes no graduados (practicantes profesionales) en el proceso de elaboración de la PNFA.

4) Realización de talleres Virtuales y presenciales en Iquitos, Pucallpa y Puerto Maldonado para conocer las diferentes realidades y diferencias entre los pueblos ribereños.

b. Cronogramas de Actividades 2022:

1) Modificación del DS 118-2017/PCM para incorporar en la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), una función referida a la gobernanza del ámbito fluvial navegable amazónico y proponer



Ilustración 2 Fuente: Elaboración propia, Grupos de trabajos descentralizados y impulsor de la PNFA.

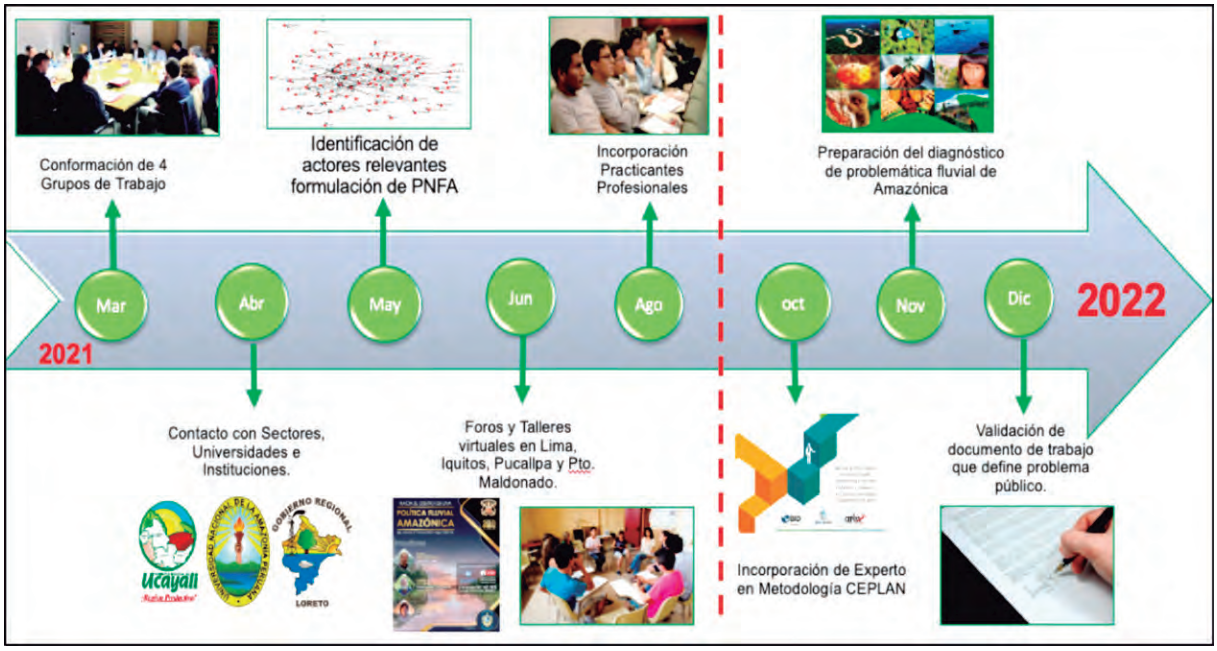


Ilustración 3 Fuente: Elaboración propia, Cronograma de actividades de la PNFA 2021

una Política Nacional Fluvial Amazónica (PNFA).

2) Acreditación de representantes del CEPLAN para la formulación de la PNFA.

3) Diseño de la primera versión de la PNFA.

4) Talleres presenciales en Iquitos, Pucallpa y Puerto Maldonado.

5) Proceso de formulación de la PNFA.

6) Validación de propuesta de la PNFA por el CEPLAN.

7) Validación de propuesta de la PNFA en la COMAEM.

4. Reflexión final

La ausencia del Estado en la Amazonía peruana ha coadyuvado a un inapropiado e ineficiente desarrollo socio – económico; su red fluvial amazónica, principal vía de transporte y comercio, ha incentivado a la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú a un constante y arduo ahínco en impulsar la elaboración de una política pública de enfoque disruptivo, vinculante y sostenible. La elaboración y aprobación de la Política Nacional Fluvial Amazónica es un proceso complejo y que demanda un constante esfuerzo y firme compromiso de todos los representantes de los diferentes sectores que integran los grupos de trabajo descentralizados e impulsor. La Política Nacional Fluvial Amazónica permitirá una eficaz y eficiente protección, uso racional y aprovechamiento de la red fluvial navegable amazónica, teniendo al río como protagonista; diseñando e implementando estrategias adecuadas que permitan alcanzar una gobernanza adecuada, equilibrio entre la sostenibilidad ambiental y el desarrollo económico y el respeto de las tradiciones y costumbres culturales de las comunidades nativas ribereñas que conforman la Amazonía peruana.



Bibliografía

- RUMRILL R. (2008). La Amazonía Peruana. Lima, Perú.
- ÁLVAREZ C. (2011). Visión de Futuro de la Amazonía Peruana como Factor Motriz del Desarrollo Nacional. Lima, Perú.
- INEI (2020). Mayores Niveles de pobreza en el área rural de la Sierra, Selva y Costa. Consultado 10 diciembre de 2021, de https://www.inei.gob.pe/prensa/noticias/pobreza-monetaria-alcanzo-al-301-de-la-poblacion-del-pais-durante-el-ano-2020-12875/
- DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS (2014). Manual de Conceptos y Terminología sobre la Realidad Marítima. Lima, Perú.
- MTC (2000). Transporte Fluvial y vías navegables en el Perú. Consultado 12 diciembre de 2021, de https://www4.congreso.gob.pe/historico/cip/materiales/rembarcaciones/doc1.pdf
- PCM (2018). Constitución Política del Perú de 1993. Consultado el 13 de diciembre del 2021, de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/198518/Constitucion_Politica_del_Peru_1993.pdf
- CEPLAN (2018). Guía de Políticas Nacionales. Lima, Perú.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ (2021). Hacia una política nacional fluvial amazónica (PNFA). Revista de Marina, 125-132.
- ESTADO MAYOR GENERAL DE LA MARINA (2014). Doctrina y Política General de la Marina de Guerra del Perú. Lima, Perú.



IMPACTO DE LAS CONSTRUCCIONES NAVALES A NIVEL MUNDIAL





Impacto de las construcciones navales a nivel mundial



CAPITÁN DE CORBETA JUAN ANTONIO VELEZMORO CUEVA
Se graduó como Alférez de Fragata en 2006, calificado en Guerra de Superficie en 2008, y terminó el Curso de Comando y Estado Mayor en 2019. Prestó servicios en las fragatas BAP *Bolognesi*, BAP *Carvajal*, BAP *Mariátegui* y BAP *Palacios*. En la corbeta BAP *Ferré* participó del proceso de comisionamiento en Corea del Sur, como parte de la primera dotación. También fue Comandante del BAP *Curaray* en la Cuarta Zona Naval, y ha laborado en la Comandancia de la Fuerza de Superficie, en la Dirección de la Escuela de Grumetes. Actualmente es parte de la dotación del buque escuela a vela BAP *Unión*.

RESUMEN
El presente artículo tiene como objetivo brindar una idea sobre la importancia de las construcciones navales en el ámbito militar para el desarrollo de un país. Se presenta una introducción con un concepto general asociado al título y posteriormente dos capítulos como referencias sobre este tema, que son la Industria Naval en los Estados Unidos de América y la Industria Naval 4.0.

PALABRAS CLAVE
Industria Naval, mar, Armada, desarrollo, tecnología y presupuesto.

ABSTRACT
This article aims to provide a snapshot of the importance of naval constructions in the military field for the development of a country. An introduction is presented with a general concept associated with the title followed by two chapters as references on this broad topic. Which are the naval industry in the United States of America and the Naval Industry 4.0

KEYWORDS
Naval industry, sea, Navy, development, technology and budget.

"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 esparcidos en el mundo por medio de la navegación, y por ellas las naciones más separadas han estrechado las relaciones y tienden al engrandecimiento común"

Capitán de Navío Miguel Grau Seminario (1878)

La importancia del mar para el desarrollo de un país es de conocimiento de toda la comunidad naval que convoca a los lectores de esta revista, pero esta gran premisa debería ser de interés nacional, de conocimiento e involucramiento de toda la sociedad, más aún considerando que aproximadamente el 70% de la superficie del planeta es agua y que, según la National Strategy for Maritime Security (2005), más del 80% del comercio mundial recorre por el agua y forja un vínculo marítimo global.



Desde hace muchos siglos el control de las líneas de comunicación en un mar infinito y medios limitados ha determinado quién crece como país. Asimismo, algunos países como el Perú deben incluir, además del control del mar, la protección y defensa de sus ríos navegables y lagos, teniendo en cuenta que, el ámbito marítimo, fluvial y lacustre es una gran fuente de recursos, un vasto medio de transporte, permite intercambiar información, ideas y es un medio de dominio. Este control y la búsqueda de garantizar la defensa y seguridad de los mares alrededor del globo son la tarea principal de las Armadas.

De acuerdo con el párrafo anterior, esta idea sobre "la importancia del mar" ha permitido que algunos Estados lleven a la industria naval a un desarrollo tal, que el interés es prioritario y en algunos casos se ve consolidado con la formación de empresas con participación estatal, como por ejemplo Fincantieri en Italia, Damen Shipyards Group en los Países Bajos o Navantia en España. Según Calvo (2017), "la industria naval se plantea como una de las áreas estratégicas para los intereses nacionales; la estrategia enlaza nivel de ambición político, capacidades operativas y el soporte industrial necesario" (p. 1); es decir, el grado de importancia que debe tener la industria naval es el de interés nacional, como uno de los pilares para el desarrollo de un país.

A partir de ahora, para el presente artículo el adjetivo "naval" se usará como perteneciente o relativo a la Armada (RAE, 2021), en referencia al título de este, y se menciona porque en algunos textos puede causar confusión, pues podría referirse a plataformas no necesariamente de uso militar. Por otro lado, también es preciso señalar que se hará énfasis en las construcciones navales como los buques en sus diversos tipos, así como su importancia.

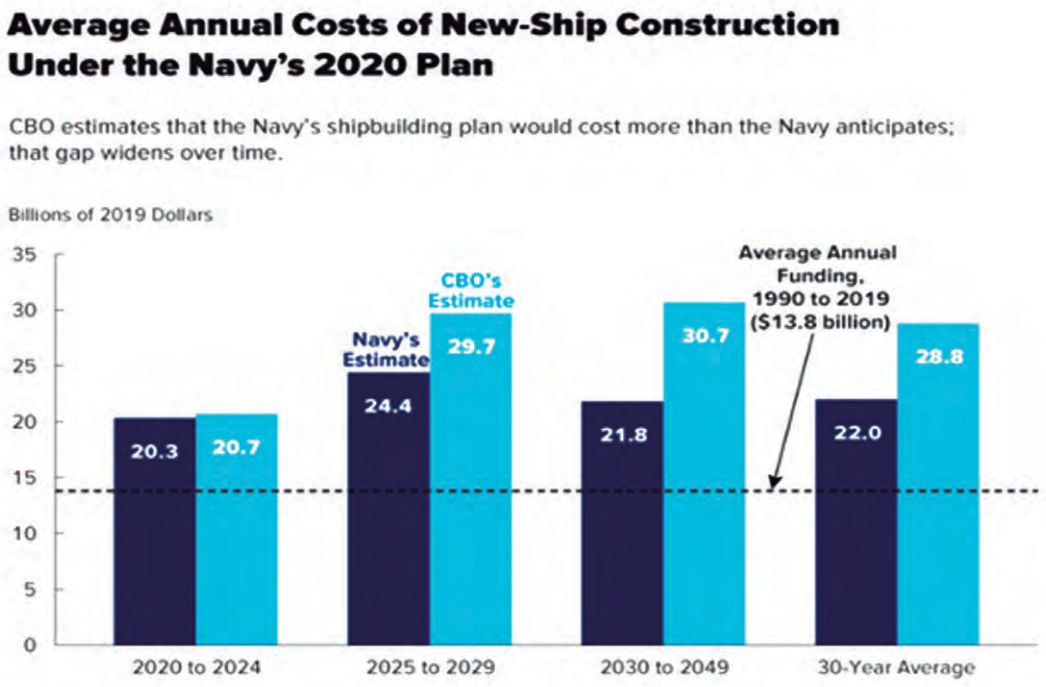


Figura 1. Gráfico de los costos anuales promedios referentes a la construcción de nuevos buques en el marco del plan 2020 de la Armada de los Estados Unidos de América al año 2049. Fuente: página web oficial de la Congressional Budget Office, october 2019 (https://www.cbo.gov/publication/55685).



Industria naval en los Estados Unidos de América

Un ejemplo claro del impacto que pueden tener las construcciones navales en la economía de un país lo muestra la Armada de los Estados Unidos de América, una recirculación económica que empieza con presupuesto estatal y, en este caso particular, muestra que desde 2020 viene trabajando para que en 2049 cuenten con 355 unidades de combate, entre portaviones, submarinos, unidades de superficie, anfibias, logísticas y de apoyo. Como lo menciona la Congressional Budget Office (2019), se estima que, por año en adelante, en promedio se gasten 28 800 millones dólares americanos, como se muestra en la figura 1, beneficiando a mercados foráneos y locales directa e indirectamente.

Analizando a detalle la figura 1, se observa información interesante en la comparación entre la estimación que postula la Armada norteamericana en barras de color azul y la que presenta la Oficina de Presupuesto del Congreso en barras de color celeste. Las primeras dos barras tienen una diferencia de 4 años, la segunda abarca un periodo de 19 años desde 2030, y la última, la estimación promedio en 30 años. También se muestra un dato real a 2019, en donde en promedio el financiamiento anual fue de 13 800 millones de dólares americanos. Estos miles de millones de dólares alimentan directamente la industria naval y esta, a su vez, a otros sectores que suman al producto bruto interno (PBI) norteamericano.

Las interrogantes que se pueden presentar son las siguientes: ¿adónde va ese dinero? y ¿cómo incrementa al PBI? Ambas respuestas nos la brinda la Administración Marítima del Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América (2015). Respecto a la primera, determinó que hay 124 astilleros en 26 estados clasificados como constructores navales activos. Asimismo, hay más de 200 astilleros que solo se encargan de reparaciones y de alguna forma podrían ser capaces de construir buques, pero por sus menores capacidades se les considera como no activos. Sus principales astilleros abarcan los estados costeños estadounidenses y zonas interiores como grandes lagos o en las orillas de ríos como el Misisipi o el Ohio.

Sobre la segunda interrogante, se obtiene la respuesta a través del sistema de modelamiento Impact Analysis for Planning (IMPLAN), un modelo de entrada y salida basado en datos que recopila el gobierno federal. Este sistema es usado para evaluar el impacto económico general en la industria, como un cambio en las actividades de un sector afecta a otros. En la industria naval, por ejemplo, ante cualquier pequeño ajuste de precios en la construcción, los astilleros, las empresas, trabajadores y otros involucrados podrían ajustar sus actividades para no verse afectados; esto no sucederá cuando los cambios de precios sean altos.

De esta manera, ese sistema, a través de su base de datos, realiza un análisis y nos muestra el impacto en ingresos laborales (labor income), por un lado, y, por otro, el impacto en el PBI. Como resultado de la industria naval en 2013, revisar la figura 2, que muestra los impactos totales de cada rubro en miles de millones de dólares americanos, detallando de color azul los impactos directos, en color celeste los impactos indirectos e inducidos por operaciones, y en menor tamaño de color azul oscuro, los impactos indirectos e inducidos por inversiones de capital. Miles de millones de dólares americanos que recirculan en la actividad económica de los Estados Unidos.

Actualmente, la italiana Fincantieri construirá los nuevos buques de guerra de la Armada norteamericana basados en las fragatas FREMM - Fregata Europea Multi-Missione (véase la figura 3), con modificaciones de acuerdo con los requerimientos de la Armada, 10 en total, que se entregarían en su totalidad hasta mediados de 2030. Si bien



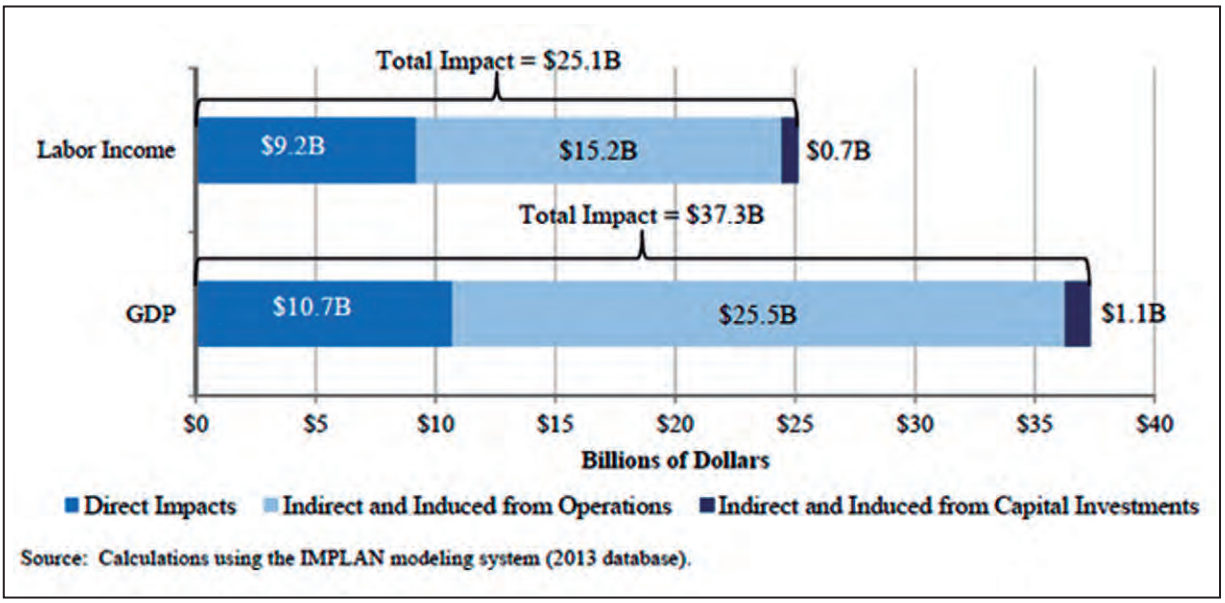


Figura 2. Ingresos laborales y PIB asociados con la industria de construcción y reparación naval de EE. UU.en el 2013 usando el sistema de modelamiento IMPLAN. Fuente: *The Economic importance of the U.S. Shipbuilding and repairing industry. Maritime Administration* (MARAD). 2015. Base de datos del año 2013 de los cálculos usados el Sistema de modelamiento IMPLAN.



Figura 3. Fragata italiana FREMM (*Fregata Europea Multi-Missione*) Alpino. Fuente: https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/aaw0rw/italian_fremm_frigate_alpino_2609_1803/

la construcción se realizará por una empresa extranjera, el contrato estipula que todo se ejecutará en el astillero Marinette Marine de Fincantieri en Marinette, Wisconsin.

Industria naval 4.0 / Astillero 4.0

El concepto de esta industria, también conocida como la cuarta revolución, hace referencia al uso de nuevas tecnologías digitales en la construcción de buques. De acuerdo con Díaz (2019), la española Navantia ha desarrollado un plan de transformación digital desde hace varios años atrás. Ferrol, uno de sus astilleros encargados de las construcciones militares y en donde a la fecha se viene desarrollando el proyecto fragata Clase F-110, continúa con la implementación de nuevas tecnologías, como el nuevo taller de fabricación de subbloques para el mencionado proyecto, la fabricación de componentes navales más complejos o componentes de eólica marina.

Según Serrano (2019), Navantia, dentro de su plan de transformación digital, ha establecido trece tecnologías claves que se detallan y explican a continuación:

- Robótica y automatización: construcción de robots y aparatos que ejecutan operaciones o trabajos sustituyendo al operario humano; por otro lado, la automatización usa la tecnología para realizar diversas tareas repetitivas reemplazando la mano de obra humana también.
- Modelado y simulación de procesos: a través de diversos programas permite estimar y analizar un proyecto para mejorar los procesos en la construcción.
- Impresión 3D: reproducción de objetos como piezas o instrumentos en base a modelos 3D.
- Internet de las cosas: uso de aplicaciones y sensores para el control de algunas herramientas a través de la interconexión con Internet.
- Big data y análisis: según la página web oficial de Oracle (2021) se define como "datos que contienen una mayor variedad de información llegando en grandes volúmenes y con una velocidad cada vez mayor", los cuales deben ser analizados y



Figura 4. Transformación digital en Navantia con su socio estratégico Siemens. Fuente:https://ielektro.es/2019/12/02/navantia-stemens-astillero-4-0/



trabajados para obtener ideas que guíen a decisiones más certeras.

- Vehículos autónomos: plataforma móvil que no necesita a un humano que la maneje o controle; tiene ciertos sistemas que reproducen las capacidades humanas. La Organización Marítima Internacional (2019) viene estudiando las reglamentaciones necesarias para que los buques marítimos autónomos de superficie (MASS) puedan operar en el mar.
- Inteligencia artificial: inteligencia llevada por máquinas o robots que busca maximizar las posibilidades de éxito en el cumplimiento de una tarea encomendada.
- Nuevos materiales: según Pérez (2016), "se definen como las combinaciones de dos o más materiales a partir de una unión química o no química. Estos materiales que forman el compuesto poseen propiedades mejores que las que presentan los materiales componentes por sí solos" (p. 3). Un ejemplo es la nano fibra de carbono, que permite crear piezas muy pequeñas capaces de conducir electricidad y calor.
- Ciberseguridad: práctica de proteger y defender todos los sistemas digitalizados compuestos por computadoras, servidores, redes, bases de datos y otros.
- Cloud: la nube permite almacenar información fuera de los dispositivos locales.
- Plataforma digital: sitio de internet del astillero que permite al personal interactuar y recibir información, así como acceder a datos si fuera necesario.
- Realidad virtual, aumentada y mixta: esta tecnología usa elementos virtuales para realizar trabajos en forma remota o simular situaciones usando objetos digitales en ambientes reales.
- Blockchain: la cadena de bloques es un conjunto de tecnologías que permite almacenar información asegurándola de forma continua una y otra vez. En adición, le da trazabilidad permitiendo que la información no sea falseada o manipulada en algunos de sus pasos.

Todas las tecnologías antes descritas son parte del astillero 4.0, una realidad que se viene aplicando en Ferrol y en el proyecto de la Armada Española para las fragatas clase F-110, así como en otras industrias navales del mundo.

Actualmente, al concepto de I + D (investigación y desarrollo) se le suma una "I" por la "innovación" que deben englobar las líneas de trabajo de la industria naval 4.0.

Conclusiones

El control del mar que no es permanente por su inmensidad, pero es de vital importancia para el desarrollo de un país. Se realiza por unidades navales, las cuales deben ser construidas por la industria de ese tipo, sea local o foránea; el impacto que genera en el mercado mueve otros sectores directa e indirectamente, beneficiando el movimiento económico de un país. El desarrollo de la industria naval aporta al PBI de un país y debe ser tomado en cuenta como interés nacional.

Si bien es cierto que se invierte mucho en la industria naval, si se focaliza de forma específica, incluso con la adjudicación de empresa foráneas, se puede beneficiar a otras empresas o sectores laborales que interactúan económicamente en el medio local, por ende dan trabajo a personas que no necesariamente son parte del sector naval.

La industria naval 4.0 con el uso de nuevas tecnologías, permitirá que las construcciones navales sean más eficientes y transparentes,



Figura 5. Fragata Clase F-110 que viene realizando Navantia. Fuente: Exposición sobre los Nuevos escenarios de construcción naval: Transferencia de Tecnología del Ing. J. Díaz, director de Programa Navantia (S.E.P.I) en el V Simposio Internacional de Seguridad y Defensa, Perú 2019.

es decir, que los medios para la construcción de unidades navales se usen de mejor manera y no se permita alterar los procesos durante su ejecución, a menos que lo requieran las partes involucradas, lo que permite que todos los pasos para la construcción sean conocidos y el impacto de la construcción naval a menor o mayor escala sea positivo.

Un impacto negativo de la industria naval podría presentarse en algunos años, debido a que podría llegar a un punto de automatización que dejaría a muchas personas sin trabajo, no solo a los involucrados en los astilleros, sino también a los usuarios y a los que impacta indirectamente.

Finalmente, queda claro que las construcciones navales generan desarrollo y aportan al PBI de un país. Deben ser tomadas en cuenta como "interés nacional" partiendo de la premisa que el mar es transcendental para el crecimiento de una nación.



Bibliografía

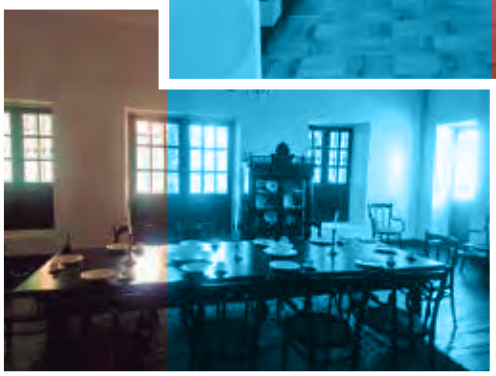
- CALVO, César. (febrero, 2017). Cooperación en el sector de la industria naval. *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, febrero de 2017. Vol. 5, pp. 1-13.
- CONGRESSIONAL BUDGET OFFICE. An analysis of the navy's fiscal year 2020 Shipbuilding Plan. 8 de octubre de 2019. Congressional Budget Office Official Webiste. [Consulta: 8 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://www.cbo.gov/publication/55685
- DÍAZ, J. Nuevos escenarios de construcción naval: transferencia de tecnología. V Simposio Internacional de Defensa y Seguridad. Lima. 25 de septiembre de 2019.
- Maritime Administration (MARAD). The economic importance of the U.S. shipbuilding and repairing industry. Noviembre de 2015. [Consulta: 8 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://www.americanmaritimepartnership.com/studies/marad-report-economic-importance-u-s-shipbuilding-repairing-industry/
- Oracle. What is big data? 2021. [Consulta: 8 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://www.oracle.com/big-data/what-is-big-data/
- Organización Marítima Internacional. Directrices provisionales relativas a los ensayos de los MASS. 14 de junio de 2019. [Consulta: 8 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Paginas/Autonomous-shipping.aspx
- Periódico de la Energía. Navantia convertirá Ferrol en un astillero 4.0 para impulsar su área de eólica. 14 de diciembre de 2020. [Consulta: 8 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://elperiodicodelaenergia.com/navantia-convertira-ferrol-en-un-astillero-4-0-para-impulsar-su-area-de-eolica-marina/
- Real Academia de la Lengua Española (RAE). *Diccionario de la lengua española*. 2021. [Consulta: 8 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://dle.rae.es/naval
- Serrano, Jesús. Una visión del astilero 4.0. Octubre de 2019. [Consulta: 8 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://sixphere.com/blog/astillero-40/
- WHITE, Robert. Globalization of navy shipbulding. A key to affordability for a new maritime strategy. *Naval War College Review*, septiembre de 2007. Vol. 60, nro. 4 , pp. 59-72.



“La historia naval es nuestra. CONÓCELA”









/MuseosNavalesPeru

#museosnavalesdelperu

MUSEOS NAVALES DEL PERU MNP

MUSEOS NAVALES DEL PERÚ

Lima:
Jirón Huancavelica Nº 170 – 172

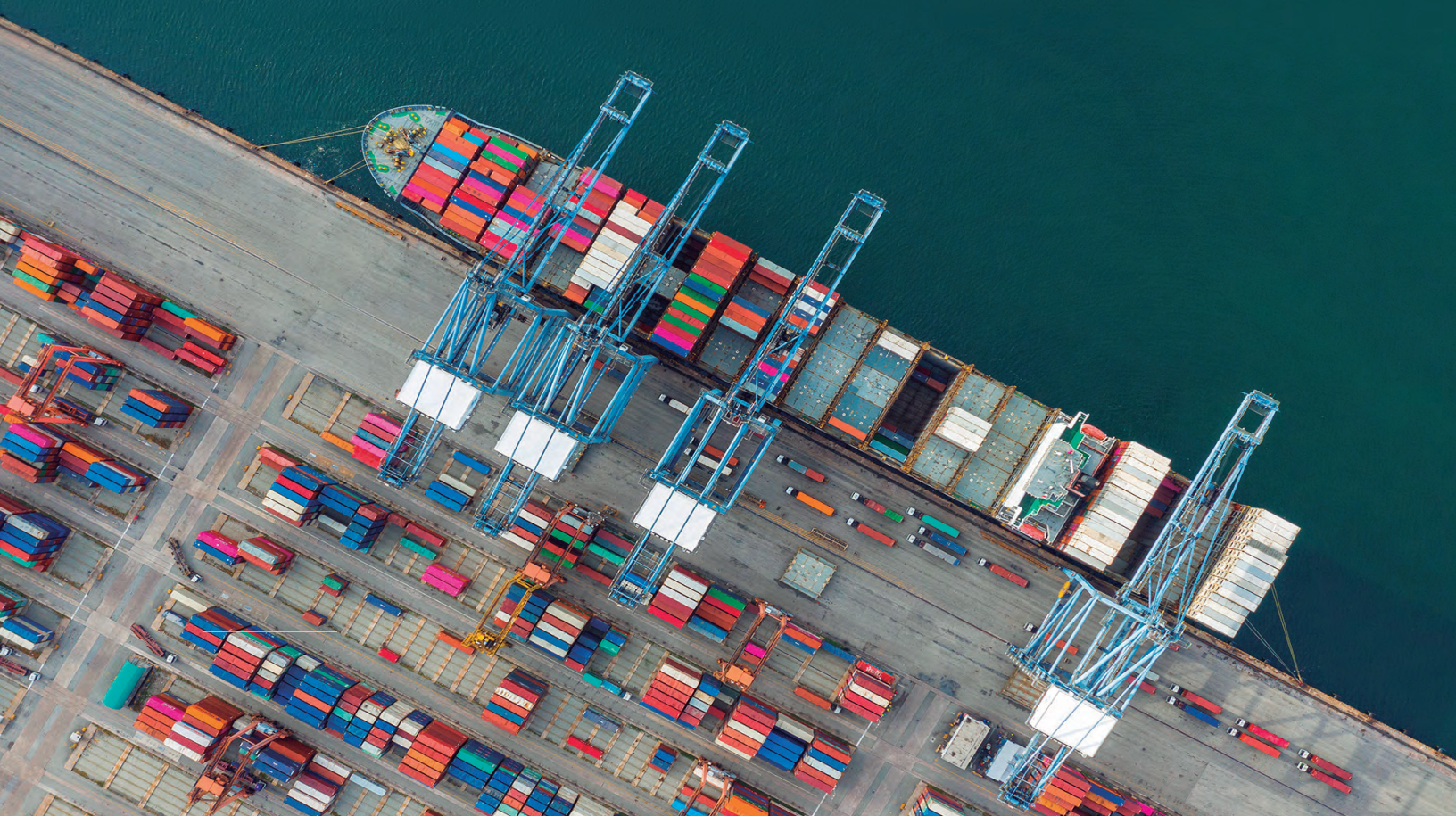
Callao:
Av. Jorge Chávez Nº 123

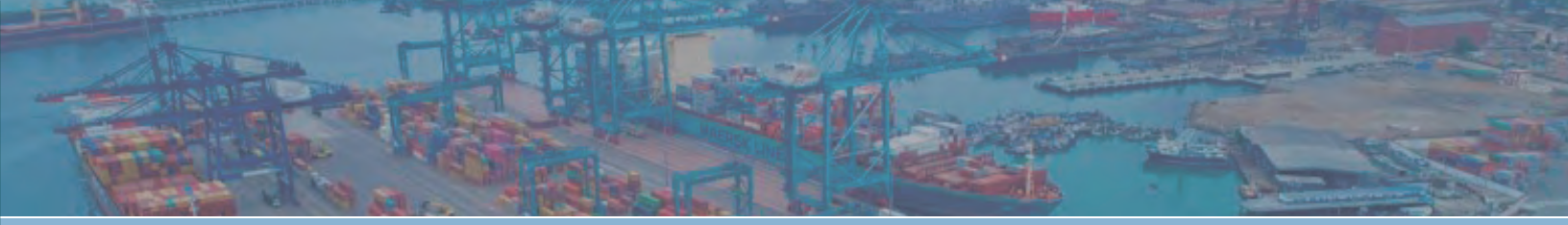
Piura:
Calle Tacna Nº 662

Puno:
Av. Titicaca Nº 308

LA COMPETITIVIDAD PORTUARIA DEL PERÚ:

RETOS HACIA LA GLOBALIZACIÓN





La Competitividad Portuario del Perú: retos hacia la globalización



ROLLIN THORNE DAVENPORT
Licenciado en Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales por la Universidad de Westminster (Reino Unido). Además, cuenta con una maestría en Desarrollo Económico por la Universidad de Cambridge (Reino Unido) y una especialización en Gestión Empresarial e Innovación por la Universidad del Pacífico. Tiene experiencia profesional en el sector minero y energético. Ha participado en el desarrollo de planes de gestión de asuntos sociales y en proyectos de consultoría en temas de sostenibilidad para diversas empresas extractivas.

RESUMEN
Este artículo reconoce la importancia de ampliar la competitividad portuaria del Perú como mecanismo para potenciar el crecimiento económico, el desarrollo y la integración en las cadenas de valor globales. En este sentido, el artículo propone tres principales proyectos de desarrollo de infraestructura marítima en el corto, mediano y largo plazo, respectivamente: el proyecto de creación del antepuerto del Callao, el proyecto de creación del megapuerto de Chancay y el proyecto de creación del puerto de San Juan de Marcona y la red ferroviaria del sur.

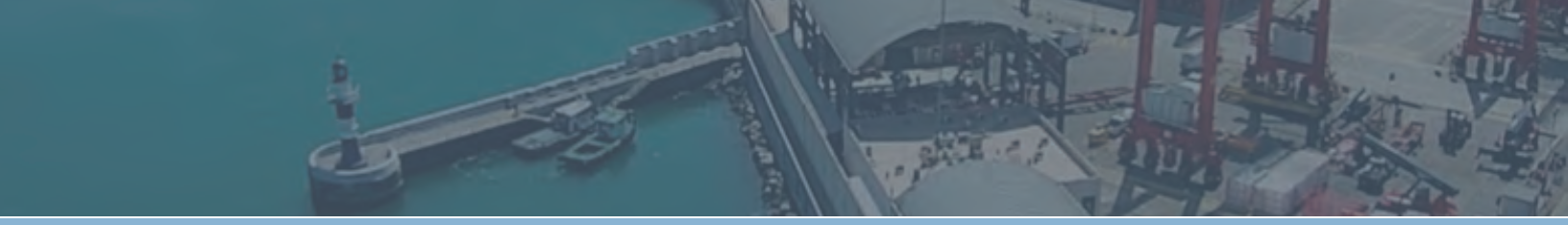
PALABRAS CLAVE
Competitividad portuaria, desarrollo económico, infraestructura marítima, cadenas de valor globales, puerto del Callao, megapuerto de Chancay, puerto de San Juan de Marcona.

ABSTRACT
This article recognises de importance of enlarging Peru's port competitiveness as a mechanism through which to promote economic growth, development and the integration in global value chains. Thus, the article puts forward three main maritime infrastructure projects in the short, medium and long term respectively: the creation of the outer harbour of the port of Callao, the creation of the megaport of Chancay and the creation of the port of San Juan de Marcona and the southern railway network.

KEYWORDS
Port competitiveness, economic development, maritime infrastructure, global value chains, Port of Callao, Megaport of Chancay, Port of San Juan de Marcona.

La proliferación exponencial de tecnologías de comunicación, información y transporte en las últimas décadas ha generado un evidente aumento en la integración global. En este sentido, las economías desarrolladas han optado por adoptar políticas económicas liberales como mecanismo para potenciar la generación de riqueza y el bienestar. Este proceso de integración —llamado globalización— excede sobremanera el campo económico, ya que los países han logrado interconectar tanto mercados como valores políticos. Elementos inherentes a todo régimen democrático como la importancia de la libertad individual, el Estado de derecho y el respeto irrestricto a los derechos humanos son centrales al proceso de integración[1]. De esta forma, la globalización ha incrementado

1. BOLOÑA BEHR, Carlos. *De la confusión al caos.* Lima: Instituto de Economía de Libre Mercado. 2002.



sustancialmente el costo de oportunidad de modelos de gobierno ajenos a un sistema democrático y de respeto al libre intercambio de bienes y servicios, hasta hacerlos inviables en el largo plazo. Asimismo, los procesos de integración económica han sido responsables por engendrar corporaciones verdaderamente globales, las cuales gestionan la ventaja comparativa de los países en los que operan y adecúan continuamente sus procesos para incorporar avances tecnológicos y de innovación, que estimulan la generación de valor agregado a lo largo de sus cadenas de suministros. Sin embargo, contrariamente a lo que algunos discursos políticos sostienen, el aprovechamiento de la interconexión global no solo brinda beneficios para los actores en países avanzados, sino que —como la vasta evidencia empírica sugiere[2]— también genera desarrollo en economías emergentes, al aportar con la generación de empleo local, el aumento de réditos fiscales y el progreso en infraestructura productiva[3]. De esta forma, se puede sostener que la estimulación del libre intercambio de bienes y servicios a lo largo de las fronteras entre naciones es un elemento crucial en el proceso de desarrollo económico.

En el caso particular del Perú, resulta vital que el país promueva la inversión en proyectos de infraestructura productiva que fomenten la puesta en valor de su ventaja comparativa —particularmente en sectores como el agrícola y minero— y logren posicionar al sector privado nacional como un importante eslabón de las cadenas de valor globales. En este contexto, son los puertos marítimos y fluviales los que han jugado un rol decisivo en el manejo de las importaciones y exportaciones peruanas en los últimos años. En 2019, por ejemplo, los terminales portuarios peruanos de uso público y privado manejaron un total de casi 110 000 000 TM de carga, según cifras de la Autoridad Portuaria Nacional[4], de las cuales aproximadamente la mitad corresponden solo al terminal portuario del Callao.

A través de su historia virreinal y republicana, el Perú ha sido capaz de consolidar el puerto del Callao como una puerta de acceso a mercados internacionales. Desde su concepción durante el periodo colonial, el puerto del Callao ha sido responsable por fortalecer el prestigio comercial de la ciudad de Lima, potenciando el comercio exterior peruano —en un inicio con España y luego con el resto del mundo— para beneficiar el tesoro público y el desarrollo del país[5]. Hoy, sin duda, el terminal portuario representa uno de los principales puertos marítimos de la región y ha sido elemental en el aprovechamiento de los beneficios de la Alianza del Pacífico, del APEC y de la veintena de TLC que ha suscrito el país. Sin embargo, pese a ello, la infraestructura portuaria nacional actual resulta insuficiente. Según el *Índice de Conectividad Marítima* elaborado por el Banco Mundial, el cual examina la capacidad que tienen los países de conectarse con las redes de transporte marítimo globales, el Perú ocupó en 2019 el puesto 38 de un total de 170 países evaluados. Respecto a la región, el país se ubica en el cuarto puesto tras Panamá,

2. GREENWAY, David. *The World Economy: Global trade policy 2010*. Oxford: Blackwell Publishing. 2010.
3. O'BRIEN, Robert y WILLIAMS, Marc. *Global political economy*. Londres: Palgrave McMillan. 2013.
4. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL. Movimiento de carga en las instalaciones portuarias de uso público y privado a nivel nacional [en línea]. Enero de 2020. [Consulta: 28 de marzo de 2021]. Disponible en: https://www.apn.gob.pe/site/wp-content/uploads/2020/02/xls/VDWVJ0XE8CSINCGUOPH62DU3OYRTLQQJW5KB.xls
5. SÁNCHEZ OLIVENCIA, Fernando. *Historia del Callao. Pasado, presente, futuro*. Lima: Okura Editores. 1989.



México y Colombia en relación con su conectividad marítima[6]. Si bien estos resultados son alentadores, es fundamental que el país continúe priorizando el desarrollo de una cartera de proyectos de infraestructura portuaria —no solo marítima, sino también fluvial, en la que el potencial de avance es enorme—, para incrementar su competitividad comercial e impulsar su rol hacia un mayor protagonismo en la región.

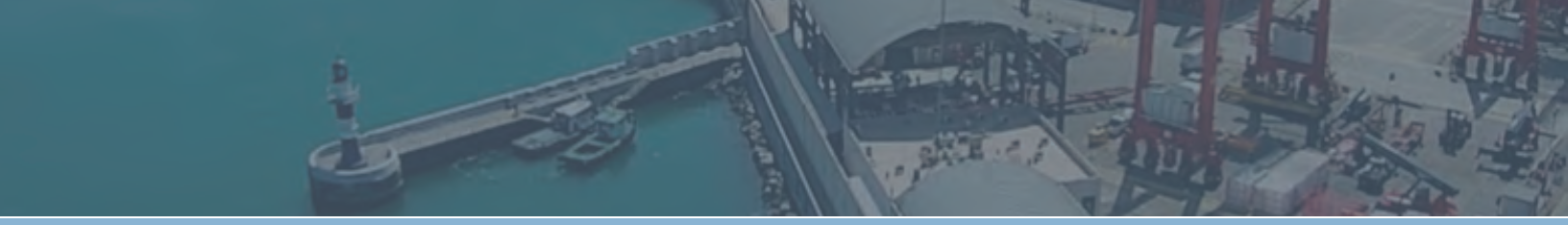
Este análisis sugiere un portafolio de tres proyectos de infraestructura marítima a corto, mediano y largo plazo para potenciar estratégicamente la competitividad portuaria del Perú. Es importante reconocer que la viabilidad de estos proyectos está estrechamente relacionada con la evaluación de diversas características geográficas y la existencia de corredores logísticos, los cuales resultan fundamentales para extender la rentabilidad de su ejecución. Sin embargo, es evidente que el desarrollo de la competitividad portuaria nacional se vería beneficiada considerablemente por la puesta en marcha de estos tres proyectos de infraestructura marítima.

Corto plazo

Proyecto de creación del antepuerto del Callao

Quizás uno de los proyectos de desarrollo portuario con mayor viabilidad en el corto plazo es la creación del antepuerto del Callao. Con el fin de consolidar el terminal portuario del Callao como el *hub* portuario líder de América Latina, la

6. CONSEJO NACIONAL DE COMPETITIVIDAD. Índice de conectividad marítima [en línea]. 2019. [Consulta: 28 de marzo de 2021]. Disponible en: http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2019/08/Liner-Shipping-Connectivity-Index-2019-1.pdf



Marina de Guerra del Perú y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) han suscrito un convenio interinstitucional para promover el proyecto denominado "Creación del antepuerto del Callao y mejoramiento de vías de acceso al puerto y antepuerto del Callao". Este convenio de colaboración, suscrito en junio de 2020, es crucial para el desencadenamiento de las obras de construcción del antepuerto. En el corto plazo será responsable de optimizar los flujos de transporte terrestre hacia el puerto del Callao, al ampliar la capacidad de acopio de los vehículos de carga que ingresan al terminal portuario, lo que producirá un ahorro sustancial en costos operativos y logísticos para beneficio de los exportadores peruanos. Por ejemplo, la actual congestión vehicular causada por los más de 3800 camiones que ingresan al terminal portuario diariamente, complementada por factores adicionales como la inseguridad en la zona del puerto, genera un costo adicional de USD 500 por contenedor, según cifras del MINCETUR y el Banco Mundial[7]. Estos costos se podrán reducir considerablemente con la creación del antepuerto.

El proyecto, que está dividido en tres fases, beneficiará tanto al desarrollo operativo del terminal portuario del Callao como a la Marina de Guerra del Perú, ya que promoverá la modernización de la Base Naval y la dotación de aproximadamente USD 90 millones anuales adicionales para el presupuesto de la Armada. Estos ingresos extraordinarios podrán ser invertidos en diversos proyectos incluidos en el "Plan de largo plazo", el cual se orienta principalmente a renovar diversos equipos y unidades navales (Marchessini, 2020). El plan maestro del proyecto contempla principalmente la entrega de un terreno de concesión al sur del río Rímac, de aproximadamente 80 hectáreas, perteneciente a la Marina de Guerra del Perú, el cual será destinado a ampliar la capacidad de las operaciones portuarias y anteportuarias logísticas del terminal del Callao. Como consecuencia de esta entrega, todas las dependencias navales ahí establecidas serán reubicadas paulatinamente, con la excepción del SIMA y del arsenal naval. En la primera fase, se liberará un terreno de aproximadamente 43 hectáreas a través de la reubicación de diversas dependencias navales como la Dirección de Abastecimiento (DIABASTE), la Dirección de Alistamiento Naval (DIALI) y la Dirección de Contrataciones de Material (DIRCOMAT)[8]. Esta primera fase, que comprende una inversión de aproximadamente USD 115 millones, es vital para que se inicie con el proceso de concesión del terreno para ampliar, en un principio, algunas de las operaciones logísticas del puerto. La segunda fase comprende la reubicación de las dependencias navales ubicadas en el muelle y la construcción de nuevos muelles por medio de una inversión de aproximadamente USD 1500 millones. En la tercera fase se liberarán unas 14 hectáreas adicionales, ocupadas actualmente por el Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval (CITEN), a través de una inversión de aproximadamente US$ 300 millones. En este sentido, se prevé que la implementación del proyecto del

7. ASOCIACIÓN PERUANA DE AGENTES MARÍTIMOS. Un antepuerto en Callao: ¿Qué efectos tendrá para las exportaciones peruanas? [en línea]. 4 de agosto de 2020. [Consulta: 21 de mayo de 2021]. Disponible en: https://www.apam-peru.com/web/un-antepuerto-en-callao-que-efectos-tendra-para-las-exportaciones-peruanas/
8. MARCHESSINI, Alejo. Suscrito el Convenio de Cooperación para la construcción en Perú del Antepuerto y la nueva Base Naval del Callao. Defensa [en línea]. 9 de junio de 2020. [Consulta: 28 de marzo de 2021] Disponible en: https://www.defensa.com/peru/suscrito-convenio-cooperacion-para-construccion-peru-antepuerto.



antepuerto del terminal portuario del Callao y la liberación de terrenos ocupados actualmente por la Marina de Guerra del Perú represente un incremento de aproximadamente 1% en las importaciones nacionales[9], el cual se dará en el contexto del eventual ingreso de un nuevo operador portuario que complemente las concesiones ya otorgadas a APM Terminals Callao (muelle norte) y DP World Callao (muelle sur).

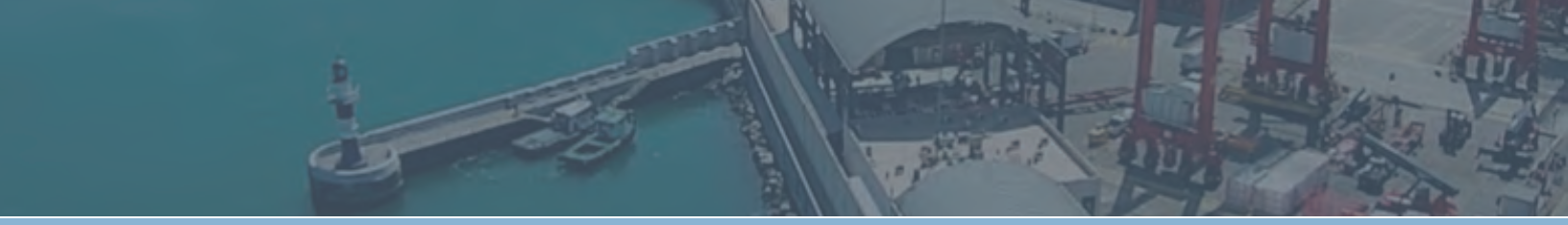
Por lo tanto, la puesta en marcha de este proyecto de reubicación de ciertas dependencias de la Base Naval resulta una oportunidad excepcional para, en simultáneo, ampliar la capacidad operativa del terminal portuario del Callao, dotar de mayor eficiencia a las actividades logísticas en el puerto, y aumentar los recursos disponibles para la modernización de la Base Naval y el desarrollo de los planes de inversión propios de la Marina de Guerra del Perú.

Mediano plazo

Proyecto de creación del megapuerto de Chancay

Para impulsar la competitividad de la infraestructura portuaria nacional hacia un desarrollo realmente descentralizado, la ejecución de una cartera de proyectos de infraestructura portuaria ajena al terminal portuario del Callao es crucial[10]. En este sentido, el proyecto de creación del megapuerto de Chancay es quizás

9. Ibídem.
10. CENTRO PERUANO DE ESTUDIOS INTERNACIONALES. *La reinserción del Perú en el sistema financiero internacional*. Lima: CEPEI. 1990.



una de las principales apuestas por descongestionar el terminal portuario del Callao y descentralizar la capacidad portuaria del Perú.

El nuevo terminal portuario multipropósito de Chancay, ubicado en la provincia de Huaral, a 78 kilómetros de la capital, será responsable por impulsar la capacidad de las exportaciones peruanas y generar nuevas oportunidades comerciales. La construcción del nuevo megapuerto será llevada a cabo por el consorcio Terminales Portuarios Chancay, en el cual participan la gigante china Cosco Shipping Corporation, que cuenta con más de USD 130 000 millones en activos a nivel mundial, y la empresa minera Volcan, con una participación accionaria de 60% y 40%, respectivamente. Asimismo, su construcción contempla la perforación de un viaducto subterráneo de aproximadamente 1,8 kilómetros de largo, que conectará la zona operativa del puerto con el complejo de ingreso. Este viaducto contará con tres carriles vehiculares al igual que fajas transportadoras para graneles sólidos y tuberías para graneles líquidos. Adicionalmente, el terminal portuario incluirá también áreas de almacenamiento para contenedores, zonas de mantenimiento y talleres multipropósito[11]. Con una inversión total de aproximadamente USD 3000 millones en la primera etapa, la construcción del nuevo terminal portuario de Chancay —la cual se estima que creará 9000 empleos adicionales— tendrá un impacto sustancial en la dinamización económica nacional, ya que complementará al puerto del Callao como hub regional. De esta forma, el Perú podrá contar con un segundo puerto con capacidad para graneles sólidos, graneles líquidos y contenedores que opere con relevancia regional, en el cual se movilizará alrededor de 1,5 millones de TEU de carga por año, de acuerdo con la proyección de la Asociación Portuaria Nacional (APN), y que tendrá las características adecuadas para recibir buques de carga portacontenedores triple E con capacidad de hasta 18 000 contenedores directamente desde Asia, para luego redistribuir la carga a otros países como Chile, Colombia y Ecuador[12].

Por ende, de la misma forma en que el puerto de Iquique sirvió como elemento clave en la exportación peruana del guano y el salitre previo a la Guerra del Pacífico durante el siglo XIX, el terminal portuario de Chancay convertirá a Huaral en una de las principales puertas de ingreso a la región, lo que incrementará la competitividad de las exportaciones peruanas en su conjunto.

Largo plazo

Proyecto de creación del puerto de San Juan de Marcona y la red ferroviaria de sur

Uno de los proyectos de desarrollo portuario más significativos —al igual que discutido— es la creación del terminal portuario de San Juan de Marcona. El desarrollo de este puerto, ubicado en la provincia de Nasca al interior del departamento de Ica, resulta fundamental para incrementar no solo la competitividad de las exportaciones peruanas en su conjunto, sino particularmente la producción minera. Esto se debe a que la construcción del puerto de Marcona es una pieza clave para poner en valor el corredor minero del sur del Perú.

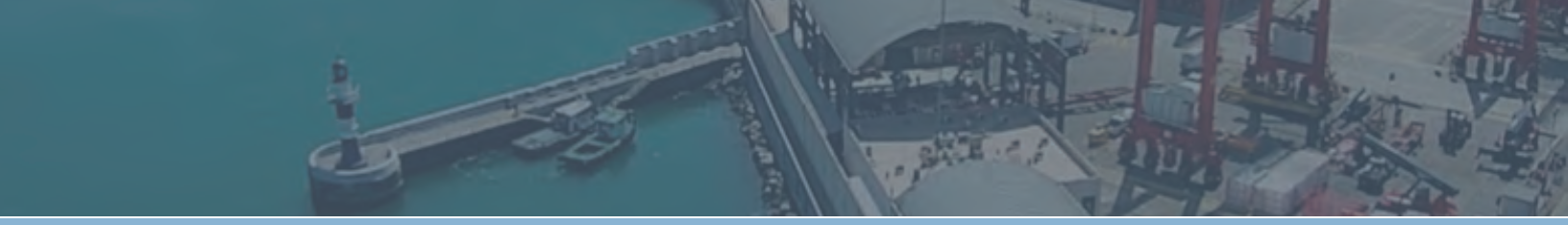
11. ASOCIACIÓN PERUANA DE AGENTES MARÍTIMOS. Puerto de Chancay convertirá a Huaral en una de las principales puertas de entrada al Perú [en línea]. 14 de febrero de 2021. [Consulta: 6 de mayo de 2021]. Disponible en: https://www.apam-peru.com/web/puerto-de-chancay-convertira-a-huaral-en-una-de-las-principales-puertas-de-entrada-al-peru/
12. Ibídem.



En la actualidad, la producción minera que deviene de yacimientos sureños como Las Bambas (Apurímac), Antapaccay (Cusco), Mina Justa (Ica), entre otros, tiene que ser transportada por vías terrestres al puerto arequipeño de Matarani, desde donde es embarcada en buques especializados para ser exportada. Desafortunadamente, esta dinámica ha generado diversos bloqueos de vías y conflictos sociales con las comunidades aledañas, lo que a su vez ha causado desagrado en la población así como importantes pérdidas para las empresas mineras que operan en la zona. Adicionalmente, el terminal portuario de Matarani manejó, tan solo en 2019, un total de 8 624 256 TM de carga, según cifras de la APN[13], lo cual lo hace el segundo puerto con más tráfico de carga del Perú tras el terminal portuario del Callao. Esto pone en seria cuestión la posible saturación del puerto de Matarani, particularmente ante la eventual ejecución del proyecto de irrigación Majes-Siguas II y la explotación del yacimiento cuprífero de Tía María. Por lo tanto, la construcción del terminal portuario de Marcona resulta vital, tanto para reducir los costos del transporte de la producción minera que se encuentran lejos del puerto de Matarani, como para abordar las demandas sociales hechas por comunidades aledañas relacionadas con el uso de vías terrestres.

Sin embargo, el real potencial de la creación del puerto de San Juan de Marcona solo será realizado si la construcción del terminal portuario se complementa con la ejecución del proyecto de la red ferroviaria minera del sur. La idea es que esta red ferroviaria inicie en la mina de Las Bambas, ubicada en la provincia apurimeña de

13. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, óp. cit.

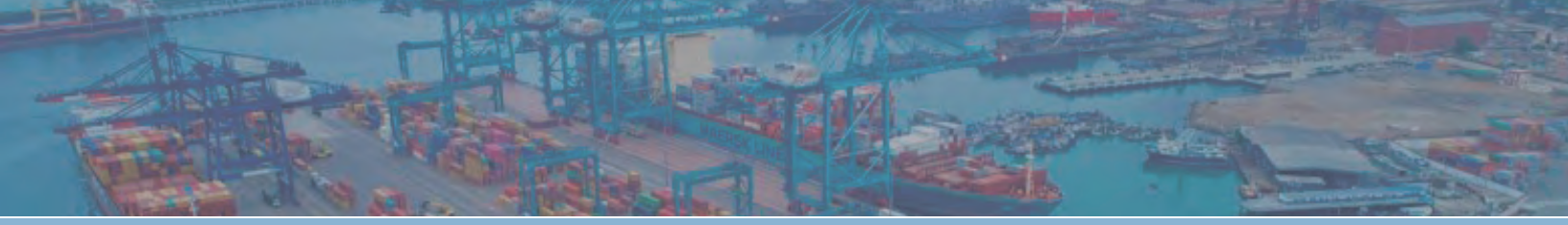


Cotabambas, y se extienda a lo largo del sur de Apurímac, pasando por el río Acarí en el departamento de Arequipa, hasta terminar en el distrito de Marcona. La creación de esta red no solo permitirá que diversas operaciones mineras reduzcan costos logísticos asociados al transporte de la producción hacia el puerto de Matarani, sino que también estimulará la ejecución de proyectos de exploración en la zona de influencia de la red. Esto es necesario principalmente para fomentar la puesta en valor de yacimientos de mineral de hierro, el cual tiene un potencial económico significativo, pero solo si es extraído en grandes volúmenes. En este sentido, la red ferroviaria minera del sur —complementada con la creación del terminal portuario de Marcona— es una alternativa mucho más eficiente y sostenible que el actual modelo de transportar la producción minera hacia el puerto de Matarani. Inclusive, se puede argumentar que la creación del corredor ferroviario es una mejor opción que la construcción de un mineroducto, como se ha sugerido, ya que este requiere de un consumo de agua excesivo para su funcionamiento. Por lo tanto, el proyecto de creación del puerto de Marcona y la red ferroviaria del sur, aunque de una significativa envergadura, incrementaría sustancialmente la competitividad del sector extractivo nacional.

Un ejemplo extremadamente revelador de la sinergia que puede generar la combinación estratégica de un terminal portuario y una red ferroviaria, aunque en un contexto geopolítico distinto al peruano, es Mauritania. Esta nación de África occidental, a pesar de ubicarse en el puesto 157 de 189 países según el Índice de Desarrollo Humano elaborado por las Naciones Unidas[14], ha puesto en valor los yacimientos de mineral de hierro más extensos del mundo al construir la línea ferroviaria Nuadibú-Zuérate. Por medio de este corredor minero, la producción de mineral de hierro de la zona minera de F'dérik es transportada vía terrestre a la localidad de Zuérate, donde es colocada en el tren —considerado uno de los más largos del mundo— y dirigida al puerto de Nuadibú para su embarque y exportación. Esta red ferroviaria tiene una extensión de 700 kilómetros, atraviesa una buena parte del desierto del Sahara y sirve como un eslabón determinante para la infraestructura competitiva mauritana. En 2014, la empresa minera Glencore, que opera los yacimientos de mineral de hierro de F'dérik, desembolsó aproximadamente USD 1000 millones a la Sociedad Nacional Industrial y Minera del gobierno mauritano para acceder a la red ferroviaria, contribuyendo sustancialmente con el desarrollo del erario público. De esta forma, Mauritania ha logrado rentabilizar sus extensos yacimientos de mineral de hierro mediante la combinación estratégica del terminal portuario de Nuadibú con la red ferroviaria minera. Inspirado en el modelo mauritano, el Perú puede lograr incrementar la competitividad de sus recursos minerales y poner en valor recursos como el mineral de hierro, los cuales no son explotados debido a la carencia de infraestructura que lo facilite.

En un contexto de una creciente integración económica global, la ejecución de nuevos proyectos de infraestructura marítima contribuirá sustancialmente a que el Perú obtenga una mayor relevancia comercial regional e internacional. En los mercados actuales, la mayoría de la PEA mundial trabaja en empresas medianas y pequeñas. Sin embargo, en el núcleo de

14. UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME. Human development report 2020 [en línea]. 2020. [Consulta: 7 de mayo de 2021]. Disponible en: http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr2020.pdf



estos mercados se encuentran las grandes corporaciones, con las cuales se relacionan el resto de empresas a través de la conexión a sus cadenas de valor (Nolan, 2015). Estas corporaciones han adoptado modelos empresariales que se enfocan en consolidar el *core* de sus actividades, externalizando todas las operaciones consideradas como no esenciales (Nolan, 2015). Esta es una enorme oportunidad económica para un país como el Perú. En este sentido, es fundamental que el país logre integrar estas cadenas de valor globales para alcanzar mayores tasas de crecimiento y desarrollo. Por ende, es a través de la creación de terminales portuarios estratégicos que la ventaja comparativa del Perú puede ser aprovechada, para así potenciar las exportaciones peruanas y desarrollar nuevas oportunidades comerciales. Por lo tanto, los proyectos de creación del antepuerto del Callao, del megapuerto de Chancay y del terminal portuario de San Juan de Marcona —integrado este último a la red ferroviaria del sur— serán determinantes para potenciar la competitividad de la infraestructura marítima del Perú hacia el largo plazo. Es importante que se den los espacios políticos necesarios para la discusión y ejecución de estos proyectos, ya que su puesta en marcha será responsable por brindar enormes réditos económicos y sociales al país. Los mercados son cada vez mas globales y el Perú, por una carencia de infraestructura marítima adecuada, no puede quedar rezagado.

Bibliografía

- ASOCIACIÓN PERUANA DE AGENTES MARÍTIMOS. Puerto de Chancay convertirá a Huaral en una de las principales puertas de entrada al Perú [en línea]. 14 de febrero de 2021. [Consulta: 6 de mayo de 2021]. Disponible en: https://www.apam-peru.com/web/puerto-de-chancay-convertira-a-huaral-en-una-de-las-principales-puertas-de-entrada-al-peru/
- ASOCIACIÓN PERUANA DE AGENTES MARÍTIMOS. Un antepuerto en Callao: ¿Qué efectos tendrá para las exportaciones peruanas? [en línea]. 4 de agosto de 2020. [Consulta: 21 de mayo de 2021]. Disponible en: https://www.apam-peru.com/web/un-antepuerto-en-callao-que-efectos-tendra-para-las-exportaciones-peruanas/
- AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL. Movimiento de carga en las instalaciones portuarias de uso público y privado a nivel nacional [en línea]. Enero de 2020. [Consulta: 28 de marzo de 2021]. Disponible en: https://www.apn.gob.pe/site/wp-content/uploads/2020/02/xls/VDWVJ0XE8CSINCGUOPH62DU3OYRTLQQJW5KB.xls
- BOLOÑA BEHR, Carlos. De la confusión al caos. Lima: Instituto de Economía de Libre Mercado. 2002.
- CENTRO PERUANO DE ESTUDIOS INTERNACIONALES. La reinserción del Perú en el sistema financiero internacional. Lima: CEPEI. 1990.
- CONSEJO NACIONAL DE COMPETITIVIDAD. Índice de conectividad marítima [en línea]. 2019. [Consulta: 28 de marzo de 2021]. Disponible en: http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2019/08/Liner-Shipping-Connectivity-Index-2019-1.pdf
- GREENWAY, David. The World Economy: Global trade policy 2010. Oxford: Blackwell Publishing. 2010.
- MARCHESSINI, Alejo. Suscrito el Convenio de Cooperación para la construcción en Perú del Antepuerto y la nueva Base Naval del Callao. Defensa [en línea]. 9 de junio de 2020. [Consulta: 28 de marzo de 2021] Disponible en: https://www.defensa.com/peru/suscrito-convenio-cooperacion-para-construccion-peru-antepuerto
- NOLAN, Peter. Is China buying the world? Cambridge: Polity Press. 2015.
- O'BRIEN, Robert y WILLIAMS, Marc. Global political economy. Londres: Palgrave McMillan. 2013.
- SÁNCHEZ OLIVENCIA, Fernando. Historia del Callao. Pasado, presente, futuro. Lima: Okura Editores. 1989.
- UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME. Human development report 2020 [en línea]. 2020. [Consulta: 7 de mayo de 2021]. Disponible en: http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr2020.pdf



100 AÑOS DE CREACIÓN DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA MARINA



CAPITÁN DE CORBETA ERNESTO QUIJANDRIA CASANOVA

Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú y en Ingeniería Industrial con mención en Gestión de Operaciones por la Universidad de Piura (UDEP). Es calificado en Guerra de Superficie y Sistemas de Operaciones por la Marina de Guerra del Perú y en Superficie con mención en Comunicaciones por la Marina de Brasil. Ha seguido el Curso Básico de Inteligencia y Curso Básico de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Es graduado del Curso de Comando y Estado Mayor en la Marina de Brasil en el año 2016, obteniendo el grado de Máster en Ciencias Navales y el Diplomado de Gestión Empresarial en la Universidad Federal de Rio de Janeiro (UFRJ). Ha prestado servicios en Unidades de Superficie participando en compromisos multinacionales, siendo parte de la primera dotación del B.A.P. *Tacna* y realizando el segundo viaje de instrucción al extranjero VIEX-2017 a bordo del B.A.P. *Unión*, obteniendo la Regata Internacional Rendes-Vouz 4 en Hallifax-Canadá. Ha sido Oficial Ayudante del Comandante General de la Marina y actualmente es oficial de la dotación del Estado Mayor General de la Marina.

RESUMEN

El autor detalla los antecedentes y la realidad institucional durante la creación del Estado Mayor General de la Marina hace 100 años, así como la evolución que ha tenido su organización a lo largo de tiempo para cumplir con su misión como principal órgano de planeamiento y asesoramiento, supervisando además las metas de gestión para alcanzar los objetivos institucionale.

PALABRAS CLAVE

Estado Mayor General de la Marina, Misión Naval Francesa, Misión Naval Americana, Capitán de Navío Frank B. Freyer, planeamiento, organización, asesoramiento, supervisión

ABSTRACT

The author details the background and institutional reality, during the creation of the General Naval Staff 100 years ago, as well as the evolution that its organization has had over time, in order to accomplish its mission as the main planning and advisory body, monitoring management targets to achieve institutional objectives.

KEYWORDS

General Naval Staff, French Naval Mission, American Naval Mission, Captain Frank B. Freyer, planning, organization, advise, supervise

Tras la creación de la Marina de Guerra del Perú, en 1821, el proceso de cambios organizacionales fue evolucionando acorde a los retos y necesidades. La Institución ha tratado de adecuarse a las exigencias de cada etapa marcada por cambios, modernización de Unidades, creación de Dependencias, y, por qué no decirlo, épocas marcadas por la crisis y la incertidumbre que demandaron mayores esfuerzos para sobreponerse a las dificultades. En el presente artículo, veremos cómo esa evolución a través de la historia dio paso a la creación del Estado Mayor General de la Marina, dependencia que este año celebró su centenario de creación, a iniciativa de la Misión Naval Americana.

Para entender los hechos que dieron lugar a la necesidad de contar con un Estado Mayor, debemos remontarnos a los inicios del siglo

XIX, sobre el cual se tienen evidencias que, luego de establecida la independencia y con la creación de la Marina de Guerra del Perú, en 1821, se heredaron algunas costumbres españolas de la época. Por aquel entonces tenían vigencia las "Ordenanzas Generales", las cuales eran replicadas al interior de nuestra escuadra y eran la base que servía para dar disposiciones como la mejor muestra de los inicios de la organización de nuestra Institución. La Armada Española había tenido escenarios de conflicto previos, con participación en la Guerra Anglo-española que tuvo a Trafalgar, en 1805, como uno de los episodios más recordados de la historia naval, en el que la escuadra franco-española caería derrotada, lo cual significaría el final de las aspiraciones napoleónicas por conquistar el mar, así como el alejamiento de España como potencia mundial y marítima. Incluso en esas condiciones, las Armadas con experiencias en guerras recientes, como lo era la española, suponían tener un mejor concepto de organización y planeamiento, que le hubiesen podido sostener un ritmo de batalla exigente, como ciertamente lo fue, normando y dando disposiciones para organizar a su escuadra por aquellos años.

Posteriormente, aún en el siglo XIX, las Ordenanzas Generales fueron reemplazadas por las Órdenes Generales, las cuales continuaban rigiendo como el medio escrito que daba oficialidad a las disposiciones y normas de carácter general en nuestra escuadra. Los permisos y demás eran solicitados por los Comandantes y Jefes directamente al entonces Ministerio de Guerra y Marina, al no tener un órgano de asesoramiento y supervisión, que se dedique a efectuar el planeamiento y organización de nuestras unidades. Ya en la época de la Posguerra del Pacífico, nuestra Armada era una escuadra afectada por la pérdida de sus principales unidades. Ante tal situación, se adquirieron pequeños buques de transporte, entre ellos el *Vilcanota* (1884) y el *Perú* (1885), a bordo del cual volvió a funciones la Escuela Naval en 1888. Al año siguiente llegó el crucero *Lima*, mandado a construir secretamente con un buque gemelo en Alemania en 1880, pero retenido en Gran Bretaña mientras duró el conflicto. En los años siguientes se incorporaron a la Armada los transportes *Iquitos, Chalaco, Santa Rosa* y el *Constitución*, y se inició igualmente la recuperación de la actividad marítima nacional. Como se observa, era una época marcada por la recomposición de nuestra flota, en la cual no existía un órgano asesor del entonces Ministro de Guerra y Marina, respecto a la dirección y administración de la institución. Las funciones de Estado Mayor las realizaba el propio ministerio y, en algunos casos, las propias unidades eran las que decidían por su organización y funciones[1].


ORDENANZAS GENERALES
DE LA ARMADA NAVAL.
PARTE PRIMERA.
SOBRE LA GOBERNACION MILITAR Y MARINERA
DE LA ARMADA EN GENERAL,
Y USO DE SUS FUERZAS EN LA MAR.
TOMO I.
EN MADRID

Imagen 1. Ordenanzas Generales de la Armada Naval.

A inicios del siglo XX, se contrataron los servicios de una Misión Naval Francesa, a cargo del Capitán de Fragata Paul de Marguerye, para reestructurar la organización y el funcionamiento de la Escuela Naval, con resultados positivos. El contexto internacional era agitado. En 1905 la Armada Imperial Japonesa había dado una lección al mundo en Tsushima, reforzando el empleo del acorazado como principal arma en el mar, hecho que influyó en la ingeniería naval mundial en ese periodo. Solo un año después la Real Armada británica sorprendería a las grandes potencias con el HMS *Dreadnought*, acorazado que iniciaría una fuerte carrera armamentística naval con blindaje y cañones de calibre superior a cualquier otro acorazado de la época. Por su parte, en 1907 una flota de combate de Estados Unidos iniciaría una vuelta al mundo, conocida como la "Gran Flota Blanca", que recalaría en el Callao durante su itinerario. En esos momentos nuestra Marina se encontraba bajo la influencia de la Misión Naval Francesa, con trabajos de restructuración de su organización y su escuela de formación, al mando de oficiales franceses que por aquel tiempo ya leían a Alfred Mahan y lo tenían como principal referente.

En esas circunstancias, mientras las principales potencias pugnaban por la hegemonía militar, el gobierno del entonces Presidente José Pardo y Barreda consiguió un préstamo, y encargó al Reino Unido la construcción de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, cuyo esperado arribo ocurrió en agosto de 1907. La adquisición de estas naves fue considerada un hito y significó el renacimiento de la Escuadra. No obstante, demandaron, por tanto, cambios urgentes en la organización institucional, que hasta aquel entonces carecía de reglamentación para normar los diferentes procedimientos que regían en la institución[2].

Por su parte, la Misión Naval Francesa continuaría concentrando su accionar en la creación de un Estado Mayor y orientaría esfuerzos a la reorganización de la Escuela Naval, produciendo algunos cambios importantes en la formación de los Cadetes Navales. Por esta época, y con marcada influencia de la misión antes mencionada, se realizó la adquisición en Francia de los sumergibles *Teniente Palacios*

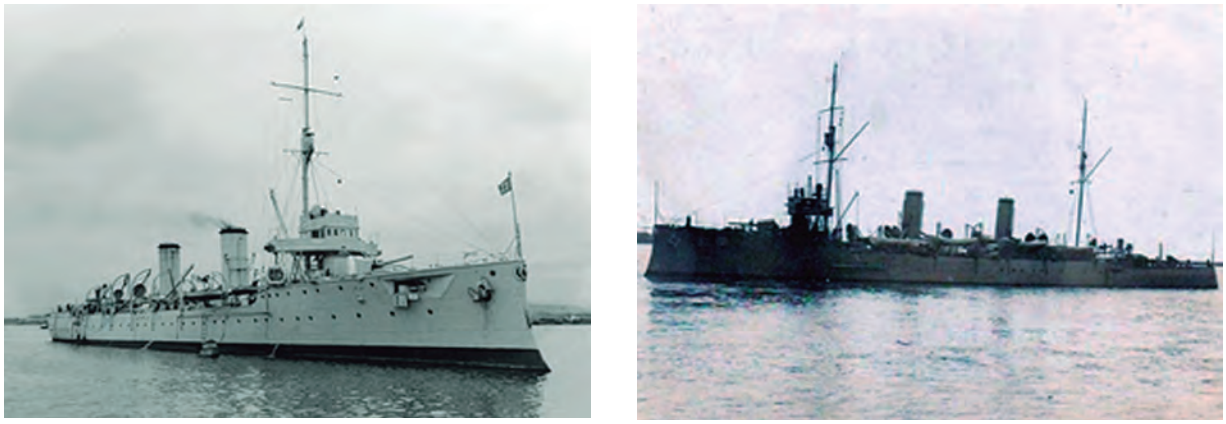


Imagen 2. Cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*.

1. PALACIOS RODRÍGUEZ, Raúl. *Historia marítima del Perú. La República. 1884-1906*. Tomo XII, volumen 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1991.
2. CAYO CÓRDOVA, Percy. *Historia marítima del Perú. La República. 1906-1919*. Tomo XIII. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2009.

y *Teniente Ferré*, primeras naves de su tipo en Sudamérica, que llegaron en 1912 y 1913, respectivamente, así como el cazatorpedero *Teniente Rodríguez*, que sería el primer buque peruano propulsado por turbinas a vapor[3].

De ese modo, con estas unidades formando parte de la escuadra, se hizo cada vez más evidente la necesidad de contar con un Estado Mayor General en la Marina de Guerra, con el propósito de organizar no solo a los mencionados buques, sino también a las diferentes oficinas o dependencias de la Institución que daban servicios administrativos a ellas. Tener una escuadra y no tener un Estado Mayor que los organizara era criticado por la época. Se decía que había una "carencia de organización, ya que las mencionadas unidades no estaban sujetas a reglamento alguno en cuanto a su distribución y organización. Estos aspectos eran arreglados por sus Comandantes por dos razones: 1) por la falta de reglamentos que normaran su organización y funciones; y 2) por la inexistencia de una superioridad que controlara las disposiciones internas que había promulgado cada uno de sus Comandantes, al no contar con un Estado Mayor[4].

En aquellos años, se tenía el convencimiento de que contar con un Estado Mayor de la Marina sería como tener "la llave principal" de todo movimiento de personal y material que actúa en una escuadra, por pequeña que hubiese sido en aquel entonces. Asimismo, el concepto de funcionamiento de un Estado Mayor no era muy distinto al de hoy, pues al conceptualizar sus tareas se decía que "de él nacen las reformas o creación de proyectos que se sujetan al juicio del ministerio respectivo; desde allí se controlan los diversos manejos de las dependencias de Marina, se subsanan los defectos que pudieran hallarse en los reglamentos y se vería por tanto directa e incesantemente por el factor de defensa nacional llamado Marina de Guerra [...] si el Estado Mayor llega a formarse, habremos echado la base más firme y segura de la organización de nuestra Marina Militar"[5].

Solo unos años más tarde, la detonación de la Primera Guerra Mundial en 1914 trajo consigo nuevos avances, con procesos de planeamiento y adquisiciones que marcarían nuevos hitos para las Armadas del mundo. El empleo del arma submarina revolucionaba la guerra naval por su eficacia, al someter



Imagen 3. Sumergibles *Ferré* y *Palacios*.

3. CAYO CÓRDOVA, óp. cit.
4. CAYO CÓRDOVA, óp. cit.
5. CAYO CÓRDOVA, óp. cit.

a unidades de superficie de muy alto valor, comandadas por Almirantes o Capitanes de Navío y tripulaciones de centenas de hombres que se rendían ante los submarinos de bajo costo, comandados por oficiales jóvenes y una reducida tripulación.

Ya sobre el final de la segunda década, la institución carecía aún de un Estado Mayor General nombrado y dedicado plenamente a sus funciones. En 1919 quedaría establecida la Comandancia General de la Escuadra y con Orden General Nro. 2, de fecha 8 julio del mismo año, esta asumió también las funciones del Estado Mayor General de la Marina, haciéndose explícito que las disposiciones que se dictaran a partir de ese momento tendrían carácter provisional, mientras el Supremo Gobierno aprobaba mediante norma legal la nueva organización de la Marina. Quedaba, pues, demostrado que con una disposición interna se le encargaban las funciones de un Estado Mayor a la Comandancia de la Escuadra, pero no había sido creada oficialmente e incorporada a la Marina, que seguía en proceso de reorganización.

Por otro lado, ese mismo año 1919, ya durante el gobierno de Augusto B. Leguía, ocurrieron dos hechos importantes. El primero de ellos, considerado como uno de los logros más importantes obtenidos en esa época, y que marcaría más adelante la reestructuración de los demás órganos institucionales, fue la creación del Ministerio de Marina, establecido por Ley 4003 del 13 de octubre de 1919, que lo separó del Ministerio de Guerra y Marina, vigente desde 1821. Con ello se consiguió la independencia de un solo ministerio y un manejo más adecuado de sus recursos. Fue nombrado como primer Ministro de Marina el Contralmirante Juan Manuel Ontaneda, quien ya había sido también Ministro de Guerra y Marina en 1908 y 1909[6].

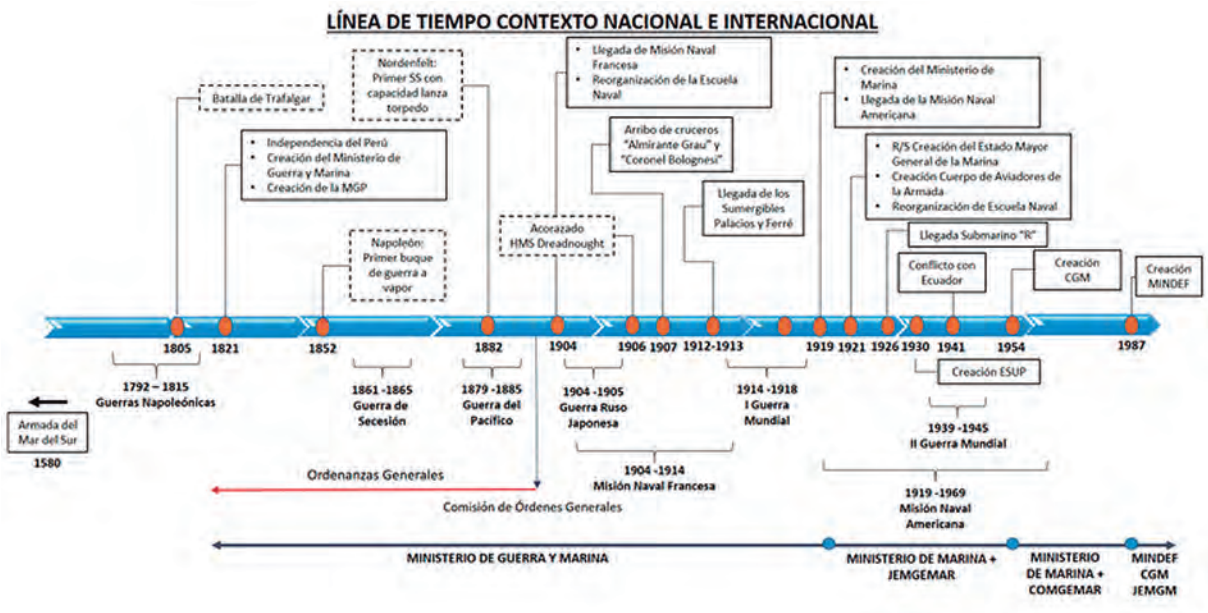
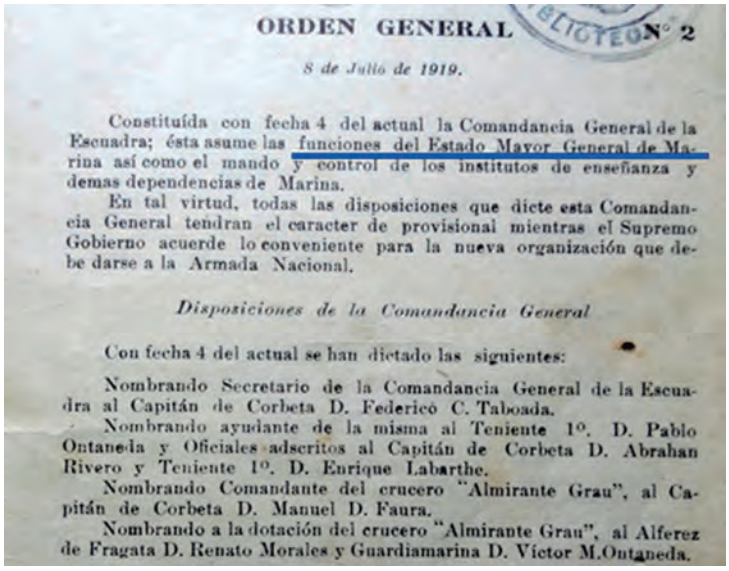


Figura 1. Línea de tiempo: contexto nacional e internacional.

6. PALACIOS RODRÍGUEZ, Raúl. *Historia marítima del Perú. La República. 1919-1930*. Tomo XIV, volumen 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2018, p. 395.





ORDEN GENERAL N° 2

8 de Julio de 1919.

Constituída con fecha 4 del actual la Comandancia General de la Escuadra; ésta asume las funciones del Estado Mayor General de Marina así como el mando y control de los institutos de enseñanza y demas dependencias de Marina.

En tal virtud, todas las disposiciones que dicte esta Comandancia General tendran el caracter de provisional mientras el Supremo Gobierno acuerde lo conveniente para la nueva organización que debe darse a la Armada Nacional.

Disposiciones de la Comandancia General

Con fecha 4 del actual se han dictado las siguientes:

Nombrando Secretario de la Comandancia General de la Escuadra al Capitán de Corbeta D. Federico C. Taboada.

Nombrando ayudante de la misma al Teniente 1°. D. Pablo Ontaneda y Oficiales adscritos al Capitán de Corbeta D. Abrahan Rivero y Teniente 1°. D. Enrique Labarthe.

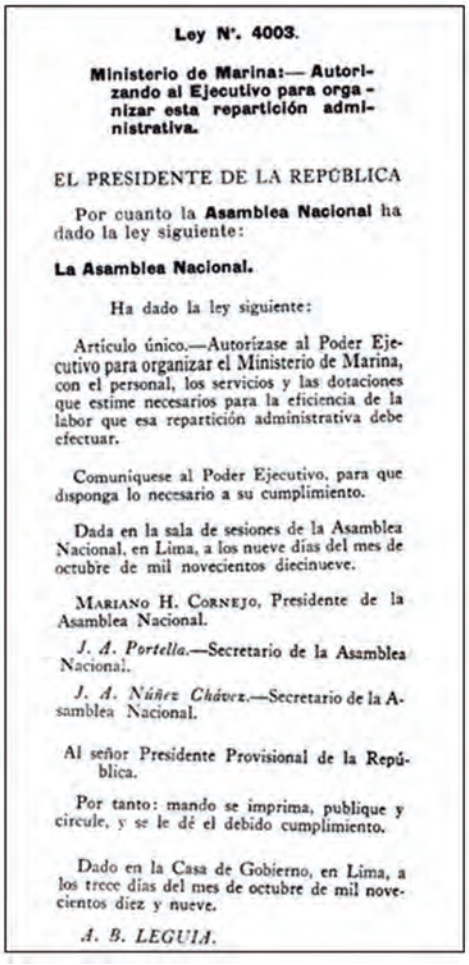
Nombrando Comandante del crucero "Almirante Grau", al Capitán de Corbeta D. Manuel D. Faura.

Nombrando a la dotación del crucero "Almirante Grau", al Alferez de Fragata D. Renato Morales y Guardiamarina D. Víctor M.Ontaneda.

Imagen 4. Orden General del 8 de julio de 1919.



Contralmirante Juan M. Ontaneda.



Ley N°. 4003.

Ministerio de Marina:— Autorizando al Ejecutivo para organizar esta repartición administrativa.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Por cuanto la **Asamblea Nacional** ha dado la ley siguiente:

La Asamblea Nacional.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Autorízase al Poder Ejecutivo para organizar el Ministerio de Marina, con el personal, los servicios y las dotaciones que estime necesarios para la eficiencia de la labor que esa repartición administrativa debe efectuar.

Comuníquese al Poder Ejecutivo, para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones de la Asamblea Nacional, en Lima, a los nueve días del mes de octubre de mil novecientos diecinueve.

MARIANO H. CORNEJO, Presidente de la Asamblea Nacional.

J. A. Portella.—Secretario de la Asamblea Nacional.

J. A. Núñez Chávez.—Secretario de la Asamblea Nacional.

Al señor Presidente Provisional de la República.

Por tanto: mando se imprima, publique y circule, y se le dé el debido cumplimiento.

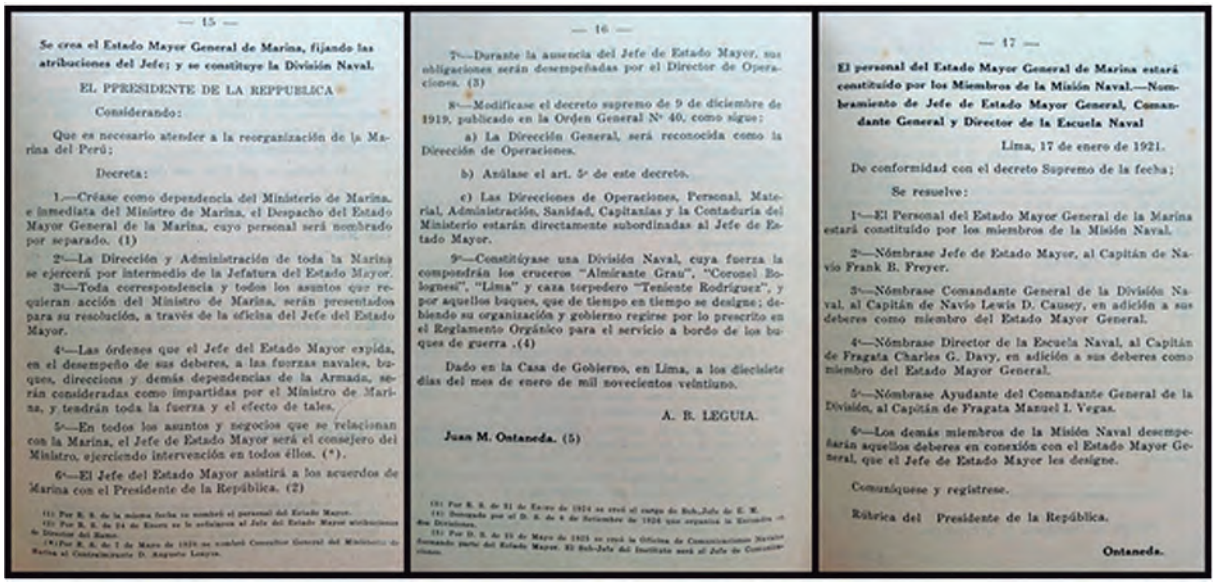
Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los trece días del mes de octubre de mil novecientos diez y nueve.

A. B. LEGUIA.

Imagen 5. Ley 4003, que autorizaba al Ejecutivo a organizar el Ministerio de Marina.

El segundo hecho importante, durante el mismo año fue la gestión de la asesoría de la Marina de Estados Unidos, y fruto de ello fue la contratación de la Misión Naval Americana, que llegó el 6 de septiembre de 1920 y con la cual se buscaba continuar impulsando el proceso de mejora de la institución. Estaba liderada por el Capitán de Navío Frank B. Freyer, de la Marina de Estados Unidos, y su labor condujo a una reforma total del sistema administrativo de la Marina. Se reorganizó la Escuadra, la Escuela Naval y la mayor parte de las dependencias existentes. Se tuvo como modelo la organización naval estadounidense, al traer manuales y publicaciones de la U.S. Navy, las cuales fueron traducidas y adecuadas en gran parte a la organización existente en la Armada Peruana de aquel entonces[7].

El proceso de transformación de nuestra institución era innegable. La toma de decisiones, la impartición de órdenes y las



— 15 —

Se crea el Estado Mayor General de Marina, fijando las atribuciones del Jefe; y se constituye la División Naval.

EL PPRESIDENTE DE LA REPPUBLICA

Considerando:

Que es necesario atender a la reorganización de la Marina del Perú;

Decreta:

1º—Créase como dependencia del Ministerio de Marina, e inmediata del Ministro de Marina, el Despacho del Estado Mayor General de la Marina, cuyo personal será nombrado por separado. (1)

2º—La Dirección y Administración de toda la Marina se ejercerá por intermedio de la Jefatura del Estado Mayor.

3º—Toda correspondencia y todos los asuntos que requieran acción del Ministro de Marina, serán presentados para su resolución, a través de la oficina del Jefe del Estado Mayor.

4º—Las órdenes que el Jefe del Estado Mayor expida, en el desempeño de sus deberes, a las fuerzas navales, buques, direcciones y demás dependencias de la Armada, serán consideradas como impartidas por el Ministro de Marina, y tendrán toda la fuerza y el efecto de tales.

5º—En todos los asuntos y negocios que se relacionan con la Marina, el Jefe de Estado Mayor será el consejero del Ministro, ejerciendo intervención en todos ellos. (*).

6º—El Jefe del Estado Mayor asistirá a los acuerdos de Marina con el Presidente de la República. (2)

(1) Por R. S. de la misma fecha se nombró el personal del Estado Mayor.
(2) Por R. S. de 24 de Enero se le designaron al Jefe del Estado Mayor atribuciones de Director del Ramo.
(*) Por R. S. de 7 de Mayo de 1919 se nombró Consultor General del Ministerio de Marina al Contralmirante D. Augusto Leguía.

— 16 —

7º—Durante la ausencia del Jefe de Estado Mayor, sus obligaciones serán desempeñadas por el Director de Operaciones. (3)

8º—Modifícase el decreto supremo de 9 de diciembre de 1919, publicado en la Orden General Nº 40, como sigue:

a) La Dirección General, será reconocida como la Dirección de Operaciones.

b) Anúlase el art. 5º de este decreto.

c) Las Direcciones de Operaciones, Personal, Material, Administración, Sanidad, Capitanías y la Contaduría del Ministerio estarán directamente subordinadas al Jefe de Estado Mayor.

9º—Constitúyase una División Naval, cuya fuerza la compondrán los cruceros "Almirante Grau", "Coronel Bolognesi", "Lima" y caza torpedero "Teniente Rodríguez", y por aquellos buques, que de tiempo en tiempo se designe; debiendo su organización y gobierno regirse por lo prescrito en el Reglamento Orgánico para el servicio a bordo de los buques de guerra .(4)

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los diecisiete días del mes de enero de mil novecientos veintiuno.

A. B. LEGUIA.

Juan M. Ontaneda. (5)

(3) Por R. S. de 31 de Enero de 1924 se creó el cargo de Sub-Jefe de E. M.
(4) Derogado por el D. S. de 4 de Setiembre de 1924 que organiza la Escuela de Oficiales.
(5) Por D. S. de 15 de Mayo de 1925 se creó la Oficina de Comunicaciones Navales formando parte del Estado Mayor. El Sub-Jefe del Instituto será el Jefe de Comunicaciones.

— 17 —

El personal del Estado Mayor General de Marina estará constituido por los Miembros de la Misión Naval.—Nombramiento de Jefe de Estado Mayor General, Comandante General y Director de la Escuela Naval

Lima, 17 de enero de 1921.

De conformidad con el decreto Supremo de la fecha;

Se resuelve:

1º—El Personal del Estado Mayor General de la Marina estará constituido por los miembros de la Misión Naval.

2º—Nómbrase Jefe de Estado Mayor, al Capitán de Navío Frank B. Freyer.

3º—Nómbrase Comandante General de la División Naval, al Capitán de Navío Lewis D. Causey, en adición a sus deberes como miembro del Estado Mayor General.

4º—Nómbrase Director de la Escuela Naval, al Capitán de Fragata Charles G. Davy, en adición a sus deberes como miembro del Estado Mayor General.

5º—Nómbrase Ayudante del Comandante General de la División, al Capitán de Fragata Manuel I. Vegas.

6º—Los demás miembros de la Misión Naval desempeñarán aquellos deberes en conexión con el Estado Mayor General, que el Jefe de Estado Mayor les designe.

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica del Presidente de la República.

Ontaneda.

Imagen 7. Creación del Estado Mayor de Marina.

nuevas disposiciones internamente exigían una normativa que las respaldara. Es así que, solo unos meses después, mediante Resolución Suprema del 17 de enero de 1921, firmada por el Presidente Augusto B. Leguía, se modificó la organización del Ministerio de Marina, y se dio paso a la creación del Despacho del Estado Mayor General de la Marina. El Capitán de Navío Frank B. Freyer, Jefe de la Misión Naval Americana, fue nombrado como el primer Jefe del Estado Mayor General de la Marina[8].

De igual forma, su primera dotación fue nombrada mediante Resolución Suprema de la misma fecha, la que se encontró conformada por miembros de la Misión Naval antes mencionada de la siguiente forma:

- Comandante General de la División Naval: Capitán de Navío Lewis D. Causey, en adición a sus deberes como miembro del Estado Mayor General.
- Director de la Escuela Naval: Capitán de Fragata Charles G. Davy, en adición a sus deberes como miembro del Estado Mayor General.

Asimismo, se dispuso mediante la misma norma legal que los demás miembros de la Misión Naval desempeñaran los deberes y las funciones que el Jefe del Estado Mayor General les designara[9].

Con esa organización, la principal función atribuida al entonces recientemente creado Estado Mayor General de la Marina fue asesorar al Ministro de Marina en asuntos técnicos y administrativos, así como, bajo sus órdenes, controlar las operaciones de la División Naval y los demás servicios de Armada. También se encontró a cargo de la dirección de asuntos tácticos y estratégicos, adiestramiento, operaciones navales, preparación de reglamentos, correspondencia general y confidencial del Ministerio, del servicio general de

7. PALACIOS RODRÍGUEZ, *óp. cit.*, p. 499.
8. GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval. Tomo II*. Lima: Marina de Guerra del Perú. 1928, p. 15.
9. GARAYCOCHEA, *óp. cit.*, p. 17.



Imagen 8. Integrantes de la Misión Naval Americana.



Comandante Freyer, jefe del Estado Mayor de Marina, Dr. Curletti, comandante Rotalde

Imagen 9. Comandante Freyer, Jefe del Estado Mayor de Marina, Doctor Curletti y Comandante Rotalde.



Imagen 10. Contralmirante Frank B. Freyer, primer Jefe de la Misión Naval Americana.

informaciones, entre otros, como se muestra en la siguiente cita:

> Todas las órdenes que el Jefe de Estado Mayor expidiera, en el desempeño de sus deberes, a las Fuerzas Navales, buques, direcciones y demás dependencias de la Armada, serán consideradas como impartidas por el Ministro de Marina, y tendrán toda la fuerza y efecto de tales[10].

Ese mismo año, el 26 de setiembre de 1921, se promulgó un decreto supremo que establecía la "simplificación" de la organización del Ministerio de Marina. Se disponía que la Dirección y Administración de la Marina recaería en el Estado Mayor General de la

Marina, que tendría inmediatamente a su cargo la Dirección de Personal, la Dirección de Material y la Dirección de Administración. Estos cambios nuevamente tenían que ver con el modelo americano, que por aquellos meses mantenía influencia en la reorganización de la Armada[11].

Lo que vendría unos años después supondría una modernización de la Armada, con la creación del primer Cuerpo de Aviadores Navales, la adquisición de hidroaviones, la llegada de los submarinos tipo "R" en 1926 construidos en Estados Unidos, la creación de la Escuela de Aprendices Navales (hoy CITEN) y de la Escuela Superior de Guerra Naval en 1928 y 1930, respectivamente, con lo cual se comenzarían a ver los frutos de la influencia de la Misión Naval Americana.

De ese modo transcurrieron algunos años, hasta 1956, en que el Estado Mayor General de la Marina se mantuvo como principal órgano de asesoramiento del Ministro de Marina, para posteriormente serlo del Comandante General de la Marina. Tenía, entre otras funciones, el planeamiento estratégico, la supervisión de las disposiciones impartidas y la participación al formular la política institucional. Además, todos los procesos decisorios que regían el destino de la institución, incluidos los planeamientos para conflictos, tuvieron siempre como destacado participante al Estado Mayor General de la Marina.

La Misión Naval Americana permaneció en el país hasta 1969. Tuvo influencia en las transferencias de unidades y en la organización de nuestra institución, la formulación de los primeros manuales, reglamentos y disposiciones que por aquel entonces regían el destino de las Unidades de la Escuadra, sin dejar de mencionar los cambios realizados en los centros de enseñanza y dependencias técnicas y administrativas de nuestra institución, que quedaron impregnados ciertamente con el estilo de la Armada Estadounidense.

Han transcurrido algunas décadas, y el tiempo ha traído consigo adelantos tecnológicos, creación de nuevas Dependencias, cambios de sede, renovación de Unidades, como también nuevas exigencias y normativas a nivel del Estado. Todo ello ha obligado a los diferentes organismos a reestructurar sus respectivas organizaciones, entender la problemática del momento y hacer frente a nuevos desafíos. La Marina de Guerra del Perú no ha sido ajena a estos cambios, y en el caso particular del Estado Mayor General de la Marina, si bien su existencia data de 100 años atrás, los cambios en su organización también fueron y seguirán siendo necesarios, a fin de continuar cumpliendo con su misión, de manera eficiente. Para ello, se debieron optimizar los recursos humanos y materiales disponibles.

Hoy en día, al celebrar el centenario de su creación, el Estado Mayor General de la Marina, cuenta con un organigrama flexible, que, si bien ha tenido modificaciones en el tiempo, han sido necesarias para adaptarse a la realidad del momento. Para una mejor comprensión del lector, se muestra el organigrama actual del Estado Mayor General de la Marina, que tiene como misión "Formular y supervisar el Planeamiento Estratégico, Administrativo y Logístico, así como asesorar a la Comandancia General de la Marina, a fin de contribuir a optimizar la toma de decisiones y el ejercicio del Comando en el Instituto"[12].

---

10. MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Memoria que el Ministro de Marina presenta al Congreso Nacional de 1922. Lima: Marina de Guerra del Perú. 1922, p. 22.
11. MARINA DE GUERRA DEL PERÚ, *óp. cit.*, p. 22.
12. MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Reglamento Orgánico del Estado Mayor General de la Marina de Guerra del Perú. REMMA-12001. Lima: Marina de Guerra del Perú. 2019.

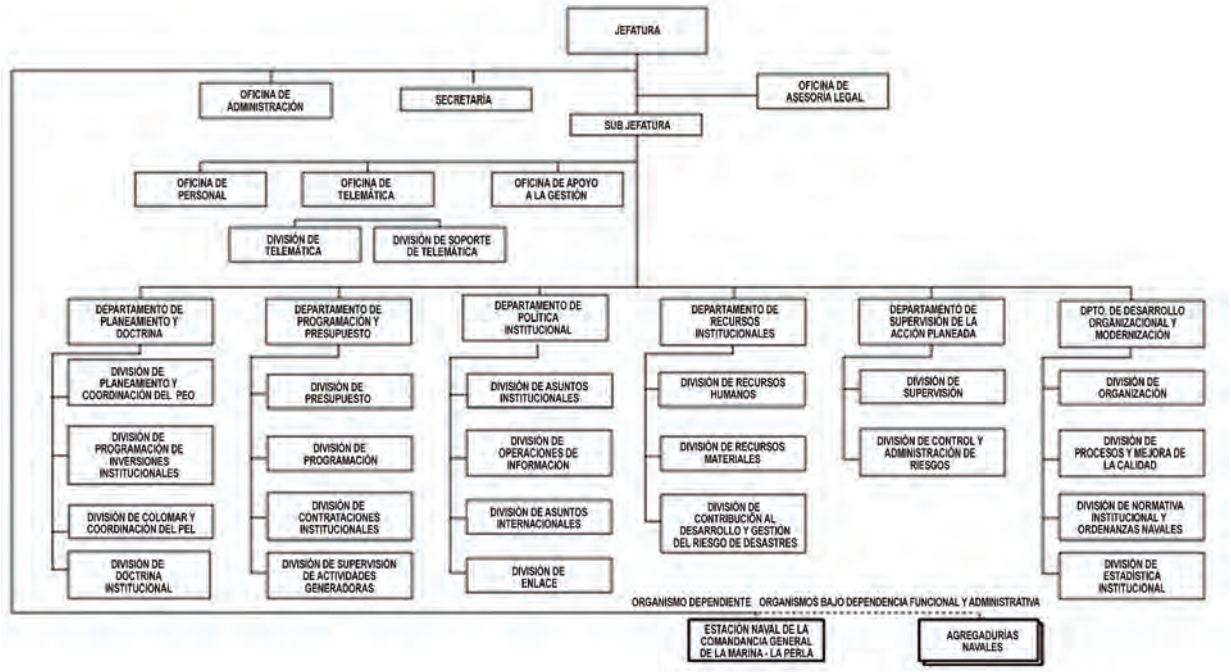


Figura 2. Organigrama del Estado Mayor de Marina.

Por otro lado, la Doctrina y Política General de la Marina de Guerra del Perú (DOPOLMAR-21000) establece que "la Marina de Guerra del Perú se encuentra organizada para asegurar su empleo en tiempo de guerra; por ello, la organización en tiempo de paz deriva directamente de las necesidades organizacionales en tiempo de guerra". En ese sentido es que el Estado Mayor General de la Marina asume el Comando del Sistema Logístico de la Marina (COLOMAR), que se encarga de ejecutar las funciones de la Logística Estratégica y Operacional, y de desarrollar el Planeamiento Estratégico Logístico, el cual "permite asegurar que los recursos disponibles para cubrir las necesidades de la logística inicial y de la logística de soporte a las operaciones, puedan ser empleadas con eficiencia y eficacia"[13].

Un aspecto transversal a toda situación y época en la que el Estado Mayor tiene un rol importante es en el asesoramiento, el cual debe ser de carácter permanente y continuo sobre los asuntos administrativos y operativos institucionales y extrainstitucionales, tal como lo establece su Reglamento Orgánico y dispuesto por el Comandante General de la Marina[14].

Así pues, muy brevemente describiremos las principales funciones del Estado Mayor General de la Marina, que incluyen:

- Asesorar al Comandante General de la Marina en los diversos asuntos institucionales y extrainstitucionales que someta a su consideración.
- Preparar el planeamiento estratégico institucional, así como conducir y coordinar su logística estratégica.

13. MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Doctrina y Política General de la Marina de Guerra del Perú. DOPOLMAR-21000. Lima: Marina de Guerra del Perú. 2019.
14. MARINA DE GUERRA DEL PERÚ, Reglamento Orgánico del Estado Mayor General de la Marina de Guerra del Perú, *óp. cit.*

- Proponer la programación del presupuesto en el marco de sus competencias y en coordinación con el Ministerio de Defensa.
- Orientar las actividades de los Agregados de Defensa o Navales del Perú en diferentes países y representantes ante organismos multinacionales.
- Proponer al Comandante General de la Marina la estructura orgánica, ámbito funcional, plantas orgánicas y gestión por procesos de los componentes organizacionales para su adecuado funcionamiento, así como asesorar en la organización de los sistemas administrativos de la institución.

Directamente subordinados al Subjefe del Estado Mayor General de la Marina, se encuentran los Órganos de Línea, conformados por el Departamento de Planeamiento y Doctrina, Programación y Presupuesto, Política Institucional, Recursos Institucionales, Supervisión de la Acción Planeada y Desarrollo Organizacional y Modernización, así como los órganos de apoyo, como lo son la Oficina de Asesoría Legal, Apoyo a la Gestión, Administración, Secretaría y Telemática.

De ese modo, al cumplir 100 años de creación, coincidentemente en el año del Bicentenario de la Independencia del Perú y de creación de la Marina de Guerra, el Estado Mayor General de la Marina, conformado por 39 Oficiales, 161 Personal Subalterno, 12 Personal de Marinería y 60 Personal civil, continúa con su misión, vigilantes del cumplimiento de los objetivos institucionales, en un año marcado además por la crisis pandémica que afecta a nuestro planeta y que nos obliga a pensar en una nueva normalidad, la cual, seguramente, traerá cambios a los que deberemos responder con sacrificio, compromiso institucional y amor por la patria.

Bibliografía

- CAYO CÓRDOVA, Percy. *Historia marítima del Perú. La República. 1906-1919*. Tomo XIII. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2009.
- GARAYCOCHEA, León. *Legislación Naval.* Tomo II. Lima: Marina de Guerra del Perú. 1928.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Doctrina y Política General de la Marina de Guerra del Perú. DOPOLMAR-21000. Lima: Marina de Guerra del Perú. 2019.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Memoria que el Ministro de Marina presenta al Congreso Nacional de 1922. Lima: Marina de Guerra del Perú. 1922.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Reglamento Orgánico del Estado Mayor General de la Marina de Guerra del Perú. REMMA-12001. Lima: Marina de Guerra del Perú. 2019.
- PALACIOS RODRÍGUEZ, Raúl. *Historia marítima del Perú. La República. 1884-1906*. Tomo XII, volumen 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1991.
- PALACIOS RODRÍGUEZ, Raúl. *Historia marítima del Perú. La República. 1919-1930*. Tomo XIV, volumen 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2018.



GRUPO DE DESACTIVACIÓN DE EXPLOSIVOS DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ: PASADO, PRESENTE Y PROYECCIÓN A SUS 39 AÑOS DE CREACIÓN



Grupo de Desactivación de Explosivos de la Marina de Guerra del Perú: pasado, presente y proyección a sus 39 años de creación



CAPITÁN DE CORBETA JULIO GUILLERMO ZAMORANO CHÁVEZ
Graduado de la Escuela Naval del Perú el 19 de diciembre del 2006 como Alférez de Fragata. Es licenciado en Ciencias Marítimo-Navales, ostenta la Segunda Especialidad Profesional de Operaciones Especiales. Ha concluido los programas de especialización profesional complementaria de Paracaidismo Básico Naval, Caída Libre Naval, Maestro de Salto Naval, Paracaidismo Operacional a Grandes Alturas, Desactivación de Explosivos, Desactivación de Misiles y Equipo Especial de Reacción (Academia Interamericana de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos de Norteamérica). Ha cursado el Programa Básico de Estado Mayor y ha culminado satisfactoriamente el programa de Comando y Estado Mayor con Maestría en Estrategia Marítima en la Escuela Superior de Guerra Naval. Durante su servicio se ha desempeñado como Sub-Jefe y Jefe de Pelotón de Operaciones Especiales, Jefe de la Unidad de Desactivación de Explosivos del Grupo de Operaciones Especiales N°1 y como Jefe de la Oficina de Calidad Educativa de la Escuela de Operaciones Especiales de la Marina de Guerra del Perú.
A partir del 1 de enero de 2020 fue designado como Comandante del Grupo de Desactivación de Explosivos de la Fuerza de Operaciones Especiales.

RESUMEN
El presente artículo tiene como fin, dar a conocer el desarrollo de las operaciones de desactivación de artefactos explosivos dentro de la institución; por lo que se hace un breve recuento de su historia, doctrina, contribución a los roles institucionales y proyección a futuro.

PALABRAS CLAVE
Desactivación de artefactos explosivos, AEIs, GRUDEX, rol institucional, UXO, AXO, entorno seguro.

ABSTRACT
The purpose of this article is to bring to the attention the development of explosive devices deactivation operations within the Navy; so, we may include history, doctrine, contribution to institutional roles and its forward projection.

KEYWORDS
Explosive ordnance disposal, IED, GRUDEX, institutional role, UXO, AXO, safe environment.

INTRODUCCIÓN

En los últimos años, las unidades de desactivación de artefactos explosivos se han incrementado de manera considerable en las Fuerzas Armadas de diferentes países. Sus operaciones se han convertido en un medio indispensable en cualquier teatro de operaciones actual. Se podría decir que sus capacidades y conocimientos las están convirtiendo en un activo crítico, en una época donde las acciones bélicas están cambiando su orientación al uso de artefactos explosivos convencionales[1] con tecnología de punta y en constante evolución. En consecuencia, las misiones, tareas y actividades de estas unidades buscarán mantener o restablecer un entorno seguro y protegido, lo que permitirá el acceso a áreas (terrestres y acuáticas) que estuvieron negadas debido a la presencia de artefactos explosivos convencionales e improvisados, así como de amenazas radiológicas, biológicas y químicas[2].

1. Artefacto explosivo convencional, todo artefacto militar que contenga explosivo (no considerar los del tipo nuclear).
2. JOINT FORCE DEVELOPMENT. Explosive Ordnance Disposal. 2016, p.vii. [Consulta: 16 de febrero de 2021]. Disponible en: https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/pubs/jp3_42.pdf



Por consiguiente, en el presente artículo haremos un breve recuento del pasado, presente y proyección a futuro del Grupo de Desactivación de Explosivos de la Fuerza de Operaciones Especiales de la Marina de Guerra del Perú.

Surgimiento del Grupo de Desactivación de Explosivos

En el Perú, las operaciones de desactivación de artefactos explosivos nacen como una respuesta preventiva de la Marina a las acciones terroristas iniciadas por el Partido Comunista del Perú - Sendero Luminoso (PCP-SL) a inicios de los años 80. Para 1982, cuando el gobierno decretó el Estado de Emergencia nacional a causa del terrorismo y en respuesta a los constantes ataques con artefactos explosivos improvisados, la Marina de Guerra del Perú dispuso que la recientemente creada Fuerza de Operaciones Especiales conforme un equipo especializado en neutralizar este tipo de amenazas. Así, el 20 de agosto del mismo año se crea la Unidad de Desactivación de Explosivos[3]; y a partir de ese momento empieza el equipamiento y la capacitación de su personal, inicialmente con diferentes cursos extrainstitucionales en el extranjero. El entonces Teniente Segundo Roberto Padrón Castañeda fue el primer Oficial enviado a seguir un curso de desactivación de artefactos explosivos en Inglaterra, y se le encargó la misión de adquirir los primeros equipos para desactivar artefactos explosivos terrestres. En 1984 y 1986, respectivamente, el Teniente Primero Víctor Lescano Zevallos y el Teniente Segundo Dane Markovinovich Ramos fueron enviados a Francia a seguir el curso de Buzo Desminador. En 1985, el Teniente Segundo Carlos Abril Vega siguió el curso EOD[4] en los Estados Unidos de América.

En 1986, con los conocimientos adquiridos en el extranjero, la Escuela de Operaciones Especiales dictó el primer Programa de Especialización Profesional Complementaria de Desactivación de Explosivos, para Oficiales y Personal Subalterno calificado en Operaciones Especiales, así como para personal de la Policía Nacional del Perú.

Inicialmente, la Unidad de Desactivación de Explosivos (UDE) fue considerada como un Departamento del Grupo de Operaciones Especiales Centro (hoy Grupo de Operaciones Especiales Nro. 1), que trabajaba en apoyo a la Comandancia de la Segunda Zona Naval. Su misión fue la de efectuar la desarticulación o destrucción de los AEI[5] (coches bomba, sobres bomba, etc.) que empleaban las organizaciones terroristas del PCP-SL y el Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA). Posteriormente, a finales de la década de 1990, la COMFOE[6] dispuso que la UDE incremente sus capacidades empleadas en el Frente Externo, sin descuidar el propósito por el cual fue creada.

Por esta razón, con apoyo de la Estación de Misiles y de la Comandancia de la Fuerza de Submarinos, se incluyó, en la malla curricular del Programa de Especialización Profesional Complementaria de Desactivación de Explosivos, las asignaturas de desactivación de misiles y desactivación de espoletas de torpedos, con la finalidad de hacer frente a situaciones de emergencia a consecuencia de misiles o torpedos impactados no detonados en Unidades Navales.

---

3. FUERZA DE OPERACIONES ESPECIALES. *Libro de la Fuerza de Operaciones Especiales. 50 Aniversario*. Lima: Marina de Guerra del Perú. 2019, p. 79.
4. EOD, eliminación de artefactos explosivos, por sus siglas en inglés.
5. AEI, artefactos explosivos improvisados.
6. COMFOE, Comandancia de la Fuerza de Operaciones Especiales o Comandante de la Fuerza de Operaciones Especiales (depende del contexto).





Discente del Programa de Desactivación de Explosivos en evaluación práctica de la asignatura de desactivación de misiles. Fotografía: archivo fotográfico de la FOE.

En 2010, se envió dos Oficiales a seguir el curso de Instructor de Desminado EOD Nivel 2, en el Centro Internacional de Desminado del Ejercito de Tierra de España[7], con la intención de reforzar los conocimientos ya adquiridos años antes.

Asimismo, en 2013, el entonces Teniente Primero Carlos Favre Arnillas fue enviado a seguir el programa EOD en el Naval School Explosive Ordnance Disposal (NAVSCOLEOD)[8], con el propósito de adquirir nuevos conocimientos en las técnicas de eliminación de artefactos explosivos y medidas contra minas marinas, que luego se replicarían en el Programa de Desactivación de Explosivos.

En los años posteriores, debido al incremento de requerimientos operacionales, a la demanda del empleo de los elementos operativos de la Fuerza de Operaciones Especiales, y como medida preventiva por el aumento de atentados con explosivos perpetrados por diferentes grupos terroristas alrededor del mundo, como el ocurrido al USS *Cole* en 2000[9], al Hotel Marriott de Islamabad en 2008[10], a la maratón de Boston en 2013[11] y al aeropuerto de Bruselas en 2016[12]; el Estado Mayor General de la Marina, en concordancia a la estructura y magnitud de las fuerzas de la institución, contempló el "Alta" del Grupo de Desactivación de Explosivos, constituido a partir de la Unidad de Desactivación de Explosivos del Grupo de Operaciones Especiales Nro. 1[13], y designó,

7. Los entonces Teniente Primero Luis Solano Arce y Teniente Segundo Carlos Campos Torres culminaron satisfactoriamente el Curso de Desminado EOD Nivel 2, y replicaron lo aprendido en la Unidad de Desactivación de Explosivos.
8. U.S. NAVSCOLED, Escuela Naval de Eliminación de Artefactos Explosivos de los Estados Unidos por sus siglas en inglés.
9. El 12 de octubre de 2000, un bote cargado con explosivos detonó al abarloarse al destructor USS Cole, que estaba cargando combustible en el puerto de Adén en Yemen. Este atentado causó la muerte de 17 marineros e hirió a otros 39.
10. El 20 de septiembre de 2008, un camión lleno de explosivos detonó frente al Hotel Marriott de Islamabad en Pakistán. Mató a 54 personas e hirió a 266.
11. El 15 de abril de 2013, dos AEI detonaron a 190 metros de distancia de la línea de meta de la maratón de Boston. Este atentado mató a 3 personas e hirió a más de 100.
12. El 22 de marzo de 2016, dos miembros del Estado Islámico (ISIS) detonaron dos AEI en un mostrador de facturación del aeropuerto de Bruselas en Bélgica. Este atentado causó la muerte de 18 personas e hirió a más de 200.
13. Plan Estratégico Administrativo de Mediano Plazo 2016-2021.



Graduación de la Clase 60F de la Escuela Naval de Eliminación de Artefactos Explosivos de los Estados Unidos, en líneas punteadas el entonces Tte.1° Carlos Favre Arnillas. Fotografía: archivo fotográfico personal del Capitán de Corbeta Carlos Favre Arnillas.



Aproximadamente 227 kg de explosivo causaron una onda expansiva que empujó violentamente la cubierta del USS Cole hacia arriba, creando un agujero de 12 metros de diámetro. Fotografía: Collective Awareness to Unexploded Ordnance.

a partir del 1 de enero del 2020, al primer Comandante del GRUDEX[14].

Asimismo, se dictaron las disposiciones para normar su implementación como un órgano del nivel de Unidad subordinada directamente a la Comandancia de la Fuerza de Operaciones Especiales; orientado a ejecutar diferentes trabajos de desactivación, neutralización, desarme o destrucción de artefactos explosivos convencionales, AEI, UXO[15], AXO[16], amenazas RBQ[17] y minas (terrestres, acuáticas y subacuáticas), así como la preparación y colocación de cargas explosivas ejecutadas con precisión en operaciones especiales en las zonas de los valles de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM).

14. GRUDEX, Grupo de Desactivación de Explosivos.
15. UXO, pertrechos militares no explotados por sus siglas en inglés.
16. AXO, pertrechos militares abandonados por sus siglas en inglés.
17. RBQ, Designación de amenazas radiológicas, biológicas y químicas.





Miembro del GRUDEX en entrenamiento de desactivación de AEI. Fotografía: archivo fotográfico de la FOE.

Aspectos doctrinarios del GRUDEX

En esencia, las operaciones del GRUDEX se orientan a desactivar, neutralizar, desarmar y destruir artefactos explosivos (convencionales e improvisados) y amenazas RBQ; al desarme y la destrucción de minas terrestres, acuáticas y subacuáticas; y a la preparación y colocación de cargas explosivas. La especialización de su personal se basa en una preparación técnica profesional intensa y entrenamiento físico complementario, y en el cultivo en cada uno de ellos de un elevado espíritu de cuerpo, con la finalidad de encontrarse listos para el cumplimiento de la misión.

El perfil del desactivador de artefactos explosivos de la Marina tiene como principal fortaleza los factores morales de un operador especial, como "el coraje, voluntad, liderazgo, perseverancia, agresividad, determinación, autocontrol, resiliencia, templanza y compromiso"[18]; en adición, decisión y mucha concentración. En otras palabras, posee una alta capacidad de concentración mientras se encuentra bajo presión. El éxito de las operaciones de desactivación de artefactos explosivos se basa en ello y en el trabajo coordinado que realizan sus miembros. En los equipos de desactivación de artefactos explosivos no existe la posibilidad de contar con personal que no esté capacitado, porque ello pondría en riesgo la vida de los miembros del equipo y el éxito de la misión.



Miembro del GRUDEX colocando una carga explosiva para destruir un pertrecho militar no explotado (UXO). Polígono sur del Centro de Entrenamiento de Operaciones Especiales (isla San Lorenzo, Callao). Archivo fotográfico de la FOE

La unidad básica del GRUDEX para operaciones o trabajos de pequeña envergadura es un equipo de desactivación de artefactos explosivos y está conformado por cuatro integrantes especializados. Para operaciones de mediana y gran envergadura los desactivadores se organizarán por patrullas y pelotones con 8 y 16 integrantes, respectivamente.

Las operaciones que realizan los integrantes del GRUDEX se clasifican en tres tipos:

18. MEJÍA, Miguel. Fuerza de Operaciones Especiales: Un recuento a 50 años del surgimiento de una Fuerza. *Revista de Marina*, 2019. Edición especial, vols. 11-21, p. 15.



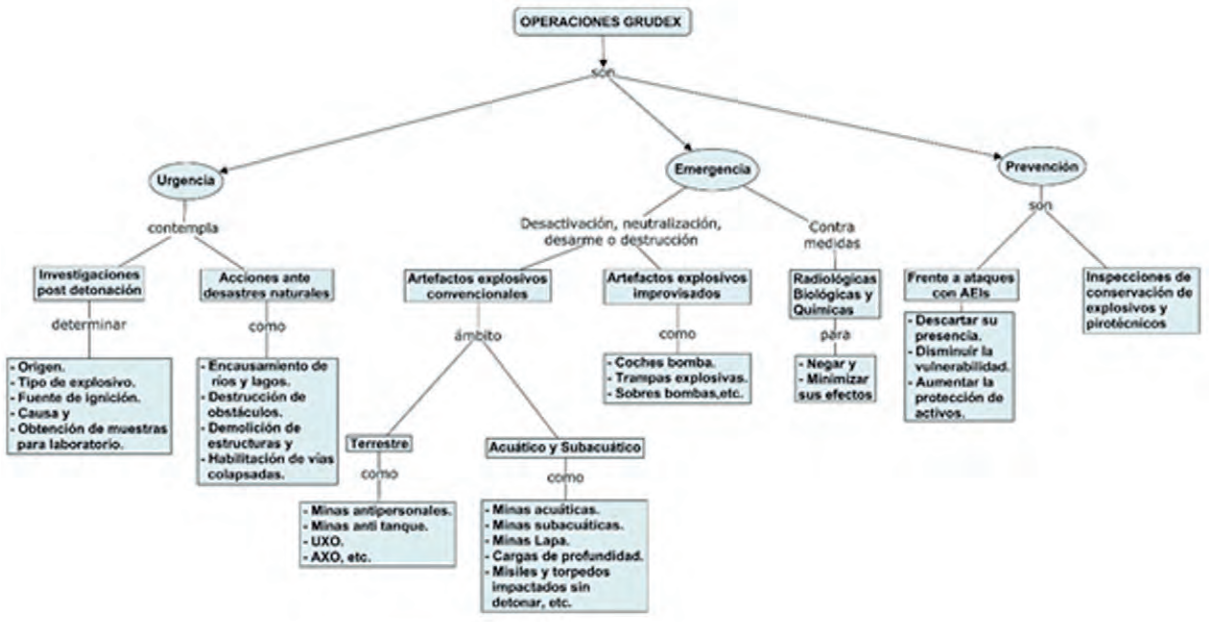
Entrenamiento de destrucción de mina subacuática con equipo de buceo antimagnético de mezcla de gases. Fotografía: archivo fotográfico de la FOE.

1. Operaciones de Emergencia, que comprenden las acciones de desactivación, neutralización, desarme o destrucción de artefactos explosivos en el ámbito terrestre, acuático y subacuático, así como la destrucción de UXO, AXO y medidas contra amenazas RBQ.
2. Operaciones de Urgencia, que involucran las investigaciones posdetonación y acciones ante desastres naturales (encauzamiento de ríos y lagos, destrucción de obstáculos, demolición de estructuras y habilitación de vías colapsadas).
3. Operaciones de Prevención, contra ataques con AEI e inspecciones y reconocimiento de estado de conservación de explosivos y pirotécnicos almacenados en pañoles[19].

Las misiones, tareas y actividades del GRUDEX en el frente externo o interno siempre buscarán mantener o restablecer un entorno seguro y protegido para nuestras Fuerzas. Asimismo, buscan proporcionar seguridad y protección a los servicios gubernamentales esenciales, activos estratégicos y apoyo a la población civil en caso de desastres naturales.

19. Proyecto de Doctrina de Operaciones de Desactivación de Artefactos Explosivos (DODAEX).





Clasificación de las operaciones que realizan los integrantes del Grupo de Desactivación de explosivos. Fuente: Elaboración propia, basada en la Doctrina de Operaciones de Desactivación de Artefactos Explosivos (DODAEX).

Contribución del GRUDEX a los Roles Estratégicos Institucionales de la Marina de Guerra del Perú

Debido a sus capacidades militares, este Grupo Operativo de la FOE ha sido y es empleado para contribuir en los siguientes roles estratégicos institucionales[20].

En lo que respecta a "Defensa y Soberanía e Integridad Territorial", el GRUDEX buscará mantener o restablecer un entorno seguro y protegido para nuestras fuerzas, lo que permite el acceso a áreas que estuvieron negadas debido a la presencia de artefactos explosivos y amenazas RBQ. Asimismo, busca proporcionar seguridad y protección a los servicios gubernamentales esenciales y activos estratégicos.

Durante el Conflicto del Cenepa de 1995, miembros del GRUDEX (antes UDE) integraron los pelotones de operaciones especiales que se movilizaron en su totalidad con las otras Fuerzas Navales al Teatro de Operaciones Norte. Realizaron operaciones de desactivación, neutralización y desarme de trampas explosivas colocadas en la zona del Alto Cenepa, con la finalidad de permitir el acceso de su pelotón y de las patrullas del Ejército Peruano a esta área que estuvo negada durante los inicios del conflicto[21].

En cuanto al Rol Institucional de "Participación en el control del orden interno", el GRUDEX ha contribuido de manera ininterrumpida desde su creación, como se mencionó a inicios de este artículo, previniendo y enfrentando los constantes ataques con AEI de las organizaciones terroristas PCP-SL y MRTA en las décadas de 1980 y 1990. Asimismo, conformó los pelotones de operaciones especiales desplegados en el Frente

20. DECRETO LEGISLATIVO 1138. Ley de la Marina de Guerra del Perú. 2017.
21. MUÑOZ, Antonio. Grupo de Desactivación de Explosivos de la Marina de Guerra del Perú: pasado, presente y proyección a sus 39 años de creación. Entrevistador: Julio G. Zamorano. Fuerza de Operaciones Especiales. 2021.



Clasificación de las operaciones que realizan los integrantes del Grupo de Desactivación de explosivos. Fuente: Elaboración propia, basada en la Doctrina de Operaciones de Desactivación de Artefactos Explosivos (DODAEX).

Ayacucho, Huallaga y Ucayali. De 2008 a la fecha, al retomarse las acciones militares en el VRAEM, al GRUDEX se le encargó realizar el "Entrenamiento Conjunto para Explosivistas", que conforman los pelotones de operaciones especiales desplegados a zona de emergencia a órdenes del CIOEC[22] y CE-VRAEM[23]. De igual forma que en las décadas de 1980 y 1990, los desactivadores del GRUDEX siguen siendo parte integral de los pelotones de operaciones especiales de la FOE, y les permiten un acceso seguro a áreas negadas debido a la presencia de AEI.

Respecto al Rol Institucional de "Ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional", el GRUDEX viene trabajando desde 2011 en apoyo a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en la lucha contra la minería



Vizcatán del Ene año 2013; AEI (tipo mina antipersonal) desarmado por miembros del GRUDEX. Fotografía: archivo fotográfico de la FOE.

22. CIOEC, Comando de Inteligencia y Operaciones Especiales Conjuntas.
23. CE-VRAEM, Comando Especial del Valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro.



ilegal en las regiones de Madre de Dios y Loreto, demoliendo dragas u otros artefactos utilizados para sustraer minerales de manera ilegal. Sus miembros fueron componente fundamental para llevar a cabo los operativos "Aurum" 1, 2, 3, 4 y 5 de 2011 a 2014[24]. Hoy lo siguen siendo en los operativos ejecutados por la Fuerza de Tarea 11[25], sobre todo en la zona de amortiguamiento de la Reserva Nacional Tambopata.

En el Rol Institucional de "Participación en acciones de defensa civil", el GRUDEX contribuye directamente en el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SINAGERD), como brigada de demolición y remoción de escombros, encargados de realizar acciones de demolición de estructuras que ofrezcan riesgo. De igual modo, contribuye al encauzamiento o desembalse de ríos y lagos, destrucción de obstáculos y habilitación de vías colapsadas ante emergencias que se presenten a causa de desastres naturales. Durante el fenómeno de El Niño de 2017, un equipo del GRUDEX realizó detonaciones controladas para efectuar el desembalse del río Piura, que se había desbordado después de semanas de lluvias torrenciales y convirtió a la ciudad y a varios centros poblados en una inmensa laguna.

Respecto al Rol Institucional de "Contribución al desarrollo económico y social del país", el GRUDEX, debido a sus capacidades militares, contribuye con la descontaminación de áreas geográficas donde se sembraron minas antipersonales o que en el pasado fueron utilizadas como polígonos militares, con la finalidad de ser aprovechadas y permitir el crecimiento económico, la mejora de la productividad y el comercio interno. En diciembre de 2020, el GRUDEX realizó la descontaminación del predio destinado al proyecto "Parque Industrial de Ancón", en ejecución de un convenio de Cooperación Institucional entre la Marina de Guerra del Perú, el Ministerio de Defensa y el Ministerio de la Producción. Se destruyó un total de 103 UXO.

Finalmente, en lo que respecta al Rol Institucional de "Apoyo a la política exterior", el GRUDEX ha integrado Fuerzas Multinacionales de Operaciones de Paz desde 2004, realizando operaciones de prevención contra ataques con AEI a



En la imagen se puede apreciar la zona afectada antes del desembalse del río Piura, la colocación de las cargas y el desagüe del río hacia el otro margen de la carretera, luego de las detonaciones controladas (Fenómeno del Niño 2017). Fotografía: archivo fotográfico de la FOE.

24. Los operativos Aurum fueron operaciones combinadas de carácter sostenido, donde participaban las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional, con el apoyo del Ministerio Público, Ministerio del Ambiente y la Autoridad Nacional del Agua. Su objetivo fue erradicar la minería informal.
25. La Fuerza de Tarea 11 está encargada de las operaciones contra la minería ilegal.



Ayudante y operador del Equipo Móvil GRUDEX N°2, colocando carga explosiva para destruir una granada de tanque P/T-55 de calibre 100 mm, encontrada en el predio destinado al proyecto "Parque Industrial de Ancón". Fotografía del archivo fotográfico de la FOE.

instalaciones militares, infraestructura de emergencia o de ayuda humanitaria. Asimismo, participa activamente en ejercicios multinacionales como el RIMPAC y UNITAS, y realiza ejercicios de medidas contra minas marinas en aguas poco profundas y destrucción de AEI, UXO y AXO.

Proyección a futuro

Sin duda alguna, proporcionar movilidad, maniobra y seguridad a las unidades navales dentro del teatro de operaciones constituye hoy en día un reto global que seguirá perdurando por muchos años más. El futuro de las operaciones de desactivación de artefactos explosivos en apoyo a las fuerzas navales pasará por el uso prolongado de unidades móviles controladas a distancia, como AUV[26] y ROV[27].

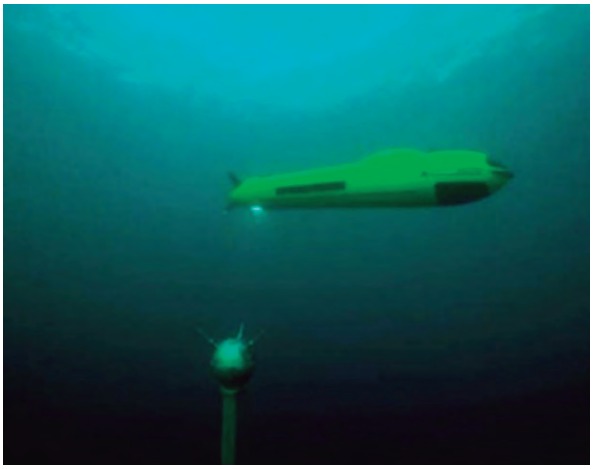
Contar con estos medios permitirá disminuir los riesgos propios de los trabajos de búsqueda, localización, identificación y destrucción de minas marinas u otros artefactos explosivos que ofrezcan riesgo a las unidades navales, así como obtener una mayor eficiencia en estos trabajos y en muchos otros campos del ámbito militar. Por esta razón, la Fuerza de Operaciones Especiales y el Grupo de Desactivación de Explosivos son conscientes de que es indispensable materializar el proyecto de inversión "Mejoramiento de la Capacidad Operativa del Grupo de Desactivación de Explosivos de la Fuerza de Operaciones Especiales", el cual contempla adquirir estos vehículos no tripulados para coadyuvar al

26. AUVs, Vehículos submarinos autónomos, por sus siglas en inglés.
27. ROVs, Vehículos operados a distancia, por sus siglas en inglés.

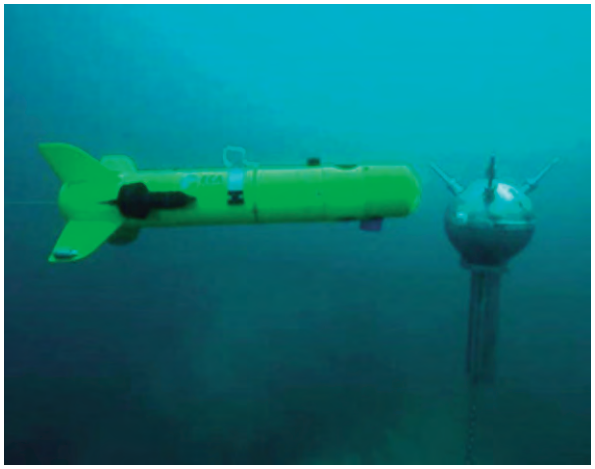




Unidades móviles de desactivación de explosivos del Grupo de Tarea 171.1 de la FT-171 (Fuerza Naval Expedicionaria); previos a un ejercicio de medidas contra minas marinas en aguas poco profundas, RIMPAC 2014 San Diego California. Fotografía: archivo fotográfico personal del Capitán de Fragata Luis Solano Arce.

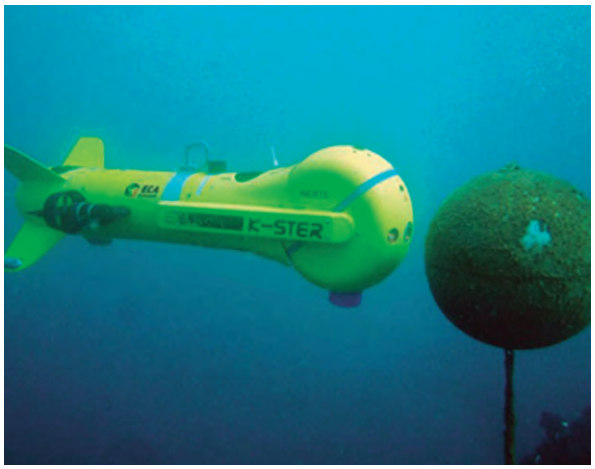


AUV de búsqueda y localización de minas marinas; está equipado con un magnetómetro y sonar. Fuente: http://www.ecagroup.com/.



AUV de identificación de minas marinas; cuenta con diferentes sistemas optrónicos de identificación Fuente: http://www.ecagroup.com/.

desarrollo de las funciones del GRUDEX. De igual forma, es necesario incrementar sus capacidades operativas en concordancia con los planes de mediano y largo plazo institucional, a fin de convertirse en un referente en América Latina en operaciones de medidas contra minas marinas.



AUV de destrucción de minas marinas. Éste vehículo submarino no tripulado, al igual que los mostrados en las anteriores fotografías; son parte de un sistema integrado de contramedidas frente a minas marinas. Fuente: http://www.ecagroup.com/.

Conclusiones

El Grupo de Desactivación de Explosivos de la Fuerza de Operaciones Especiales cuenta con capacidades militares que, al ser ejecutadas de forma propia, conjunta, combinada e integrada, le permiten contribuir con seis de los Roles Estratégicos Institucionales de la Marina de Guerra del Perú.

Sus operaciones, sean en el ámbito terrestre, acuático o subacuático, o en el frente externo o interno, siempre buscarán mantener o restablecer un entorno seguro y protegido para nuestras Fuerzas, y permitirán el acceso a áreas que estuvieron negadas debido a la presencia de artefactos explosivos (convencionales o improvisados) y amenazas RBQ. Asimismo, buscan proporcionar seguridad y protección a los servicios gubernamentales esenciales, activos estratégicos, infraestructura de emergencia o de ayuda humanitaria y apoyo a la población civil en caso de desastres naturales.

Las operaciones de desactivación de artefactos explosivos que realiza el GRUDEX son complejas, debido a que también



se realizan en los ámbitos acuático y subacuático. Su planeamiento y ejecución deben abordar una serie de consideraciones para determinar el uso más eficiente y efectivo de sus miembros, debido a que combinan dos trabajos de riesgo, el empleo de explosivos y el buceo.





Bibliografía

- ABRIL, Carlos. Grupo de Desactivación de Explosivos de la Marina de Guerra del Perú: pasado, presente y proyección a sus 39 años de creación. Entrevistador: Julio G. Zamorano. Fuerza de Operaciones Especiales. 2021.
- DECRETO LEGISLATIVO 1138. Ley de la Marina de Guerra del Perú. 2017.
- FAVRE, Carlos. Grupo de Desactivación de Explosivos de la Marina de Guerra del Perú: pasado, presente y proyección a sus 39 años de creación. Entrevistador: Julio G. Zamorano. Fuerza de Operaciones Especiales. 2021.
- FORTUNIC, Raúl. Grupo de Desactivación de Explosivos de la Marina de Guerra del Perú: pasado, presente y proyección a sus 39 años de creación. Entrevistador: Julio G. Zamorano. Fuerza de Operaciones Especiales. 2021.
- FUERZA DE OPERACIONES ESPECIALES. *Libro de la Fuerza de Operaciones Especiales. 50 Aniversario.* Lima: Marina de Guerra del Perú. 2019.
- JOINT FORCE DEVELOPMENT. Explosive Ordnance Disposal. 2016, p.vii. [Consulta: 16 de febrero de 2021]. Disponible en: https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/pubs/jp3_42.pdf
- MARKOVINOVICH, Dane. Grupo de Desactivación de Explosivos de la Marina de Guerra del Perú: pasado, presente y proyección a sus 39 años de creación. Entrevistador: Julio G. Zamorano. Fuerza de Operaciones Especiales. 2021.
- MEJÍA, Miguel. Fuerza de Operaciones Especiales: Un recuento a 50 años del surgimiento de una Fuerza. Revista de Marina, 2019. Edición especial, vols. 11-21, p. 15.
- MEJÍA, Miguel. Fuerza de Operaciones Especiales, transformación organizacional que debe desarrollar para cumplir plenamente sus roles operacionales y estratégicos en el Frente Externo. Lima: Escuela Superior de Guerra Naval. 2012.
- MERKT, Juan. Grupo de Desactivación de Explosivos de la Marina de Guerra del Perú: pasado, presente y proyección a sus 39 años de creación. Entrevistador: Julio G. Zamorano. Fuerza de Operaciones Especiales. 2021.
- MUÑOZ, Antonio. Grupo de Desactivación de Explosivos de la Marina de Guerra del Perú: pasado, presente y proyección a sus 39 años de creación. Entrevistador: Julio G. Zamorano. Fuerza de Operaciones Especiales. 2021.
- OTÓN, Valero. Tres años desde la integración de la extinta Unidad Especial de Desactivado de Explosivos (UEDE) en la Unidad de Buceadores de Medidas Contra Minas (MCM). *Revista General de la Marina,* octubre de 2015. Vol. 269, pp. 527-5537. [Consulta: 1 de marzo de 2021]. Disponible en: https://armada.defensa.gob.es/archivo/.rgm/2021/01-02/rgm01022021cap6.pdf
- Plan Estratégico Administrativo de Mediano Plazo. 2016-2021.
- Proyecto de Doctrina de Operaciones de Desactivación de Artefactos Explosivos (DODAEX).
- RIVA, José. Grupo de Desactivación de Explosivos de la Marina de Guerra del Perú: pasado, presente y proyección a sus 39 años de creación. Entrevistador: Julio G. Zamorano. Fuerza de Operaciones Especiales. 2021.
- SOLANO, Luis. Grupo de Desactivación de Explosivos de la Marina de Guerra del Perú: pasado, presente y proyección a sus 39 años de creación. Entrevistador: Julio G. Zamorano. Fuerza de Operaciones Especiales. 2021.

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.archivohistoricodemarina.mil.pe

200 años
1821 - 2021

¡NAVEGANDO PARA EL PERÚ!



EL CIBERESPACIO, EL NUEVO RETO QUE VIENE AFRONTANDO LA MARINA.



TENIENTE PRIMERO RAMÓN JÁUREGUI IPARRAGUIRRE

Máster en Ciberdefensa por la Universidad de Alcalá de Henares, Licenciado en Ciencias Marítimo Navales por la Escuela Naval del Perú, Licenciado en Ingeniería Industrial por la Universidad de Piura, cuenta con Segunda Especialidad Profesional de Ingeniería de Sistemas por la Escuela Superior de Guerra Naval y una especialización en Tecnologías de la Información por la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Ha sido docente de Ciberseguridad de la Escuela Naval del Perú.

RESUMEN

El autor presenta al ciberespacio y su problemática, expone las radican en él y enfatiza el empleo de malware como un vector de ataque. Define APT (amenazas persistentes avanzadas) y describe el impacto que estas puede generar en los intereses de una nación y como esto ha ocasionado que el ciberespacio se considere como dominio para la guerra.

PALABRAS CLAVE

Ciberespacio, ciberdefensa, ciberseguridad, seguridad digital, malware, APT, ciberamenazas.

ABSTRACT

The author presents cyberspace and its problems, exposes the lies in it and emphasizes the use of malware as an attack vector. It defines APT (advanced persistent threats) and describes the impact that these can generate in the interests of a nation and how this has caused cyberspace to be considered as a domain for war.

KEYWORDS

Cyberspace, cyberdefense, cybersecurity, digital security, malware, APT,

El pasado 2 de agosto la Comandancia de Ciberdefensa de la Marina de Guerra del Perú celebró su tercer aniversario de creación. Desde su instauración esta Comandancia viene realizan operaciones militares constantemente, las veinticuatro horas del día y los siete días de la semana. Estás operaciones son diferentes a las convencionales y están orientadas a identificar y neutralizar las amenazas de un ciberespacio complejo y que, junto a ellas, están en mutación y evolución permanente.

El Ciberespacio

Si bien, las generaciones actuales han crecido de cara a la tecnología y se encuentran familiarizadas con ella, pese a ello no todos pueden comprender la magnitud de un término como ese, en su gran mayoría consideran que, el ciberespacio es sólo el internet. Sin embargo,

para otro grupo es una conjunción de elementos: computadoras, servidores, equipos de conectividad, cables de red u ondas electromagnéticas y un sin número de líneas de código de programación, los cuales interactúan entre sí.

Según la norma ISO/IEC 27023:2012[1] (ISO, Internacional Organization for Standardization, 2012) es "el entorno complejo resultante de la interacción de personas, software y servicios en Internet a través de dispositivos tecnológicos y redes conectadas a ella". En consecuencia, este nuevo dominio contempla: componentes geográficos, componentes de redes físicas y lógicas, interfaces y ciber identidades. En ese sentido, entidades como el INCIBE[2] plantean dividirlo en tres capas: Capa física, Capa Lógica y Capa Social; como puede apreciarse en la figura Nro. 1.

Es importante recalcar la consideración de las ciber identidades (usuario y dominios) como parte de su estructura; asignándole una capa exclusiva para representar la interacción que existe entre el ciberespacio y las personas, grupos, organizaciones, u otros tipos entidades. En esta capa se asignan los privilegios y restricciones para el empleo del medio y sus recursos.

Una característica esencial de estas identidades es la impersonalidad, esto implica el potencial de anonimidad de las personas que las utilizan y se manifiesta en la incapacidad para determinar o atribuir actos realizados en o mediante el ciberespacio. Por otra parte, una persona puede asociarse a diversas organizaciones empleándolas. Estas dos consideraciones pueden apreciarse en la Figura Nro. 2.

El ciberespacio, como tal es un entorno

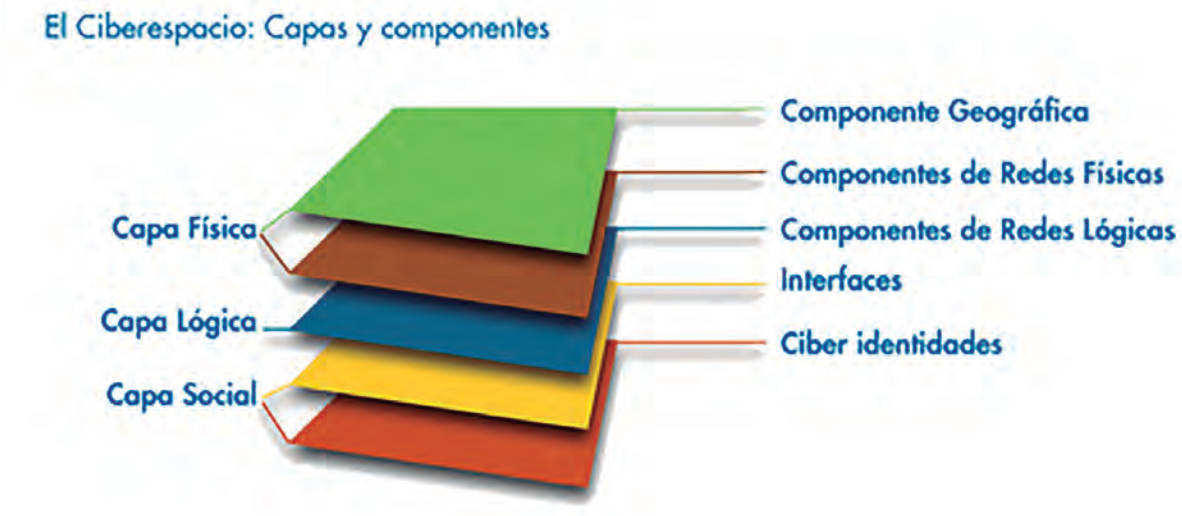


Figura Nro. 1: El ciberespacio: capas y componentes. (INCIBE, Instituto Nacional de Ciberseguridad de España, 2012).

1. ISO/IEC 27023:2012: Information technology — Security techniques — Guidelines for cybersecurity. Norma de estandarización que proporciona orientación para mejorar el estado de la ciberseguridad, destacando los aspectos únicos de esa actividad y sus dependencias en otros dominios de seguridad
2. INCIBE: Instituto Nacional de Ciberseguridad de España, sociedad dependiente del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital a través de la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial.

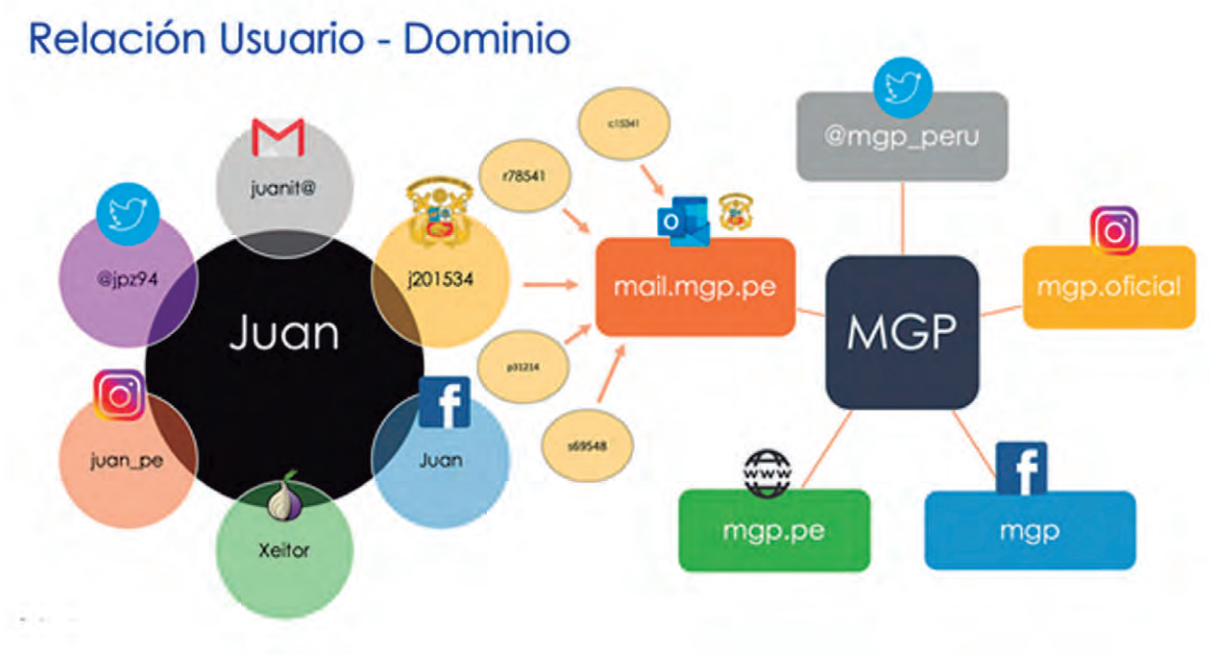


Figura Nro. 2: Relación usuario - dominio (Jáuregui Iparraguirre, Capa lógica y Social, 2020).

atípico y presenta características diferentes a los entornos físicos tradicionales. La relación, "espacio-tiempo" es una de ellas, pues contrastada con el medio físico convencional, es prácticamente imperceptible para el usuario, ofreciéndole acceso a redes y servicios geográficamente distantes en segundos o fracciones de estos. Visto desde una perspectiva distinta, esta rápida interconexión concede al atacante la facultad de afectar una infraestructura informática determinada desde cualquier parte del mundo, prácticamente en tiempo real. En ese sentido, considerando la anonimidad antes expuesta, podemos concluir que, la ventana de tiempo para detectar y reaccionar ante una ciberamenaza es extremadamente corta y las posibilidades de identificar adecuadamente la autoría, es compleja.

Otro aspecto por considerar es la dependencia que le ha generado el ciberespacio a la humanidad, esto a través del empleo exponencial de las tecnologías de la información y comunicaciones, aplicables a personas, sociedad civil, la academia y principalmente a organizaciones del Estado, entre ellas las Fuerzas Armadas. Estas herramientas de hardware y software mejoran día a día para ofrecer una amplia gama de funcionalidades que, fortalecen esa dependencia. En el caso puntual de los sistemas de información, se diseñan y programan para cada proceso del modelo negocio, permitiendo su automatización total o parcial, recopilando, procesando y produciendo su información de utilidad y gran valor para una mejor toma de decisiones y de la gestión de recursos.

Estas condiciones y características son propicias para cualquier actor de interés que pueda constituirse como una amenaza. Estos actores, se encuentran en todos los niveles, ellos analizan sus objetivos para identificar sus vulnerabilidades o brechas

de inseguridad que, tras ser explotadas les permitan afectar la integridad, confidencialidad y disponibilidad de la información o infraestructuras informáticas de sus objetivos. El impacto causado puede variar desde comprometer el servicio de correo electrónico de una persona natural hasta afectar el funcionamiento de un complejo sistema de control para una infraestructura crítica.

Los actores antes mencionados pueden ser simples ciberdelincuentes, grupos de crimen organizado, hacktivistas[3], hasta estados y agencias de inteligencia; cada uno de estos ostenta una capacidad y objetivos claramente diferentes entre sí. Asimismo, los recursos que disponen para realizar sus acciones y la sofisticación de los mecanismo o técnicas que se empleen en ellas, lo cual se verá reflejado en el impacto que puedan generar. (Aguirre Ruiz, 2020)

Los mecanismos y técnicas para realizar un ciberataque son tan variados como la cantidad de vulnerabilidades de cada uno de los elementos que componen una infraestructura informática. Asimismo, el conocimiento para realizarlos es de fácil acceso, ya que está disponible en fuentes abiertas. Resta reconocer y analizar el objetivo para establecer el mejor curso de acción y el vector de ataque hacia este.

El Malware o código malicioso

Entre los mecanismos antes mencionados tenemos al malware[4], quizás la herramienta más versátil y utilizada para perpetrar un ataque. Su funcionalidad, está limitada a su finalidad y la inventiva de su creador. Por otra parte, su distribución está sujeta a técnicas complementarias, principalmente técnicas de ingeniería social que se centran en el factor humano y sus debilidades. Como desventaja tenemos que, su vida útil es corta, pues está estrechamente vinculada a la vigencia de la vulnerabilidad, sobre la cual se ha diseñado y lo inadvertido que sea su comportamiento ante las herramientas de seguridad que haya implementado la víctima o la organización a la cual pertenece; he de afirmar que mientras no se ponga en evidencia su efectividad será muy alta.

La clasificación de un malware suele enmarcar sus aspectos funcionales; ello significa que, al analizar el comportamiento sobre la víctima. Este ejecutará sentencias que le permitirán alcanzar un estado deseado por el atacante, en función a esto se le asignará una clasificación.

Como se observa en la Figura Nro. 3, la organización B.Secure[5], agrupa la mayoría de los malware en tres categorías básicas. Sin embargo, estas categorías no son mutuamente excluyentes. Por citar un ejemplo, un programa malicioso puede utilizar técnicas para facilitar su distribución dentro de la red objetivo, como un virus y también establecer conexiones remotas de comando y control con el atacante, como un troyano; considerando la imagen anterior puede atribuírsele dos categorías de primer nivel en simultaneo: "malware destructivo" y "malware de control".

Otra forma de clasificar el malware es no establecer niveles y adoptar como criterio la funcionalidad más preponderante. En

3. Hactivistas: proviene del término hacktivismo, el cual refiere al uso de computadoras y redes de informática como una forma de rendir protesta con fines políticos
4. Malware: Programa malicioso y ajeno al sistema operativo que se ejecuta sin consentimiento del usuario para realizar ajeno acciones puntuales.
5. BSecure, Empresa de nacionalidad colombiana con más de dos décadas de trayectoria y especializada en ofrecer servicios de ciberseguridad y seguridad de la información. "Tipos de Malware más comunes", https://www.b-secure.co/recursos/infografias/tipos-mas-comunes-de-malware.

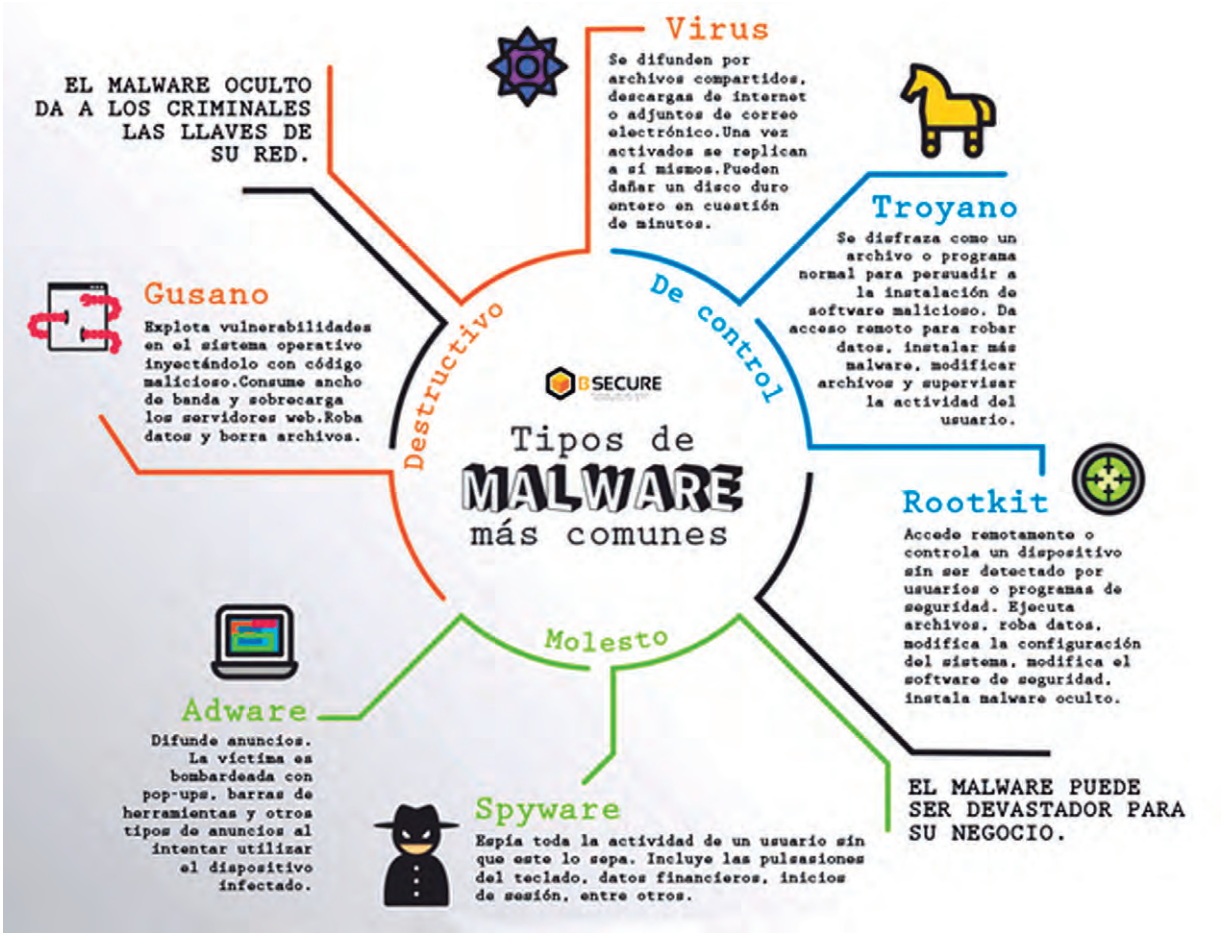


Figura Nro. 3: Tipos de malware más conocidos. (B-Secure, s.f.).

ese aspecto, la cantidad de tipos que pueden establecerse pueden aumentar conforme se ideen nuevas maneras de afectar la ciberseguridad. Siendo los más comunes los que se detallan en la Figura Nro. 4.

Como indica en la investigación "Desarrollo de un sistema de análisis e ingeniería inversa de código malicioso" (Bermejo Higuera, 2015), entre las principales acciones que realiza un código malicioso, señala lo siguientes:

- Envío de correo a gran escala. El malware obtiene el sistema direcciones de correo electrónico para utilizarlo como medio de propagación.
- Eliminación de archivos. Suele borrar archivos clave sin los cuales el ordenador o un servidor no puede arrancar o funcionar correctamente; por ejemplo, en sistemas Windows: boot.ini, ntdetect.com, ntldr, ntoskrnl.exe y otros archivos de arranque.
- Modificación de archivos. El software intenta modificar archivos para incluir troyanos en archivos ejecutables o actualizaciones de Windows
- Modificación de claves del registro u otro tipo de datos de configuración.

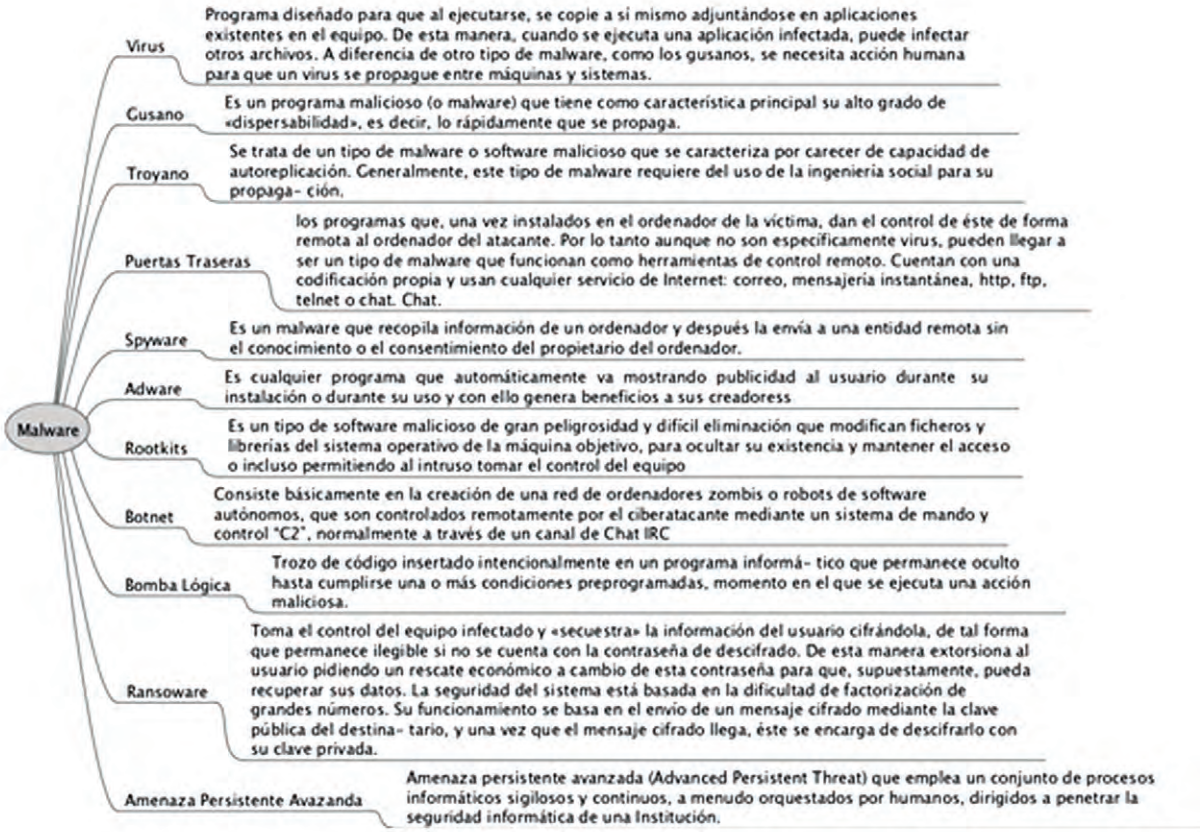


Figura Nro. 4: Tipos de malware (Jáuregui Iparraguirre, Aplicación de la Metodología de Análisis de Malware para la APT DARKCOMET, 2018).

Algunos tipos de malware intentan desactivar anti-virus, anti-spyware, firewall y otros tipos de software para poder realizar una mayor explotación y uso no autorizado.

- Degradación del rendimiento. El software malicioso puede provocar problemas de rendimiento en el sistema afectado, por ejemplo el gusano W32.Korgo.F produce problemas de rendimiento en la red.
- Inestabilidad del sistema. El software malicioso puede provocar problemas de estabilidad en el sistema afectado.
- Robo de información corporativa y confidencial. Por ejemplo, el gusano W32.Korgo.F al funcionar como puerta trasera permitiendo accesos no autorizados.
- Modificación de la configuración de seguridad. El software modifica la configuración de seguridad y abre puertos para permitir el uso no autorizado. Por ejemplo el gusano W32. Netsky.Y abre una puerta trasera en el puerto 82.

Amenazas persistentes avanzadas

Las acciones antes mencionadas varían de acuerdo con el tiempo, aumentando esta

lista y haciéndola cada vez más compleja. Como detalla el portal Wired[6] en su artículo "How Digital Detectives Deciphered Stuxnet, the Most Menacing Malware in History" (WIRED, 2011), el salto evolutivo más grande registrado por un malware se evidenció el 17 de junio del 2010, cuando Sergey Ulasen, Jefe de la División Antivirus de la Empresa de seguridad informática VirusBlokAda en Minsk, en base a una muestra obtenida de la computadora de uno de sus clientes, se apodera del virus que la infecta y observa que, esta usa un exploit de tipo "día cero" para propagarse.

VirusBlokAda contactó a Microsoft para informarle sobre la vulnerabilidad y evidenciar la necesidad de un parche de seguridad, el cual se puso en servicio el 12 de julio de ese año. VirusBlokAda hizo público el descubrimiento en un foro de seguridad, así las compañías de antivirus de todo el mundo se apresuraron a tomar muestras del malware, al cual Microsoft denominó como "Stuxnet", por la combinación de nombres de dos archivos encontrados en el código y que eran parte del proceso de infección ".stub y MrxNet.sy". (SYMANTEC, 2010)

Stuxnet, estaba diseñado para establecer un canal encriptado de comunicaciones de comando y control con un servidor remoto, mediante una conexión reversa, siendo la primera vez en la historia en emplearse esta técnica. Esta funcionalidad facultaba al atacante de analizar el entorno y mediante el control remoto del equipo, realizar acciones de extracción de información o búsqueda de otros equipos de interés para saltar hacia ellos y también poder controlarlos. El conjunto de bondades y los métodos que se emplearon para desplegarlo hicieron que Stuxnet sea catalogado como la primera Amenaza Persistente Avanzada (APT, por sus siglas en inglés), que es el escalón más alto en la clasificación de un ataque, no sólo por el impacto que este puede generar en una organización o la variedad de funcionalidades que puede llegar a tener, sino por la gran complejidad de técnicas y procedimientos que se realizan previa, durante y posteriormente a la realización del ataque.

Este tipo de amenazas requieren una gran inversión para su diseño y creación, demandando incluso sofisticados trabajos de Inteligencia Militar, lo cual no es una capacidad habitual en los atacantes individuales o grupos hacktivistas de recursos limitados, sino que es propio de organizaciones Gubernamentales o Agencias de Inteligencia.

La multinacional Kaspersky[7] señala que "Hay dos maneras de ver la APT, como concepto y como persona, por un lado, se refiere a una especie de ciberataque sofisticado, muy preciso por otra parte puede referirse a aquellos grupos, normalmente patrocinados por los estados que son los responsables del lanzamiento de dichas campañas maliciosas". (KASPERSKY, 2013)

Como bien se señala en el artículo "Advanced Persistent Threats" (SYMANTEC, 2016), el proceso general que se realiza al desplegar una APT consta de las siguientes fases:

I. Incursión: Buscará generar el acceso dentro de la red objetivo y se realiza principalmente mediante la aplicación de técnicas de ingeniería social.

II. Descubrimiento: Una vez dentro de la

7. Kaspersky, empresa multinacional fundada en 1997 en Rusia, especializada en brindar productos y servicios de ciberseguridad a entidades públicas y privadas a nivel mundial.

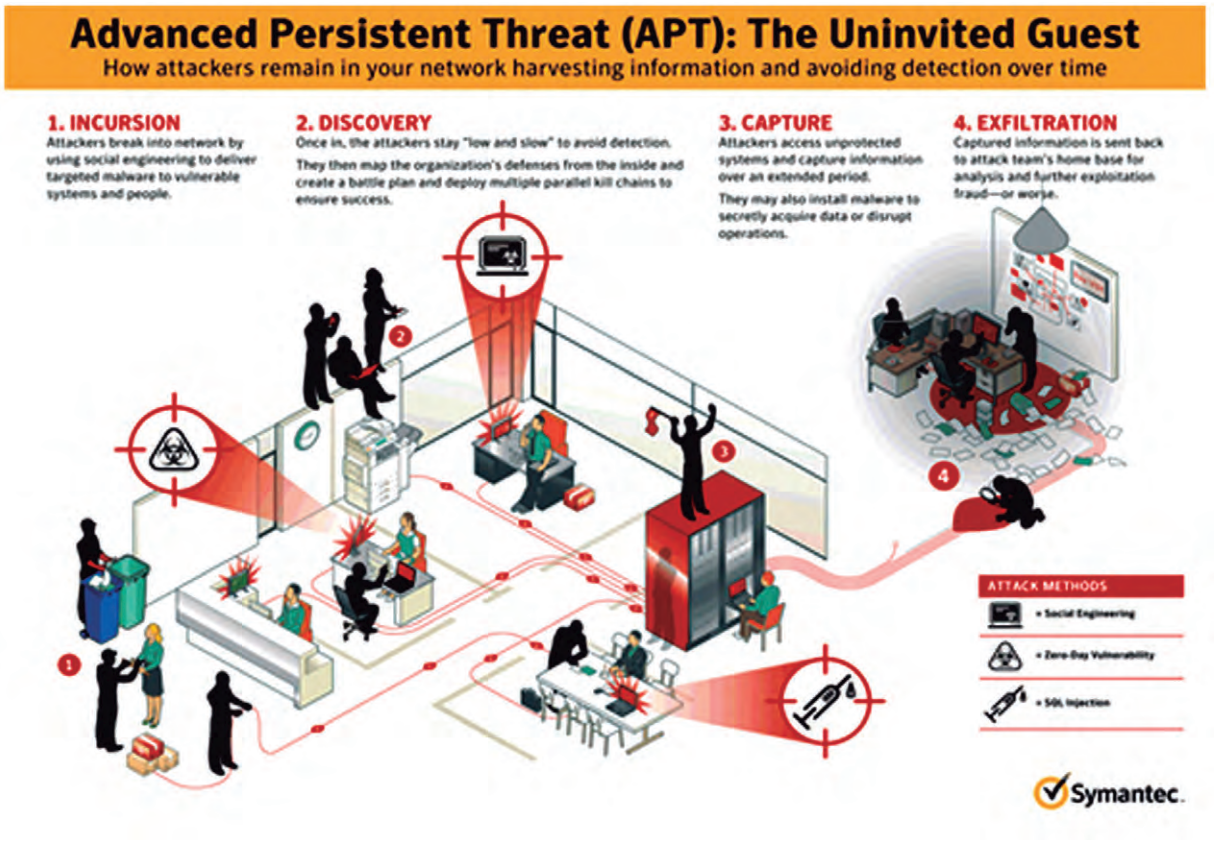


Figura Nro. 5: Amenazas persistentes avanzadas. (SYMANTEC, 2016).

red, la amenaza identificará los activos y se desplegará realizando saltos laterales y ganando privilegios hasta identificar el objetivo principal o de mayor valor.

III. Captura: La amenaza buscará hacerse del activo principal y obtener un usuario con los privilegios necesarios para tomar el control total del activo.

IV. Exfiltración: establecerá un canal que le permita extraer la información de interés, aplicando técnicas de ocultamiento y persistencia[8].

La Figura Nro. 5, describe gráficamente el proceso de una Amenazas persistentes avanzadas (APT). Se presume que, el código fuente de Stuxnet y toda la gama de funcionalidades que contenía, sirvió de base para la creación de nuevas APT, las cuales se hicieron más recurrentes. Prueba de ello son las APT DUQU, FLAME, DARKCOMET, CARETO[9]. Asimismo, se estima que existe un buen número de estas ejecutándose sin ser aún detectadas. Las amenazas de tipo APT, son cada vez más frecuentes, organizadas y complejas. Asimismo, estas se consideran como la

8. Symantec: corporación internacional de origen norteamericano, dedicada a ofrecer servicios y productos de software especializados en cibeseguridad para infraestructuras informáticas. "Advanced Persistent Threats: A Symantec Perspective".
9. DUQU, FLAME, DARKCOMET, CARETO: Amenazas persistentes avanzadas que reutilizaron las fuentes y el modelo de Stuxnet, en los años siguientes a este.

máxima evolución del malware por su diversa polivalencia, pudiendo considerarse como ciberarmas por excelencia y tanto su empleo como desarrollo demandan recursos y capacidades muy onerosas; por ello se presume que puedan estar financiado por organizaciones afines a estados ya que su impacto trasciende la economía una empresa hasta niveles que podrían considerarse estratégicos, incluso políticos.

Como ya se mencionó, el ciberespacio no es ajeno al ámbito militar. La interacción con él es de vital importancia para el comando, control y comunicaciones de las fuerzas; tanto en la parte operacional como la administrativa y logística. Los sistemas de información que se emplean demandan particularidades especiales y se rigen a estrictas políticas de seguridad para mantener un óptimo nivel de confiabilidad, integridad y disponibilidad de las plataformas y su información; siendo esta última por naturaleza clasificada y cuyo riesgo de transgresión significa un alto impacto en la seguridad nacional.

En el año 2020, la compañía de seguridad informática ESET[10] publicó el "Security Report Latinoamérica 2020", en el cual señala que, en promedio el 60% de empresas en la región ha registrado incidentes de seguridad, presentando una mayor frecuencia en países como Ecuador y Paraguay, como se aprecia en la Figura Nro. 6. Asimismo, indica que los tres incidentes de seguridad con mayor recurrencia son: infecciones de malware con un 30%, acceso indebido a aplicaciones y/o bases de datos con un 18% y ataques de ingeniería social con un 15%. Técnicas estrechamente relacionadas a las fases de una APT. (ESET, 2020)

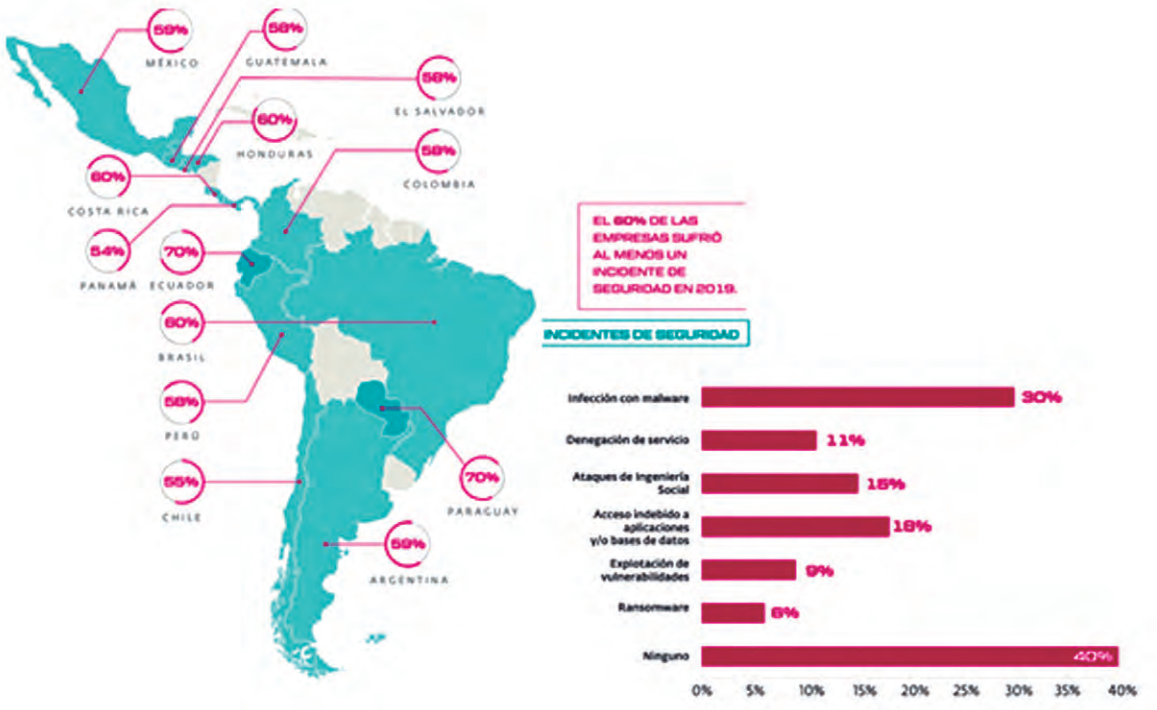


Figura Nro. 6: Empresas con incidentes de seguridad por país de la región (ESET, 2020).

10. ESET: Compañía de seguridad fundada en el año 1992 en Eslovaquia, produce software de ciberseguridad comercializado a nivel mundial con mas de 110 millones de usuarios registrados.

Por otra parte, en el año 2018 se presentó el caso "APT38". Esta amenaza afectó los sistemas bancarios de 13 países. En América, habría ocasionado pérdidas cercanas a los $100 millones en Chile, en adición fue identificada en países como Estados Unidos, Brasil y Uruguay. El impacto global del incidente se aprecia en la Figura Nro. 7.

En el documento de análisis "APT38UnusualSuspects", realizado por la Empresa FireEye[11] se señala que la APT tiene la capacidad de reconocer los sistemas bancarios y emplear las operaciones SWIFT[12] para perpetrar el ataque; asimismo, establece posibles conexiones con el gobierno de Corea del Norte y el grupo Lazarus[13], al cual ya se le han atribuido otros de ataques como el malware de espionaje

Conclusión

En ese sentido, por el nivel de impacto que puede alcanzar un ciberataque y sumado a la coyuntura global, es necesario a considerar al ciberespacio como parte del teatro operaciones, asumiéndolo como el quinto dominio de la guerra. Al respecto, países como Estados Unidos, China, España, Brasil, Italia, Alemania, entre otros más; han confiado a sus Fuerzas Armadas

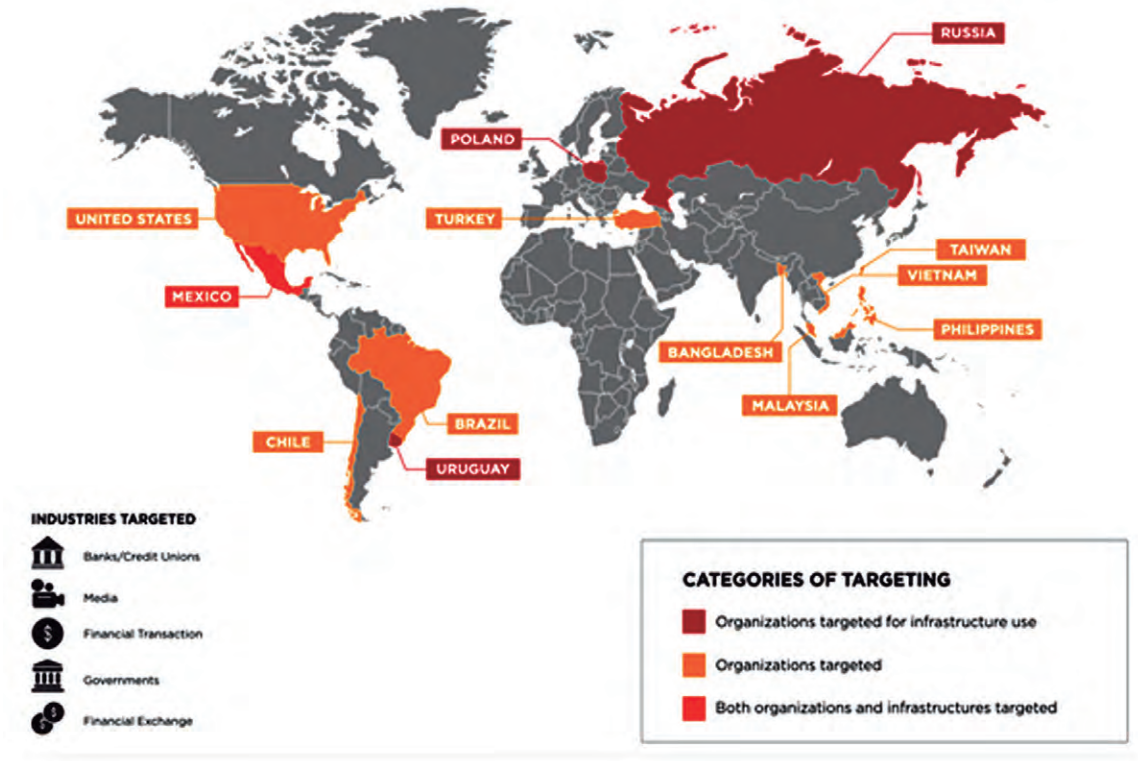


Figura Nro. 7: APT38 global targeting (FireEye, 2018).

11. FireEye: Empresa de origen estadounidense, dedicada a la producción y comercialización de soluciones de hardware y software de ciberseguridad, detección de amenazas y análisis de riesgos. cibers"APT38Un-usualSuspects", disponible en https://content.fireeye.com/apt/rpt-apt38
12. SWIFT: Es un sistema de mensajería interbancario de transferencias transfronterizas que se utilizan en la mayoría de los bancos del mundo.
13. Lazarus: Grupo cibercriminal acusado de delitos como espionaje, extorsión y la distribución del malware a gran escala.

la implementación y/o fortalecimiento de capacidades de ciberdefensa; las cuales empleán en operaciones militares para alcanzar objetivos en los diferentes niveles de la guerra o en pro del resguardo de la ciberseguridad de sus naciones.

Finalmente, la Marina de Guerra del Perú ha contado, desde hace más de dos décadas, con políticas y procedimiento de seguridad de la información y comunicaciones destinadas a garantizar un correcto nivel de aseguramiento de la infraestructura informática y de comunicaciones institucional. Sin embargo, la gran complejidad y evolución de las amenazas en el ciberespacio demandó que, en el año 2018, el Alto Mando Naval dispusiese la creación de la Comandancia de Ciberdefensa de la Marina. Este órgano de línea tiene la misión de planear y conducir operaciones militares de defensa del ciberespacio, explotación de amenazas cibernéticas y respuesta; para asegurar el empleo efectivo de este dominio y contribuir al esfuerzo en la guerra. (Marina de Guerra del Perú, s.f.)

Este, es el nuevo reto que ha asumido la Institución de cara a su bicentenario. Un reto que, como siempre, sabrá afrontar y continuará contribuyendo a garantizar la seguridad e integridad de la Nación. Así lo exige esa consigna permanente, aquella que se grita a viva voz cada día a orillas de cripta del Gran Almirante Miguel Grau y que dice: “Seguid su ejemplo”.

Bibliografía

- INCIBE, Instituto Nacional de Ciberseguridad de España. (2012). La Ciberseguridad Nacional, un compromiso de todos. Madrid, Madrid, España.
- Aguirre Ruiz, J. (2020, Marzo 10). Fundamentos de Ciberseguridad. Callao, Lima, Perú.
- Jáuregui Iparraguirre, R. (2020, Mayo 8). Capa lógica y Social. Callao, Lima, Perú.
- Jáuregui Iparraguirre, R. (2018, Abril 23). Aplicación de la Metodología de Análisis de Malware para la APT DARKCOMET. Lima, Lima, Perú.
- Bermejo Higuera, J. (2015, 6 12). DESARROLLO DE UN SISTEMA DE ANALISIS E INGENIERIA INVERSA DE CODIGO MALICIOSO. Madrid, Madrid, España.
- KASPERSKY. (2013, 06 11). ¿Qué es una APT? Retrieved from kaspersky.es: https://www.kaspersky.es/blog/que-es-una-apt/966/
- WIRED. (2011, 11 7). How Digital Detectives Deciphered Stuxnet, the Most Menacing Malware in History. Retrieved from WIRED.COM : https://www.wired.com/2011/07/how-digital-detectives-deciphered-stuxnet/
- B-Secure. (n.d.). https://www.b-secure.co . Retrieved from Tipos de Malware más comunes: https://www.b-secure.co/recursos/infografias/tipos-mas-comunes-de-malware
- ISO, Internacional Organization for Standardization. (2012). ISO/IEC 27032:2012 Information technology — Security techniques — Guidelines for cybersecurity. Retrieved from https://www.ISO.ORG : https://iso.org
- ESET. (2020). Security Report Latinoamérica 2020. Latinoamérica.
- FireEye. (2018). APT38 Un-usual Suspects. California, California, Estados Unidos.
- SYMANTEC. (2016). Advanced Persistent Threats: A Symantec Perspective. Disponible. Estados Unidos de América.
- SYMANTEC. (2010, 09 30). W32.Stuxnet Dossier. Estados Unidos de América.
- Marina de Guerra del Perú. (n.d.). LA COMANDANCIA DE CIBERDEFENSA . Retrieved from https://www.marina.mil.pe: https://www.marina.mil.pe/es/organos/comciberdef/comandancia/

















EL AMERICANO:

Las aventuras del capitán de la Reserva Naval de los Estados Unidos Harold Bartley Grow en Perú, 1923-1930



El Americano: Las aventuras del capitán de la Reserva Naval de los Estados Unidos Harold Bartley Grow en Peru, 1923-1930



DAVID KOHNEN

David Kohnen es el académico de estudios de guerra e historia marítima del capitán Tracy Barrett Kittredge. Obtuvo su Ph.D. con el Profesor Laughton de Historia Naval en el Departamento de Estudios de Guerra de la Universidad de Londres, King's College London. Posteriormente se desempeñó como director fundador del Centro John B. Hattendorf de Investigación Histórica Marítima y como director ejecutivo del Museo Naval War College. En sus trabajos publicados, Kohnen se centra en la historia del Imperio Británico y su influencia sobre el poder marítimo estadounidense. Fuera de su trabajo académico, Kohnen contribuyó a las galardonadas exhibiciones de buques de guerra históricos y permanece involucrado en los esfuerzos de preservación histórica que rodean al antiguo submarino alemán U-505 en Chicago y al acorazado USS Wisconsin (BB-64) en Norfolk, Virginia. Como marinero de la Reserva Naval de los EE. UU., También completó dos despliegues a flote en aguas del Medio Oriente, dos en tierra en Irak y uno de apoyo a operaciones sin litoral en Afganistán. Kohnen actualmente se desempeña como oficial a cargo de la facultad de reserva que respalda los programas ejecutivos en la Universidad Nacional de Inteligencia en Washington, DC.

RESUMEN

El artículo explora la vida de Harold Bartley Grow durante su experiencia en la sociedad peruana de la década de 1920. Fue Oficial Naval, aunque también fue explorador, diplomático, pionero de la aviación, arqueólogo, espía y hasta mercenario. Nadie sabe con exactitud cómo llegó al Perú, pero, como se verá seguidamente, su labor tuvo significativa trascendencia.

PALABRAS CLAVE

Harold Bartley Grow, Theodore Roosevelt, William A. Moffett, Marina de Guerra del Perú.

ABSTRACT

The article explores the life of Harold Bartley Grow during his experience in Peruvian society of the decade of 1920. He was a Navy Officer, though, he was also an explorer, diplomat, aviation pioneer, archaeologist, spy and even mercenary. No one knows exactly how he arrived to Perú; however, as will be seen next, his work had significant importance.

KEYWORDS

Harold Bartley Grow, Theodore Roosevelt, William A. Moffett, Peruvian Navy.

Cabalgando la tormenta del imperio estadounidense en los albores del siglo XX, el capitán de la Reserva Naval estadounidense Harold Bartley Grow operó al borde del futuro en periodos revolucionarios de paz y en dos guerras mundiales durante los primeros 50 años del siglo XX[1]. El poder marítimo influyó en la competencia por el control en el hemisferio americano entre los imperios de Europa y Asia. La estrategia marítima definió de manera similar la política militar de Estados Unidos. Desde la época del presidente Theodore Roosevelt hasta la de su primo, Franklin, la Armada de Estados Unidos navegó con buques de guerra a vapor con armaduras y cañones pesados para desafiar a los imperios

1. NAVAL HISTORY AND HERITAGE COMMAND (NHHC). Grow, Harold Bartley. Modern Biographical Files in the Navy Department Library. (Grow Official Biography).



históricos de Europa y Asia. Coincidiendo con el viaje de circunnavegación de la Gran Flota Blanca, los aviadores estadounidenses también pujaron por el mando sobre el mar y en el aire.

Grow exploró los límites más lejanos dentro y fuera de las filas de los servicios marítimos estadounidenses tanto en la paz como en la guerra. Se ganó la reputación de estar en medio de eventos notables. Sin embargo, Grow rara vez aparece en la historiografía de la Marina de Estados Unidos. Su nombre se ha asociado más con el imperialismo y la explotación extranjera en América del Sur. Grow aparece en una serie de historias sobre la política peruana en la década de 1920. Su condición de Oficial Naval a menudo aparece como una parte incidental de sus otras actividades como explorador, diplomático, pionero de la aviación, arqueólogo, espía y mercenario[2]. En las historias en las que aparece Grow, ninguno ha explicado por qué exactamente estaba en Sudamérica. Pocos han considerado su misión real como asesor estadounidense del gobierno peruano durante la década de 1920, o cómo su trabajo influyó en la política presidencial en Estados Unidos.

Mirando hacia afuera

Mirando hacia el exterior y sobre el Atlántico, Grow contribuyó a los esfuerzos asociados con el primer vuelo transatlántico. Sirvió en combate durante la expedición de Veracruz y luego como aviador en la Primera Guerra Mundial[3]. Grow luego ayudó a organizar la División 1 de Hidroaviones con los Comandantes John Towers y Patrick Bellinger. En previsión de la misión transatlántica de la División 1 de Hidroaviones, Grow proporcionó recomendaciones basadas en su experiencia previa con vuelos de resistencia sobre el Atlántico[4]. Grow luego reportó al Comandante Henry C. Mustin en la oferta del avión USS Arestook (CM-3). Ayudó a Mustin en la ejecución del vuelo de prueba de 3020 millas con 12 aviones Curtiss F-5L volando en formación de grupo desde San Diego hasta el canal de Panamá y de regreso a California en diciembre de 1919[5].

Tales hazañas caracterizaron las experiencias de muchos aviadores navales, aunque Grow se estableció rápidamente como un verdadero temerario en la ejecución de vuelos de largo alcance entre puntos distantes en el mar y en tierra. Obtuvo un segundo ascenso al rango de Teniente Comandante antes de regresar a Hampton Roads para el servicio en escuadrones de aeronaves con el Comandante en Jefe de la Flota del Atlántico, el Almirante Henry Braid Wilson. En julio de 1921, Grow ayudó en la coordinación de las pruebas conjuntas de bombardeo del ejército y la marina frente a Hampton

2. CLAYTON, Lorenzo A. Perú y Estados Unidos: el cóndor y el águila. Althens: Universidad de Georgia. 1999, 104-168.
   HAGEDORN, Dan. Conquistadores del cielo: una historia de la aviación en América Latina. Washington, D.C.: Smithsonian. 2008, pp. 209-210 y 223-225.
   QUIROZ, Alfonso W. Una historia de injerto sin consolidar en Perú. Baltimore: John's Hopkins University Press. 2008, pp. 211-246.
   NEWTON, Wesley Phillips. El cielo peligroso: diplomacia de aviación de Estados Unidos y América Latina, 1919-1931. Miami: University of Miami Press. 1978, pp. 188-190 y 250-251.
3. CAMP, Dick. Giants of the Corps: "Rugged Roy" Geiger and the Northern Bombing Group. Revista Leatherneck, mayo de 2006. Vol. 89, nro. 5, pp. 34-38.
4. POPE, Sharon S. Harold B. Grow and the establishment of aviation in Peru, 1924-1930. Pensacola: University of West Florida. 1973.
   BROWN, Arthur. Volar el Atlántico en dieciséis horas. Con una discusión de aviones en el comercio y el transporte. Nueva York: Frederick A. Stokes & Co. 1920, pp. 1-15 y 84-136.
   SMITH, Richard K. First Across: La lucha transatlántica de la Armada de los Estados Unidos de 1919. Annapolis: Naval Institute Press. 1973, pp. 1-20.
   STEIRMAN, Hy y KITTLER, Glenn D. El primer vuelo transatlántico, 1919. University Park: Pennsylvania State University Press. 1986, pp. 1-28.
5. Grow, biografía oficial.





Harold B. Crecer como se ve mientras espera un consejo de guerra en la Base Naval del Perú en la Isla San Lorenzo. https://www.loc.gov/pictures/item/2016842131/

Roads[6]. Los acorazados anticuados y los submarinos anteriores de la Marina Imperial Alemana se sentaron inactivos y anclados debajo de los bombarderos. Sin embargo, los daños sufridos por los buques de guerra resultaron insignificantes[7]. Grow estaba en total desacuerdo con las afirmaciones exageradas del Coronel Billy Mitchell, que atrajeron el interés del Contraalmirante William A. Moffett, el primer Jefe de la Oficina de Aeronáutica (BuAer) en el Departamento dela Marina en Washington, D.C. Mustin también se desempeñó como asistente de Moffett, lo que finalmente resultó en la selección de Grow para ayudar a organizar BuAer[8].

Moffett presionó a Grow para que entrara en servicio como defensor de mantener las separaciones entre el Ejército y las Fuerzas Aéreas Navales. Aprovechando la perspectiva de las pruebas del atentado de Hampton Roads, Grow escribió informes detallados para que Moffett los entregara en testimonio en el Congreso. Grow posteriormente publicó muchas de sus conclusiones clave en un artículo publicado en el *Naval Institute Proceedings*, "Bombing tests on the *Virginia* and *New Jersey*". Grow[9] argumentó que los bombarderos representaban un "grave peligro" para los acorazados y, "a pesar de este peligro, el acorazado debe permanecer como la primera línea de la Armada"[10]. Al señalar las consecuencias de la Conferencia Naval de Washington, Grow advirtió que para "preservar la seguridad e integridad de nuestros buques, la Aviación Naval con la flota debe expandirse y desarrollarse de inmediato al máximo consistente con los términos del tratado y el tamaño de la flota''. Grow[11] concluyó con la contundente afirmación de que los ''oficiales de la flota ayudan al progreso de la Aviación Naval de todas las maneras posibles"[12].

6. KUEHN, John T. Agents of innovation. The General Board and the design of the Fleet that defeated the Japanese Navy. Annapolis: Naval Institute Press. 2008, pp. 23-124.
7. TRIMBLE, William F. Admiral William A. Moffett: Architect of Naval Aviation. Washington, D.C.: Smithsonian Institution Press. 1994, pp. 41-87.
   WILDENBERG, Thomas. Billy Mitchell's War with the Navy: The Interwar Rivalry Over Air Power. Annapolis: Naval Institute Press. 2014, pp. 60-62, 100-110, 121, 149-153, 167-169.
   KING, Ernest J. Fleet Admiral Ernest J. King, pp. 168 y 213-14.
8. Ibíd.
9. GROW, Harold B. Bombing tests on the Virginia y New Jersey. Naval Institute Proceedings, diciembre de 1923. Vol. 49, nro. 12, pp. 1987-1996.
10. Ibíd., 1996.
11. ibíd.
12. ibíd.





Naval Officer Imprisoned During Revolt in Peru, Tells of Adventures

Commander Harold B. Grow who resigned from the United States navy to head the Peruvian air force is shown at left. Lower picture shows the aerial adventurer beside one of the planes he used in Peru: and, upper right, rebels looting the home of the former president of Peru.

Titular sobre Grow de los periódicos estadounidenses. Fotos de sus aventuras en el Perú.



Tomando vuelo sobre el Perú

Obligaciones sociales mezcladas con las expectativas oficiales para los Oficiales que sirven en Washington. Las fiestas informales en las casas de los asociados con frecuencia resultaron más importantes que los eventos de corbata negra y las cenas oficiales. Estos deberes también se extendieron a las familias de los Oficiales Navales que servían en Washington[13]. Grow ciertamente abrazó su papel como embajador de la Aviación Naval de Estados Unidos, presionando a los congresistas para que apoyaran la agenda de Moffett. En los debates sobre el futuro de la Aviación Naval en las operaciones de la flota en el mar y en las operaciones expedicionarias en tierra, tanto en la paz como en la guerra, Grow también estuvo de acuerdo con Mitchell sobre la importancia de desarrollar bombardeos estratégicos de largo alcance para su uso en tierra y en el mar. En lugar de limitar las posibilidades futuras, Grow consideró que los servicios marítimos estadounidenses estaban mejor equipados para impulsar esfuerzos estratégicos en el desarrollo de tecnología de aviación para operaciones globales. Para probar la teoría de la aviación naval (no militar), Moffett le dio a Grow el mandato de probar el concepto con órdenes de unirse a la Misión Naval de Estados Unidos en el Perú.

El Perú proporcionó ventajas geográficas clave para que la Armada de Estados Unidos apoyara las operaciones en el Gran Pacífico. Desde los puertos peruanos y más allá hasta las islas Galápagos, los planes estadounidenses también se centraron en los acercamientos oceánicos al canal de Panamá y hacia Guam, Hawái y Kisk[14]. Desde una perspectiva comercial, las ciudades peruanas también atrajeron el interés de los empresarios estadounidenses en las industrias de la marina mercante y la aviación[15]. Los intereses comerciales en América del Sur se centraron en última instancia en las Misiones Navales de Estados Unidos en Brasil y el Perú. Por encima de todos los demás estadounidenses expatriados en el Perú, Grow se destacó como el intermediario clave. En diciembre de 1923, Grow reportó al Jefe de la Misión en Lima, contraalmirante Clark W. Woodward.

El comportamiento pulido de Grow y la experiencia en Washington le brindaron innumerables oportunidades para obtener acceso a información privilegiada. Grow vestía trajes caros y uniformes a medida de las mejores mercerías de Londres, París y Nueva York. Junto con su esposa celebraban regularmente fiestas en su casa y asistían con frecuencia a reuniones oficiales como amigos de confianza del gobierno peruano. Mientras tanto, Grow recogió chismes para su uso en informes quincenales de la Misión Naval de Estados Unidos en el Perú. También intercambiaba chismes entre amigos de confianza con el fin de fomentar otras oportunidades[16].

Moffett mantuvo el mando estratégico directo sobre Grow, aunque bajo la supervisión simultánea de Woodward en el Perú. El Capitán de Navío Charles G. Davy, coordinó los esfuerzos entre otras divisiones.

---

13. PYE, Anne Briscoe y SHEA, Nancy. The Navy wife. Nueva York: Harper & Brothers. 1942, pp. 131-183.
14. FROST, Holloway H. The conduct of an overseas naval campaign. Washington, D.C.: Navy Department. 1920, pp. 1-60.
15. HIATT, Willie. The rarefied air of the modern. Airplanes and Technological Modernity in the Andes. Nueva York: Oxford University Press. 2016, pp. 88-90, 133-134, 179, 191.
    NEWTON, óp. cit., 188-190 y 250-251.
16. PACKARD, Wyman H. A Century of U.S. Naval Intelligence. Washington, D.C.: Naval Historical Center. 1996, p. 82.
    GARCÍA ESPOSITO, Karina F. Naval Diplomacy and the making of an unwritten alliance. Morgantown: West Virginia University. 2017, pp. 187-268.
    CHRISTENSON, Joel C. From gunboats to good neighbors: U.S. Naval Diplomacy in Peru, 1919-1942. Morgantown: West Virginia University. 2013, pp. 150-170.



Habiendo completado sus estudios en el Naval War College en 1923, el Capitán de Navío Sherwoode A. Taffinder también ayudó a Grow con la planificación de la futura organización de los Servicios Aéreos Navales del Perú[17]. El Comandante Emory D. Stanley, del Cuerpo de Suministros Navales, ayudó a Grow a organizar contratos y suministros para el esfuerzo. Los Comandantes John N. Jordan y John J. Luchsinger también ayudaron a Grow a organizar contratos multimillonarios con compañías de aviación civil, como Boeing, Pan-American y, finalmente, Delta Airlines[18].

Grow fue pionero en esfuerzos para explotar todo el potencial de la aviación naval en la campaña estratégica más amplia para unificar el hemisferio americano por mar y aire. Su asociación anterior con Artemus L. Gates también resultó útil en la negociación de medios para apoyar la misión en el Perú. Otros veteranos de la aviación de la Primera Guerra Mundial ayudaron además a Grow a establecer los puntos de anclaje para el futuro desarrollo de la colaboración naval, incluido Juan Leguía Swayne, el hijo del Presidente de Perú, Augusto B. Leguía, que resultó decisivo en la competencia por la influencia en el Perú. A través de su estrecha asociación, Grow fomentó una relación muy especial con la familia Leguía[19]. Para disgusto de los británicos y franceses, Grow ganó el control total sobre el desarrollo de las Fuerzas Aéreas Navales del Perú[20].

Los competidores franceses abandonaron los esfuerzos para fomentar las relaciones con los peruanos, aunque los británicos continuaron trabajando en los márgenes con Grow y la Misión Naval de Estados Unidos en el Perú. Coincidiendo con estos esfuerzos, ayudó a coordinar la visita del General retirado del Ejército de Estados Unidos John J. Pershing, en su gira de buena voluntad por América del Sur. En la planificación conjunta del Ejército y la Marina, América del Sur siguió siendo un foco importante en los planes de estudio de la Escuela de Guerra Naval en Newport, Rhode Island[21]. La estrategia estadounidense en América del Sur también reflejó esfuerzos más amplios para contrarrestar la influencia del Komintern Internacional de la Unión Soviética. El "Susto Rojo" de la década de 1920 definió de alguna manera el trabajo de Grow en el Perú[22].

La inteligencia siempre siguió siendo una tarea subyacente para los oficiales navales estadounidenses a la hora de servir a los propósitos del Departamento de la Marina en Washington. Con un arreglo burocrático verdaderamente notable, Grow recibió una autorización especial del Departamento de la Marina para aceptar el mando pleno y autónomo como Inspector General del Servicio de Hidroaviación de la Marina de Guerra del Perú. Conservó el rango de Capitán de Corbeta en la Lista Activa de la Armada de Estados Unidos con un largo atado administrativo a la Misión Naval de

17. LAGUERRE KLEIMANN, Michel. Misión Naval Americana en el Perú (1920-1933/1938-1969). Lima: Marina de Guerra del Perú. 2020, p. 252.
18. HIATT, óp. cit., pp. 88-90, 133-134, 179, 191. NEWTON, óp. cit., pp. 188-190 y 250-251.
19. QUIROZ, óp. cit., pp. 211-246.
20. Ibíd., p. 238.
21. HATTENDORF, John B., SIMPSON, Benjamin Mitchell III y WADLEIGH, John R. Sailors and Scholars: The Centennial History of the U.S. Naval War College. Newport: Naval War College Press. 1984, p. 61.
BELL, Christopher M. Pensar lo impensable: Estrategias navales británicas y estadounidenses para una guerra angloamericana, 1918-1931. La Revista Internacional de Historia, noviembre de 1997. Vol. 19, nro. 4, pp. 789-808.
CHILD, John. From 'Color' to 'Rainbow': U.S. Strategic Planning for Latin America, 1919-1945. Revista de Estudios Interamericanos y Asuntos Mundiales, mayo de 1979. Vol. 21, nro. 2, pp. 233-259.
22. LEUCHTENBERG, William E. The perils of prosperity. Chicago: Universidad de Chicago. 1993, pp. 66-85.



Estados Unidos en el Perú. También mantuvo la línea directa a Moffett como Jefe de BuAer. Al año siguiente, Grow recibió las autorizaciones adicionales para aceptar un nombramiento directo al rango más alto de Capitán de Navío en la Marina de Guerra del Perú. Leguía le dio toda la autoridad para actuar por su cuenta en la negociación de contratos, el reclutamiento de futuros aviadores en la Marina de Guerra del Perú, y en la educación sobre la historia y los fundamentos de las nociones estadounidenses de poder marítimo, estrategia naval y doctrina táctica[23].

Grow negoció los contratos para permitir que la estrategia naval de Estados Unidos estableciera a Brasil y el Perú como los puntos de anclaje clave desde los que operaban las fuerzas estadounidenses para proteger el canal de Panamá de posibles adversarios en Europa y Asia. En 1926, también reconoció su egoísta oportunidad de hacer una fortuna por su cuenta. Después de haber equipado a la Marina de Guerra del Perú con hidroaviones de construcción estadounidense de varios diseños avanzados, Grow molestó un poco a sus superiores en el Departamento de la Marina al presentar su solicitud formal de renunciar a la Armada de Estados Unidos[24]. La solicitud de Grow llevó al Jefe de Operaciones Navales, Almirante Edward E. Eberle, a solicitar una aclaración al Jefe de la Misión Naval en Perú, Capitán de Navío Alfred G. Howe. Además, Eberle consideró que "es muy esencial para el éxito futuro de la Misión que los miembros sean oficiales [en el] periodo de la lista activa"[25]. Continuó preguntando a Howe si el empleo de Grow en "condición de civil cumple con [la] aprobación del Gobierno peruano"[26]. El Departamento de la Marina aprobó a regañadientes la solicitud de Grow de renunciar con una fecha efectiva del 31 de diciembre de 1926[27].

Volando los Andes

Los esfuerzos en curso para unificar a los peruanos bajo el régimen de Leguía dependían de los tratos de backchannel de Grow. El Coronel del Ejército peruano Juan O'Connor y Juan Leguía Swayne ayudaron a Grow en la organización de planes para unificar la aviación comercial bajo su control personal y avanzar en las políticas de la administración Leguía. Grow también participó en la pelea entre el Perú, Bolivia y Chile. Grow ideó un esquema para usar aeronaves para solidificar las reclamaciones peruanas a lo largo de las fronteras geográficas con Bolivia y Chile. En la edición del 19 de enero de 1927 del *New York Times*, bajo el provocador título "Perú volará aviones a través de los Andes. Comandante Grow habla del nuevo servicio de Lima a Iquitos, el centro del Caucho", Grow explicó que las provincias de Tacna y Arica pertenecían al Perú. "El Perú tiene todo el derecho a las provincias", declaró Grow, que "nunca pertenecieron a Chile"[28]. Significativamente, Grow también aceptó el crédito por entregar un estimado de

23. LAGUERRE KLEIMANN, *óp. cit.*, pp. 285-304.
24. College Park, Maryland, National Archives and Records Administration (NARA), Record Group 80, "Secret and Confidential Correspondence of the Office of the Chief of Naval Operations and the Office of the Secretary of the Navy, 1919-1927". Chief of Naval Operations to the Head, Naval Mission to Peru, 5 october 1926, database with images Fold3 234-1 to 238-11, p. 29. [Consulta: 20 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://www.fold3.com//title/809/confidential-correspondence-of-the-navy-1919-1927
25. Ibíd.
26. Ibíd.
27. Washington, D.C., Sixty-Ninth Congress, "Register of the Commissioned and Warrant Officers of the United States Navy and Marine Corps". 1 de enero de 1927, p. 44.
28. "Perú volará aviones a través de los Andes. Comandante Grow habla de un nuevo servicio desde Lima a Iquitos, el centro de Caucho. *The New York Times*, 19 de enero de 1927, p. 8.



El Capitán de Navío Harold B. Grow de pie en el centro con otros aviadores de la Marina de Guerra del Perú en el aeródromo de Las Palmas el 26 de febrero de 1930.

dos millones de dólares en lingotes de oro en su viaje en el vapor de la Pacific Steam Navigation Company, SS Ebro. Depositó el oro en las bóvedas del Banco Nacional de Comercio de Nueva York[29].

A través de conexiones personales, Grow negoció un lucrativo contrato para adquirir un escuadrón de Keystone Pronto K-55 de fabricación estadounidense[30]. Diseñados para satisfacer las necesidades del Servicio Postal de Estados Unidos, el avión de ala fija también proporcionó suficiente capacidad de carga y capacidad a gran altitud. El diseño ágil finalmente demostró ser ideal para vuelos de largo alcance sobre la cordillera de los Andes. El 26 de octubre de 1927, Grow voló junto con el Capitán de Corbeta Leonardo Alvariño Herr en un K-55 de Lima a San Ramón[31]. El corto vuelo de 140 millas requirió que Grow y Alvariño empujaran todos los límites para alcanzar una altitud suficiente, a fin de hacer el peligroso salto sobre los Andes.

29. Ibíd.
30. LAGUERRE KLEIMANN, óp. cit., pp. 285-304.
31. HIATT, Willie. Volando 'Cholo': Incas, aviones y el construcción de la Modernidad Andina en la década de 1920 Cuzco, Perú. Las Américas, enero de 2007. Vol. 63, nro. 3, pp. 327-358.



En los meses siguientes, Grow continuó enmarcando la visión de la organización civil-militar peruana mediante el patrocinio de expediciones arqueológicas aéreas en las zonas más remotas del Perú y las aguas inexploradas del río Amazonas. Grow presentó obedientemente informes de sus hallazgos a ONI en Washington[32].

Acrobacias de gran altitud y expediciones aéreas en las selvas de América del Sur impulsaron a Grow a la escena internacional. Se ubicó entre las grandes celebridades de la aviación en los medios internacionales[33]. El empresario estadounidense Robert Campbell Reeve financió a Grow en la planificación de la operación[34]. Reeve y Grow también se coordinaron con James D. Summers en el Departamento de Comercio para asignar a los Tenientes del Ejército de Estados Unidos James Doolittle y William H. McMullen para demostrar los diseños de aviones Curtiss en varios puertos de América del Sur. El 26 de febrero de 1928, Doolittle voló un Curtiss R3C2 "Hawk" equipado con pontones y McMullen voló un Curtiss R3C2 "Falcon" equipado con tren de aterrizaje con ruedas entre Lima y La Paz en el Perú. Doolittle también realizó el vuelo sobre los Andes para llegar a Chile en septiembre[35].

Grow se encontraba en la cima de las montañas de fama internacional y aclamación pública por hazañas heroicas con la Marina de Guerra del Perú. También dirigió las negociaciones entre Pan-American Airlines y el gobierno peruano para formar la Aerolínea Pan-American-Grace (PANAGRA). Los vuelos comerciales entre América del Sur y América del Norte comenzaron en 1928[36]. En enero del año siguiente, Grow publicó un artículo ilustrado en el New York Times bajo el seductor título de "Opening an air route through wildest Peru: Pioneer fliers had many adventures in mountain storms and fogs before Iquitos on the Amazon headwaters was linked closely with Lima"[37]. PANAGRA representó un gran triunfo para Grow. La aerolínea también marcó un hito importante en la relación especial entre el Perú y Estados Unidos[38].

PANAGRA proporcionó la cobertura ideal para que Grow promueva los intereses estratégicos más amplios de Estados Unidos en América del Sur. Los pilotos comerciales de la línea aérea tenían con frecuencia conexiones con los servicios militares y navales americanos. Muchos reportaron regularmente sus observaciones desde sus viajes por el mundo en los departamentos de Estado, Marina y Guerra[39]. Grow cayó en esta

---

32. Pensacola, University of West Florida Archives and History Center (UWF), Peruvian Collection (M1968-07) Harold B. Grow Papers (Grow Papers), Box 3. "The other side of the mountain; or the air conquest of the Peruvian Amazon", manuscrito inédito de Grow. 27 de octubre de 1947.
GROW, Harold B. "Destellos íntimos del Perú bajo Leguía y la Revolución del 22 de agosto de 1930, por el Capitán H. B. Grow, Inspector General de Aviación del Perú". Con 3 páginas de relato biográfico. Mecanografiado, fotocopia.
33. BRADLEY, Samuel S. (Comp.). Aerospace Industries Association Aircraft Yearbook, 1929. Nueva York: Aeronautical Chamber of Commerce. 1927, pp. 233-234 y 473-474.
34. CLAYTON, óp. cit., pp. 104-168. QUIROZ, óp. cit., pp. 211-46. LAGUERR KLEIMANN, óp. cit., pp. 285-304.
35. UWF, Grow Papers. "Destellos íntimos del Perú bajo Leguía y la Revolución del 22 de agosto de 1930; by Captain H.B. Grow, Inspector General of Aviation in Peru". Manuscrito inédito del libro.
36. POPE, óp. cit., p. 70.
37. GROW, Harold B. Opening an air route through wildest Peru: Pioneer fliers had many adventures in mountain storms and fogs before Iquitos on the Amazon headwaters was linked closely with Lima. The New York Times, 6 de enero de 1929, p. 135.
38. KRUSEN, William A., MORRILL, Stephen, HARRIS, Harold R. Volando los Andes: La historia de Pan American Grace Airways y la aviación comercial en América del Sur, 1926-1967. Tampa: University of Tampa Press. 1997.
QUIROZ, óp. cit., pp. 211-246.
UWF, Grow Papers, "Intimate glimpses".
39. MOWRY, David P. Aspectos criptológicos de la inteligencia alemana. Actividades en América del Sur durante la Segunda Guerra Mundial. Ford Meade: Center for Cryptologic History. 2011, p. 45.
COLETTA, Paolo E. A Survey of U.S. Naval Affairs, 1865-1917. Lanham: University Press of America. 1987, p. 88.
CLAYTON, óp. cit., p. 137.



mezcla y se ganó un lugar particularmente importante como asesor de confianza de la administración Leguía. En diciembre, Grow ayudó a coordinar la visita del Presidente electo Herbert Hoover. Buscando solidificar los lazos con la administración Leguía, realizó la visita a Lima para enfatizar los compromisos de expandir las futuras relaciones especiales dentro del hemisferio americano.

La depresión económica mundial no logró calmar los ánimos de amistad y colaboración estratégica dentro de las filas de las Armadas de Perú y Estados Unidos. Grow sirvió como intermediario en la síntesis de alianzas personales para expandir el compromiso económico civil-militar en América del Sur[40]. Su conexión continua con la Misión Naval de Estados Unidos continuó prosperando con la llegada del Capitán de Navío William S. Pye. En su opinión, la educación naval profesional seguía siendo la clave para sintetizar las alianzas entre los profesionales navales[41]. Pye también se basó en gran medida en el asesoramiento de Grow para traducir el plan de estudios de la Escuela de Guerra Naval en Newport, Rhode Island[42]. Pye y Grow luego colaboraron con la administración de Leguía para establecer la Escuela de Guerra Naval del Perú en La Punta, Callao, cerca de Lima, el 17 de septiembre de 1930[43].

Los competidores extranjeros, por el contrario, utilizaron la estrecha relación entre las Armadas estadounidenses utilizando Grow para deslegitimar a la administración Leguía. El noble austriaco y Exoficial Naval, Peter Paul von Bauer, codiciaba oportunidades para ampliar el alcance de la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA)[44]. Conspiró con miembros del Partido Nazi Alemán en intentos de vender aviones Junkers W-33 y W-34. Estos diseños particulares más tarde evolucionaron en las variantes militares Junkers, incluyendo el JU-52, JU-86 y JU-188. Bauer unió fuerzas con el Teniente Coronel peruano Luis Miguel Sánchez Cerro para derrocar a la administración Leguía el 22 de agosto de 1930[45].

El Jefe de la Misión Naval de Estados Unidos, Pye, desempeñó el papel de intermediario neutral en las negociaciones entre la Junta de Arequipa bajo Sánchez Cerro y la administración Leguía. Utilizó el rango honorífico de Contralmirante de dos estrellas en la Marina de Guerra del Perú para contrarrestar los cargos más significativos de la junta de Sánchez Cerro. Pye muy probablemente salvó la vida de muchos peruanos al adoptar un enfoque diplomático informado al presidir las negociaciones entre la junta de Sánchez Cerro y la administración Leguía[46]. SCADTA se estancó, ya que PANAGRA continuó prosperando bajo el régimen provisional de Sánchez Cerro.

---

40. Nara RG 59, Expediente 823.30/76, Contrato Grow con el Gobierno peruano, Embajador en el Perú ante la Secretaría de Estado, 14 de febrero de 1929.
41. KOHNEN, David. Charting a new course: The Knox-Pye-King Board and Naval Professional Education, 1919-23. *Naval War College Review*, 2018. Vol. 71, nro. 3, pp. 126-127.
42. NARA, RG 38, Entrada 48-A, Recuadro 4, Misión Naval al Perú, "Operaciones para el Mes de Mayo". Pye a ONI, 29 de mayo de 1929.
43. LAGUERRE KLEIMANN, Michel. *U.S. Naval War College & Escuela Superior de Guerra Naval del Perú.* Lima: Escuela Superior de Guerra Naval del Perú y Naval War College. 2017, pp. 81-82.
44. ROSE, Alexander. *Empires of the sky. Zeppelins, airplanes, and two men's epic*. Nueva York: Random House. 2021, p. 280.
45. UWF, Grow Papers, "Destellos íntimos".
46. LAGUERRE KLEIMANN, *óp. cit.*, pp. 81-82.



Capitán de Navío Harold B. Grow como Gobernador Militar de las Islas Marshall durante la Segunda Guerra Mundial. Después de su regreso de Perú, Grow estableció la Bartley-Grow Aviation Corporation. Luego voló como aviador comercial para Trans-World Airlines (TWA), Delta Airlines y PANAGRA. Grow regresó a la Armada de los Estados Unidos y sirvió como Comandante de la Fuerza de Tarea 96.2.2 durante las operaciones en la campaña del Pacífico. Grow fue el primer estadounidense en aceptar la rendición formal de las Fuerzas Imperiales Japonesas en agosto de 1945.

¿Venda en los ojos, o un cigarrillo?

Grow compartió el destino de muchos amigos peruanos en previsión de enfrentar los cargos ofrecidos por la Junta de Arequipa. Inicialmente se sentó bajo guardia armada a bordo del crucero de la Marina de Guerra del Perú, BAP *Almirante Grau*. Sus captores luego encarcelaron a Grow con la familia Leguía y otros prisioneros de alto perfil. Grow se sentó en el bergantín en la Base Naval del Perú en la isla San Lorenzo. Compartió celda con Charles W. Sutton, el estadounidense rico con una plantación en Lambayeque[47]. Había ayudado a la administración de Leguía a desarrollar vastos sistemas de riego para mejorar el rendimiento agrícola en todo el Perú[48]. La madre de Grow, Evelyn Moore, se sumó al drama entre los titulares navideños de los periódicos estadounidenses y en entrevistas radiofónicas entre lágrimas. Señaló información de cartas escritas por Grow y Sutton en prisión para informar que la pareja "se encontró frente a un pelotón de fusilamiento"[49].

Los lectores estadounidenses se quedaron horrorizados por los dramáticos titulares que rodeaban a Grow y sus asociados de la administración Leguía. Presionado para explicar la situación, Sánchez Cerro justificó el encarcelamiento de Grow

47. "Former chief of Peru and son landed in Jail: Greenville man goes before New Tribunal for Trial". Mount Pleasant Daily Times, 2 de septiembre de 1930, p. 1.
48. QUIROZ, óp. cit., p. 231.
49. "Grow will return to United States". Mount Pleasant Daily Times, 11 de diciembre de 1931, p. 2.



en una entrevista con Associated Press. Sánchez Cerro declaró que "Grow es un mercenario [que] tenía la intención de sobrevolar Arequipa y bombardear la ciudad sin preocuparse por las tremendas consecuencias de su acción"[50]. Sánchez Cerro advirtió entonces que "Grow violó las reglas del código militar [y] lo procesaremos ante un consejo de guerra"[51]. El artículo de Associated Press enfatizó la afiliación de Grow con la Marina de Estados Unidos bajo el titular impreso sobre el pliegue en la página 1 del *New York Times* el 30 de agosto de 1930.

El procesamiento de un Oficial Naval estadounidense bajo acusaciones no probadas de espionaje y actividad mercenaria resonó en los medios de comunicación internacionales. La esposa de Grow, Elizabeth, escribió un conmovedor relato a su madre que apareció bajo los titulares de los periódicos estadounidenses. El Coronel Frederico Recaberren rebuscó en la casa de Grow mientras Elizabeth y su hijo adolescente, John, estaban de pie bajo guardia armada. La madre de Grow denunció el incidente a los medios de comunicación[52]. Dadas las circunstancias, la administración Hoover facultó a Pye para intervenir a puerta cerrada con la Junta de Arequipa. Pye negoció con Sánchez Cerro para orquestar los procedimientos en torno a Grow, su esposa e hijo, y otros afiliados de la administración Leguía[53]. Después de 22 días en una prisión peruana, Grow admitió que una bomba cayó sobre Arequipa. Luego explicó que la bomba cayó desde otro avión, pero que se usó para "llamar la atención sobre los carteles que condenaban la revolución, que los aviones fueron utilizados para dispersar"[54].

El buen vecino

La administración Hoover se escurrió para evitar otra situación escandalosa que involucró a asesores militares y navales estadounidenses en el Perú. Los titulares sobre Grow y la situación en Perú también influyeron en la política estadounidense en un año electoral. Hoover se enfrentó a críticas del candidato del Partido Demócrata, Franklin D. Roosevelt[55]. El retirado Capitán de Navío Dudley W. Knox aconsejó a Roosevelt a abrazar el esfuerzo de la administración Hoover para reducir la presencia militar estadounidense en América del Sur bajo la etiqueta más optimistamente enmarcada de la "Política de Buen Vecino"[56]. En marzo de 1933, declaró que en "la política mundial, yo dedicaría esta Nación a la política del buen vecino —el vecino que se respeta resueltamente a sí mismo y, porque lo hace, respeta los derechos de los demás—, el vecino que respeta sus obligaciones y respeta la santidad de sus acuerdos en y con un mundo de vecinos"[57].

---

50. "Corte marcial para H.B. Grow es ordenado por la Junta Peruana". *The New York Times*, 30 de agosto de 1930, p. 1.
51. Ibíd.
52. "Former chief of Peru and son landed in jail", óp. cit., p. 1.
53. Nara RG 38, Entrada E-194, Recuadro 1, Jefe de Misión Naval al Perú a Director de Inteligencia Naval. Informe especial sobre actividades de Misión. 22 a 26 de agosto de 1930, 31 de agosto de 1930.
54. "Perú libera a un aviador yanqui detenido por luchar contra los rebeldes: el Tribunal Especial decide que no tomó partido". *El Chicago Daily Tribune*, 1 de enero de 1931, p. 22.
55. DALLEK, Robert. *Franklin D. Roosevelt and American Foreign Policy, 1932-1945*. Nueva York: Oxford University Press. 1995, pp. 20-29.
FERRELL, Robert H. *American Diplomacy in the Great Depression: Hoover-Stimson Foreign Policy, 1929-1933*. New Haven: Yale University Press. 1957, pp. 215-230.
ROSENMAN, Samuel I. (Ed.). *The public papers and addresses of Franklin D. Roosevelt*. Nueva York: Harper Collins. 1950, pp. 2, 14, 130.
56. KOHNEN, David. *21st Century Knox: Innovation, Sea Power, and History for the Modern Era*. Annapolis: Naval Institute Press. 2016, pp. 1-15 y 121-130.
57. ROSENMAN, *óp. cit.*, p. 2.



Roosevelt compartía un entendimiento común sobre la influencia estratégica del poder marítimo estadounidense en tiempos de paz. El mes siguiente a su toma de posesión, Roosevelt enfatizó que "el panamericanismo debe ser el mismo que los que constituyen un buen vecino"[58]. En un discurso pronunciado en la Academia Naval, Roosevelt dijo: "Déjame decirte que desde el fondo de mi corazón [pausa], no solo como el Comandante en Jefe de los Estados Unidos, sino también como alguien que solo puede decir extraoficialmente [pausa], pero que te dice extraoficialmente que amo a la Marina de los Estados Unidos más que cualquier otra rama de nuestro gobierno"[59].

El Perú siempre fue un socio clave en el encuadre del futuro de la colaboración panamericana tanto en la paz como en la guerra. El poder marítimo siguió siendo el ingrediente clave durante las administraciones presidenciales tanto de Theodore como de Franklin Roosevelt. En todos los aspectos, la experiencia de Grow en el Perú reflejó la visión estratégica más grande del poder marítimo estadounidense. El imperialismo alimentó el ascenso de la Armada de Estados Unidos en la era de Theodore Roosevelt. Por el contrario, Franklin Roosevelt adoptó un enfoque más equilibrado al formular la visión de la colaboración panamericana, el "Buen Vecino" y la Armada de Estados Unidos de dos océanos como parte de las Naciones Unidas en la Segunda Guerra Mundial y más allá. Como participante en estos grandes eventos, Grow ayudó a sentar las bases para la futura colaboración entre el Perú, América del Sur y Estados Unidos durante un periodo crucial entre las guerras mundiales del siglo XX.



58. Ibíd., p. 14.
59. Kuehn *Agentes de Innovación*, 58. Un agradecimiento especial a John Kuehn por mostrar las diferencias entre el guion oficial y los comentarios extemporáneas, filmados y grabados en la Academia Naval en 1933.



Bibliografía

- BELL, Christopher M. Pensar lo impensable: Estrategias navales británicas y estadounidenses para una guerra angloamericana, 1918-1931. *La Revista Internacional de Historia*, noviembre de 1997. Vol. 19, nro. 4, pp. 789-808.
- BRADLEY, Samuel S. (Comp.). *Aerospace Industries Association Aircraft Yearbook, 1929*. Nueva York: Aeronautical Chamber of Commerce. 1927.
- BROWN, Arthur. *Volar el Atlántico en dieciséis horas. Con una discusión de aviones en el comercio y el transporte*. Nueva York: Frederick A. Stokes & Co. 1920.
- CAMP, Dick. Giants of the Corps: "Rugged Roy" Geiger and the Northern Bombing Group. Revista *Leatherneck*, mayo de 2006. Vol. 89, nro. 5, pp. 34-38.
- CHILD, John. From 'Color' to 'Rainbow': U.S. Strategic Planning for Latin America, 1919-1945. *Revista de Estudios Interamericanos y Asuntos Mundiales*, mayo de 1979. Vol. 21, nro. 2, pp. 233-259.
- CHRISTENSON, Joel C. *From gunboats to good neighbors: U.S. Naval Diplomacy in Peru, 1919-1942*. Morgantown: West Virginia University. 2013.
- CLAYTON, Lorenzo A. *Perú y Estados Unidos: el cóndor y el águila*. Althens: Universidad de Georgia. 1999.
- COLETTA, Paolo E. *A Survey of U.S. Naval Affairs, 1865-1917*. Lanham: University Press of America. 1987.
- DALLEK, Robert. *Franklin D. Roosevelt and American Foreign Policy, 1932-1945*. Nueva York: Oxford University Press. 1995, pp. 20-29.
- FERRELL, Robert H. *American Diplomacy in the Great Depression: Hoover-Stimson Foreign Policy, 1929-1933*. New Haven: Yale University Press. 1957.
- FROST, Holloway H. *The conduct of an overseas naval campaign*. Washington, D.C.: Navy Department. 1920.
- GARCÍA ESPOSITO, Karina F. Naval Diplomacy and the making of an unwritten alliance. Morgantown: West Virginia University. 2017.
- GROW, Harold B. Bombing tests on the *Virginia* y *New Jersey*. *Naval Institute Proceedings*, diciembre de 1923. Vol. 49, nro. 12, pp. 1987-1996.
- _____. Destellos íntimos del Perú bajo Leguía y la Revolución del 22 de agosto de 1930, por el Capitán H. B. Grow, Inspector General de Aviación del Perú. Con 3 páginas de relato biográfico. Mecanografiado, fotocopia.
- _____. Opening an air route through wildest Peru: Pioneer fliers had many adventures in mountain storms and fogs before Iquitos on the Amazon headwaters was linked closely with Lima. *The New York Times*, 6 de enero de 1929, p. 135.
- HAGEDORN, Dan. *Conquistadores del cielo: una historia de la aviación en América Latina*. Washington, D.C.: Smithsonian. 2008, pp. 209-210 y 223-225.
- HATTENDORF, John B., SIMPSON, Benjamin Mitchell III y WADLEIGH, John R. *Sailors and Scholars: The Centennial History of the U.S. Naval War College*. Newport: Naval War College Press. 1984.
- HIATT, Willie. *The rarefied air of the modern. Airplanes and Technological Modernity in the Andes*. Nueva York: Oxford University Press. 2016.
- _____. Volando 'Cholo': Incas, aviones y el construcción de la Modernidad Andina en la década de 1920 Cuzco, Perú. *Las Américas*, enero de 2007. Vol. 63, nro. 3, pp. 327-358.
- KING, Ernest J. Fleet Admiral Ernest J. King.
- KOHNEN, David. Charting a new course: The Knox-Pye-King Board and Naval Professional Education, 1919-23. *Naval War College Review*, 2018. Vol. 71, nro. 3, pp. 126-127.
- _____. *21st Century Knox: Innovation, Sea Power, and History for the Modern Era*. Annapolis: Naval Institute Press. 2016.



- KRUSEN, William A., MORRILL, Stephen, HARRIS, Harold R. *Volando los Andes: La historia de Pan American Grace Airways y la aviación comercial en América del Sur, 1926-1967*. Tampa: University of Tampa Press. 1997.
- KUEHN, John T. Agents of innovation. *The General Board and the design of the Fleet that defeated the Japanese Navy*. Annapolis: Naval Institute Press. 2008.
- LAGUERRE KLEIMANN, Michel. *Misión Naval Americana en el Perú (1920-1933/1938-1969)*. Lima: Marina de Guerra del Perú. 2020.
- _____. *U.S. Naval War College & Escuela Superior de Guerra Naval del Perú*. Lima: Escuela Superior de Guerra Naval del Perú y Naval War College. 2017.
- LEUCHTENBERG, William E. *The perils of prosperity*. Chicago: Universidad de Chicago. 1993, pp. 66-85.
- MOWRY, David P. *Aspectos criptológicos de la inteligencia alemana. Actividades en América del Sur durante la Segunda Guerra Mundial*. Ford Meade: Center for Cryptologic History. 2011.
- NAVAL HISTORY AND HERITAGE COMMAND (NHHC). Grow, Harold Bartley. Modern Biographical Files in the Navy Department Library. (Grow Official Biography).
- NEWTON, Wesley Phillips. *El cielo peligroso: diplomacia de aviación de Estados Unidos y América Latina, 1919-1931*. Miami: University of Miami Press. 1978.
- PACKARD, Wyman H. *A Century of U.S. Naval Intelligence*. Washington, D.C.: Naval Historical Center. 1996.
- POPE, Sharon S. *Harold B. Grow and the establishment of aviation in Peru, 1924-1930*. Pensacola: University of West Florida. 1973.
- PYE, Anne Briscoe y SHEA, Nancy. *The Navy wife*. Nueva York: Harper & Brothers. 1942.
- QUIROZ, Alfonso W. *Una historia de injerto sin consolidar en Perú*. Baltimore: John's Hopkins University Press. 2008.
- ROSE, Alexander. *Empires of the sky. Zeppelins, airplanes, and two men's epic*. Nueva York: Random House. 2021.
- ROSENMAN, Samuel I. (Ed.). *The public papers and addresses of Franklin D. Roosevelt*. Nueva York: Harper Collins. 1950.
- SMITH, Richard K. First Across: *La lucha transatlántica de la Armada de los Estados Unidos de 1919.* Annapolis: Naval Institute Press. 1973.
- STEIRMAN, Hy y KITTLER, Glenn D. *El primer vuelo transatlántico, 1919*. University Park: Pennsylvania State University Press. 1986.
- TRIMBLE, William F. *Admiral William A. Moffett: Architect of Naval Aviation*. Washington, D.C.: Smithsonian Institution Press. 1994.
- UWF, Grow Papers. "Destellos íntimos del Perú bajo Leguía y la Revolución del 22 de agosto de 1930; by Captain H.B. Grow, Inspector General of Aviation in Peru". Manuscrito inédito del libro.
- WILDENBERG, Thomas. *Billy Mitchell's War with the Navy: The Interwar Rivalry Over Air Power*. Annapolis: Naval Institute Press. 2014.



LOS VIGÍAS DEL DESASTRE: ADVERTENCIAS SOBRE EL PELIGRO DE UNA GUERRA ENTRE EL PERÚ Y CHILE ANTES DE 1879 Y LA NECESIDAD DE MANTENER LA SUPERIORIDAD NAVAL



Los vigías del desastre: advertencias sobre el peligro de una guerra entre el Perú y Chile antes de 1879 y la necesidad de mantener la superioridad naval



HISTORIADOR RODOLFO ALBERTO CASTRO LIZARBE

Bachiller en humanidades con mención en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú (2007), Licenciado (2009) y Magíster (2016) en Historia por la misma casa de estudios. Es autor de las obras *Marinos Notables del Perú*, volumen 2 (DIRINTEMAR, 2021) y *Cáceres, prefecto del Cuzco. Documentos inéditos (1877-1878)* (OLMC, 2014), además de prólogos y artículos. Obtuvo el segundo premio en el concurso de Historia "Inicios de la República" del Instituto de Estudios Histórico–Marítimos del Perú (2002). Ha colaborado en diversas investigaciones históricas y ha ejercido la docencia universitaria. Actualmente se desempeña como asistente del doctor José de la Puente Brunke en una investigación sobre los historiadores peruanos del siglo XIX.

RESUMEN

El autor revisa diversas advertencias acerca del peligro de una guerra entre el Perú y Chile y de la importancia de contar con la superioridad naval en el Pacífico sudamericano anteriores a 1879. No fueron pocas las advertencias, y quienes las realizaron, peruanos y también extranjeros, merecen ser rescatados por la Historia ya por cumplir con su deber, ya por su generosidad con esta tierra, ya por la lucidez de sus análisis, ya por su carácter visionario.

PALABRAS CLAVE

Perú, Chile, armamentismo, blindados, advertencias

ABSTRACT

The author reviews various warnings about the danger of a war between Peru and Chile and the importance of having naval superiority in the South American Pacific prior to 1879. There were not a few warnings, and those who made them, Peruvians and foreigners as well, deserve to be rescued by History, either for fulfilling their duty, for their generosity with this land, for the lucidity of their analysis, or for their visionary character.

KEYWORDS

Peru, Chile, armamentism, ironclads, warnings

Si oyó el sonido del cuerno y no tomó en cuenta el aviso, él es responsable y el centinela que dio el aviso no tiene nada que temer
(Ezequiel 33: 5)

Las dos enormes olas que han embestido nuestra nación en el curso de un año y meses nos interpelan acerca de la capacidad de prevención y preparación frente a los desastres. Evocan por tanto el recuerdo de otra catástrofe, la de 1879, que igualmente halló al Perú dispuesto a resistir con valor pero sin los recursos materiales ni la organización necesarios. Este 2021 se cumplen 150 años desde que se iniciaran las acciones legislativas para la adquisición de blindados por parte de Chile, la que inclinó la balanza naval de su lado. Sin duda hay que asimilar la lección de lo que cuesta la imprevisión, y por lo mismo la historia debe también hacer justicia a quienes otearon el horizonte y advirtieron los escollos hacia los que enrumbaba el Perú.



Lo que dijo y no dijo Castilla

Aunque "parece que no existe certificación documentaria de la aislada y muy citada frase que se atribuye a Castilla quien, se dice, recomendó que cuando Chile comprara un buque el Perú debía comprar dos"[1], hay un fondo de verdad en la intención de que el Perú mantuviese la superioridad naval, a juzgar por este párrafo de la carta de Castilla al General Pedro Cisneros del 12 de abril de 1847:

> Las noticias de Europa son buenas Flores ha concluido del todo. El señor Iturregui me da esperanzas muy fundadas de que allí conseguiremos una fuerte suma de dinero con que podamos atender sobradamente a los gastos de guerra que nos provoca Ballivián, y completar nuestra escuadra que será la más fuerte de la América del Sur[2].

Aquí se señalan directamente dos amenazas: una ya superada (la proyectada expedición monarquista del General venezolano Juan José Flores) y otra que se hallaba vigente (la tensión con Bolivia, presidida por el General José Ballivián). Tener la escuadra más fuerte de América del Sur no era un factor necesario para enfrentar con éxito a Bolivia; podía sí llegar a ser indispensable en caso de enfrentar alguna intentona monarquista como la de Flores o algún ataque de una potencia europea, tal como el habido en 1844 con el embargo de la escuadra peruana en Islay y el bombardeo de Arica por parte de las fuerzas navales británicas. Pero el análisis no se agota allí, pues la comparación "la más fuerte de la América del Sur" alude tácitamente a buscar la superioridad frente a Chile, pues los otros países de la región estaban ya en una correlación de fuerzas navales favorable al Perú o poseían costas



Ramón Castilla y Marquesado (1797-1867).

en el Atlántico, a las que difícilmente se podía concebir enviar a nuestra flota.

Por si no bastara interpretar lo tácito, tenemos el siguiente comentario explícito tomado de una nota al pie de un artículo publicado en el periódico arequipeño *La Bolsa*, escrito por Manuel Amat y León Corrales y fechado el 28 de octubre de 1881, en plena Guerra con Chile:

> Ramón Castilla, uno de los siete jefes de la revolución de este nombre, ha sido sin disputa uno de los primeros generales y de los primeros políticos del Perú. Es tiempo ya de que la historia haga justicia a su previsión, a su patriotismo y sobre todo

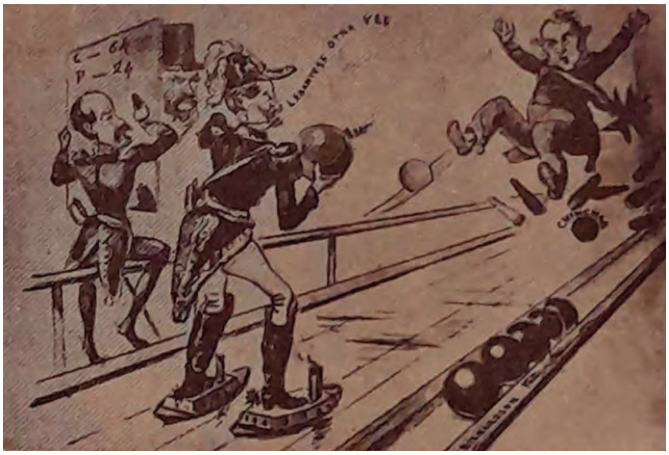
1. ROMERO, Fernando (1984). Historia Marítima del Perú, tomo VIII, volumen 1. Lima: IEHMP, pág. 368.
2. INSTITUTO LIBERTADOR RAMÓN CASTILLA (1963). *Archivo Castilla*, tomo III. Lima: INSTITUTO LIBERTADOR RAMÓN CASTILLA, pág. 185.



> a su odio contra Chile. Si los congresos y los gobiernos que le sucedieron hubiesen escuchado sus consejos, no tendríamos hoy que lamentar los desastres de Punta Angamos, del Campo de la Alianza, de Arica, San Juan, Chorrillos y Miraflores[3].

El contexto puede llevar a cuestionar la autenticidad de la frase. Pero además del precedente de 1847 tenemos que el autor fue hijo del coronel Manuel Amat y León, que a su vez tuvo cercanía a Castilla, pues junto con él y otros cinco jefes apresó en agosto de 1829 a las autoridades arequipeñas que conspiraban con el caudillo Andrés de Santa Cruz para entregarle dicho departamento[4]. Deben de ser estos los "siete jefes de la revolución de este nombre" que menciona Amat, aunque no aclara a qué revolución se refiere ni especifica su nombre. En todo caso, aparece ya señalado Chile y la mención a Angamos apunta al poder naval.

A tres lustros del fin de la contienda, hallamos a don Manuel González Prada diciendo lo siguiente en la conferencia "Los partidos y la Unión Nacional", un 21 de agosto de 1898: "Castilla, soldado sin educación ni saber pero inteligente y avisado, comprendió muy bien que al Perú le convenía ser potencia marítima. *Cuando los chilenos construyan un buque de guerra*, decía, *nosotros debemos construir dos*"[5]. La frase sufriría alteraciones: "Cuando Chile forme un batallón, formemos dos nosotros; cuando construya un buque de guerra, construyamos nosotros dos"[6]. "El General Castilla decía cuando le hablaban de Chile: 'cuando este país compre un bote el Perú debe comprar dos', etc"[7]. "Si Chile compra un buque, el Perú debe comprar dos"[8].



En esta caricatura Ramón Castilla enfrenta al marino español Luis Hernández Pinzón, quien comandó la escuadra que tomó las islas de Chincha; nótese que el mariscal está parado sobre dos buques blindados de casamata como los utilizados en la Guerra de Secesión de los Estados Unidos. De hecho, ya en 1861 Castilla había estado interesado en la adquisición de un blindado. Tomada de Jorge Basadre: Historia de la República del Perú, tomo IV (1964).

Antecedentes de mala relación

En 1865, cuando la escuadra española operaba en las aguas del Pacífico sudamericano, el representante diplomático de Chile en Ecuador, Nicolás Hurtado, firmó las bases de una alianza en la que Ecuador se comprometía a declarar la guerra contra España en caso de estallar la guerra entre España y Chile, a cambio de que Chile se comprometiese a defender a Ecuador en caso de que lo ofendiera u hostilizara el Perú. Paz Soldán sostiene que Ecuador estaba

3. AHUMADA, Pascual. *Recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias i demás publicaciones referentes a la guerra.* Tomo VI. Valparaíso: Imprenta i Librería Americana. 1889, p. 313.
4. BASADRE, Modesto. *Diez años de historia política del Perú (1834-1844)*. Lima: Editorial Huascarán. 1953, p. 31.
   CARBONE, Francisco. Manuel Amat y León Corrales. S. f. [Consulta: 19 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://gw.geneanet.org/fracarbo?lang=es&pz=francisco+javier+manuel&nz=carbone+montes&p=manuel&n=amat+y+leon+corrales
5. GONZÁLEZ PRADA, Manuel. *Horas de lucha.* Buenos Aires: Editorial AméricaLee. 1946, p. 11.
6. IZCUE, José A. de. Castilla y San Martín. *El Ateneo*, 1900. Vol. III, nro. 15, p. 221.
7. MUÑIZ, Carlos María. *Historia del patriotismo, valor y heroísmo de la Nación Peruana en la guerra con Chile*. Tomo II. Arequipa: Tipografía Muñiz. 1909, p. 364.
8. CÁCERES, Andrés A. *La guerra entre el Perú y Chile (1879-1883).* Extracto de las Memorias de mi vida militar. Madrid, Berlín, Buenos Aires, Ciudad de México: Editora Internacional. 1924, pp. 20-21.





Manuel B. Cisneros (1830-1881)

resentido con el Perú pues le atribuía sin fundamento el haber protegido la invasión del General Urbina. Manuel Benjamín Cisneros, representante diplomático del Perú en Ecuador, anunció en un despacho de diciembre de 1865 haber conseguido información respecto a tal pacto secreto e inclusive copia de las bases; el pacto había sido "acordado en conferencias, y consignado en dos notas, fechadas a fin del año corriente la una, y a principio de Junio la otra, y cruzadas entre el Señor Don Pablo Herrera Ministro de Relaciones Exteriores del primer Estado, y el Señor Don Nicolás Hurtado, Encargado de Negocios del segundo". Agregaba Cisneros que el acuerdo era asunto del ex presidente Gabriel García Moreno[9]. Éste terminó su mandato el 30 de agosto de 1865, de lo que deducimos que Cisneros erró en la expresión "a fin del año corriente"; ya que además lo dice antes de aludir a la nota de principio de junio, es evidente que quiso decir "a fin del año pasado". Tal acuerdo se comprende por el contexto en que se realizó, pues gobernaba en el Perú el General Juan Antonio Pezet, partidario de una solución pacífica al conflicto con España, a diferencia de lo que planteaban Chile y el General Mariano Ignacio Prado.

Pero a mediados de 1866 el diplomático chileno Aniceto Vergara Albano propuso al presidente boliviano, General Mariano Melgarejo, una alianza contra el Perú: Chile apoyaría a Bolivia para apropiarse del litoral peruano hasta el morro de Sama a cambio de que Chile recibiera el litoral boliviano; poco después, en agosto, el canciller chileno Álvaro Covarrubias renovó la propuesta y también se sumaron a tales afanes "muchas personas notables de Chile". Asegura Paz Soldán que el proyecto ya se "había insinuado" en 1832. Respecto a aquella primera insinuación, los únicos documentos que presenta Paz Soldán son extractos de comunicaciones del representante peruano en Bolivia, Pedro Antonio de La Torre, fechadas en Chuquisaca el 26 de octubre y 12 de noviembre de 1832; en la primera refiere como posible plan boliviano el incitar a Chile contra el Perú, en la segunda alude a la amenaza "de una invasión por parte de Chile; con justos motivos para recelar que Bolivia se una a aquel estado"[10]. No aparece mencionado el canje territorial en dichos extractos.

Retornando a 1866, se trata de un contexto en que el Perú, Chile, Bolivia y Ecuador ya eran aliados frente a España. La guerra civil peruana había concluido con la victoria de Prado en noviembre de 1865. No había pues justificación alguna para que Chile y Bolivia pactaran contra el Perú, menos para

9. PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe. *Narración histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia*. Buenos Aires: Imprenta y Librería de Mayo. 1884, pp. 8 y 769-779.
10. *Ibíd.*, pp. 6-9.





Alvin P. Hovey (1821-1891)

arrebatarle territorio. Podrá la historiografía chilena poner en cuestión la versión del coronel boliviano Mariano Donato Muñoz[11], en la que se basó Paz Soldán, pero existen fuentes diplomáticas estadounidenses que confirman que Chile era un aliado del cual el Perú debía recelar. Dice lo siguiente el diplomático boliviano Jorge Gumucio:

> A pesar de la aproximación de Chile con Bolivia y Perú ante el peligro español durante ese tiempo, el informe del diplomático chileno Marcial Martínez, Ministro en el Perú, recomendaba que Chile enviara un destacamento militar contra el Perú, como única forma de solucionar en 1866 las divergencias que se daban con ese país. Al respecto, el enviado americano en Lima envió tres notas entre septiembre y octubre del año 1867, informando la gravedad de esta situación y el peligro de un choque entre esas dos Repúblicas; confrontación que el Secretario de Estado consideraba como un problema muy serio que sería lamentado por muchos.
>
> El Ministro americano en Santiago de Chile, Sr. Kirlpatrick, informaba a su vez, en febrero de 1868, que no creía que el choque entre Chile y Perú era inminente, pero sí preveía que la total ausencia de simpatía entre peruanos y chilenos hacía temer que en algún tiempo más se podría dar un desafortunado acontecimiento de hostilidades entre ambos países[12].

A su vez, Romero reseña un despacho remitido por el diplomático estadounidense Alvin Hovey desde Lima el 29 de abril de 1868:

> Expresó en ese informe que el Perú y Chile se armaban y compraban buques con miras no a protegerse para el caso de una renovación del ataque español, sino de posibles ofensivas del uno sobre el otro. Opinó que si la marina peruana mantenía su supremacía sobre la chilena, la paz prevalecería; pero que si Chile obtenía preponderancia naval, la guerra entre ellas sería inevitable[13].

No concordamos con que las adquisiciones del Perú por esos años tuvieran por objeto precaverse de un ataque chileno, pues ya la flota peruana tenía clara superioridad desde la década anterior. Por lo demás, los cálculos de Hovey acertaron. Concurrentemente, el diplomático francés Edmundo de Lesseps en un despacho fechado en Lima el 13 de mayo de 1868 reflexionaba de este modo:

---

11. VILLALOBOS, Sergio. *Chile y Perú: la historia que nos une y nos separa 1535-1883*. Santiago: Editorial Universitaria. 2002, pp. 96-99.
12. GUMUCIO, Jorge. *Estados Unidos y el mar boliviano. Testimonios para la historia*. Nueva York: edición privada. 1985, p. 111. Sus fuentes son: Despatches, Peru, Nota Nro. 89, 90 y 93, Alvin P. Hovey a William H. Seward, Lima, 22 de septiembre y 14 de octubre de 1867, respectivamente; y Despatches, Chile, Nota Nro. 99, J. Kirlpatrick a William H. Seward, Santiago, 1 de febrero de 1868.
13. ROMERO, Fernando. *Historia marítima del Perú*. Tomo VIII, volumen 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1985, p. 745.



> Arreglado este incidente ¿se evitarán conflictos ulteriores y estará bien asegurada la paz entre las dos repúblicas vecinas? No lo pienso. Si el arreglo de Londres constituye realmente un preliminar de la paz entre España y Chile, la cuádruple alianza habrá dejado de existir, y la lucha me parece inevitable entre dos países divididos por antipatías seculares y que sólo se habían unido un momento por las necesidades de la defensa común[14].

El aludido incidente era el arreglo del 7 de febrero de 1868 entre Chile y España para retirar sus buques retenidos en Inglaterra: dos corbetas chilenas y dos blindados españoles. Según la versión chilena hubo conformidad de los representantes diplomáticos peruanos en Inglaterra y Chile, pero el gobierno peruano sostenía que no había acordado formalmente con el chileno acerca de tal pacto con España[15]. El diplomático peruano José Antonio García y García, en oficio fechado en Washington el 8 de abril de 1868, expuso su sospecha acerca de las verdaderas intenciones de Chile, ya que dichas corbetas no eran capaces de medirse con los buques españoles y la guerra con España languidecía:

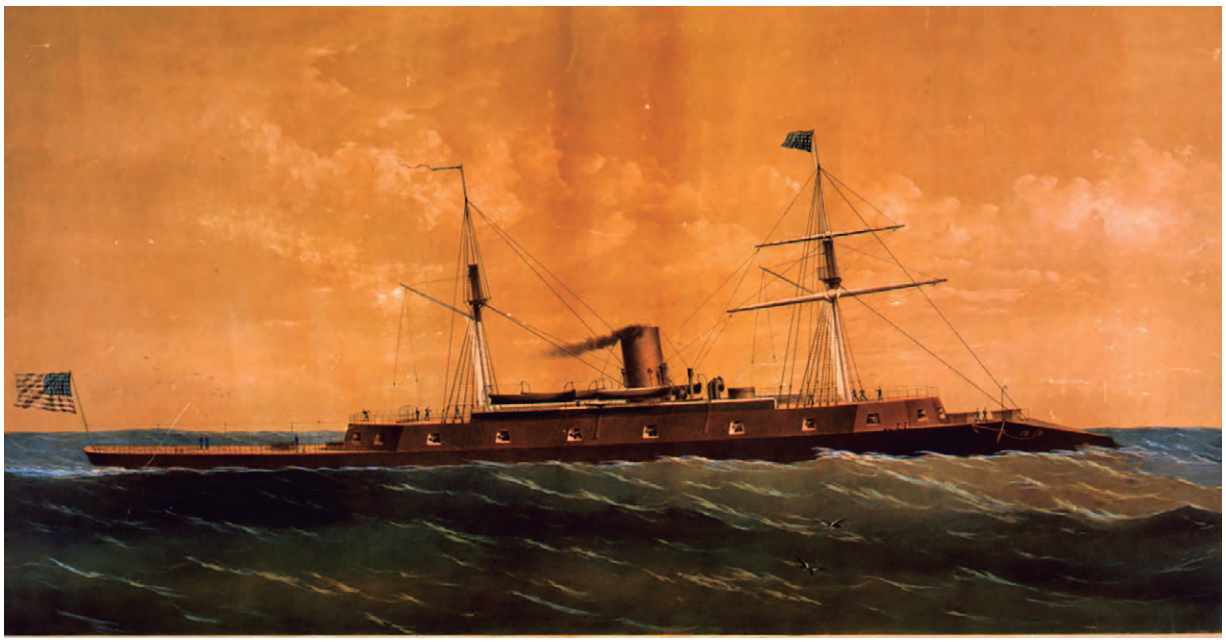
> Deteniendo seriamente su mirada en los antecedentes y en el carácter de las relaciones entre el Perú y Chile, cuya perturbación sería funesta para ambos países y un nuevo escándalo en América, US. podrá medir exactamente la tendencia y alcance de lo que se ha hecho, darse cuenta del destino de esos buques, que se solicitan festinatoriamente a última hora; si se les llama acaso del Pacífico, si se les necesita allí, y conjurar con prudencia y firmeza toda alteración de la paz entre las dos Repúblicas[16].

Mariano Felipe Paz Soldán no solo se ocupó del asunto al escribir su *Narración histórica*... unos tres lustros después, en plena contienda con Chile. Estuvo pendiente desde el momento de los hechos, según se ve en su carta al poeta Luis Benjamín Cisneros del 12 de diciembre de 1868: "Con Chile también tenemos la desagradable cuestión del arreglo de la salida de los monitores [sic] españoles y chilenos de Londres"[17].

A todo esto debe agregarse el clima de tensión entre los marinos peruanos y chilenos. "La escuadra presuntamente aliada" es precisamente el título que da Romero al acápite en que desarrolla el punto. Refiere que trató de disiparse la tensión con los nombramientos del almirante Manuel Blanco Encalada, argentino al servicio de Chile desde la Independencia, como jefe de la escuadra aliada, en abril de 1866, y de José María Salcedo, chileno al servicio del Perú desde la Independencia, como jefe de la escuadra peruana, el 6 de junio de 1866. Sostiene que fueron apenas "placebos" y que desde el punto de vista del material a flote la escuadra era propiamente peruana, más desde la llegada del *Huáscar* y la *Independencia*[18].

Por su parte, Melo afirma que cuando la *Unión* al mando del Capitán de Fragata Miguel Grau zarpó de Huito hacia Valparaíso para recoger a Blanco Encalada, fue cañoneada por una batería chilena compuesta por cañones rescatados de la fragata peruana *Amazonas*, que había varado frente a Abtao cuando la piloteaba como práctico un oficial chileno. Admite que no se lo puede culpar por haber seguido las órdenes del Capitán

14. WAGNER, Alberto (1981). *Historia Marítima del Perú*, tomo VII. Lima: IEHMP, pág. 467.
15. PAZ SOLDÁN, *op. cit.*, pág. 12. WAGNER, op. cit., pág. 466.
16. PAZ SOLDÁN, *op. cit.*, pág. 13.
17. BIBLIOTECA NACIONAL DEL PERÚ, Correspondencia Particular – Onomástico. Mariano Felipe Mariano Felipe Paz Soldán a Luis Benjamín Cisneros. Lima, 12 de diciembre de 1868.
18. ROMERO, *op. cit.*, págs. 583 y 714-715.



USS *Dunderberg*

de Navío Juan Williams Rebolledo, ni a éste de haber escogido a propósito que el convoy en que iba la fragata navegase por un paso estrecho en vez de uno ancho. Respecto al incidente con la *Unión*, que resultó ilesa por la mala puntería de los artilleros, según la explicación chilena se debió a una orden de no dejar salir a las corbetas peruanas que por olvido no se había revocado, orden dada por Williams ante una propuesta de los marinos peruanos para sorprender a la escuadra española en Valparaíso. A decir de Melo, cuando arribaron a este puerto los nuevos buques peruanos (*Huáscar, Independencia, América* y *Unión*), la comparación con la vieja *Esmeralda* y la pequeña *Covadonga* debió de causar un gran efecto psicológico "en el alma soberbia de Chile". Cita al político chileno Juan de Dios Arlegui, quien en un discurso dijo: "Nosotros somos la cabeza, ellos el brazo que ejecuta", en alusión a los barcos peruanos. "Fue eso el 66, y desde entonces la cabeza se debatía por tener brazos propios", comenta Melo, para quien era indudable que la victoria peruana del 2 de mayo de dicho año despertó el rencor de Chile[19].

De hecho, en Chile había surgido ya en 1864 la idea de comprar buques blindados ante la presencia de la escuadra española[20]. A fines de 1866 el canciller chileno Covarrubias ordenó que las gestiones para comprar el blindado *Dunderberg* en los Estados Unidos continuasen, pero en secreto respecto al Perú[21]; ambos países aliados habían tratado anteriormente de adquirirlo a medias, cuando de pronto se paralizó la gestión por parte de Chile sin previo aviso[22]. Hacia 1867 Abdón Cifuentes urgió al presidente Joaquín Pérez a la adquisición de dos blindados a fin

19. MELO, Rosendo. Historia de la Marina del Perú. Tomo I. Callao: Museo Naval. 1980, pp. 221-222, 269, 270 y 316-317.
ARTEAGA, Justo y Domingo. Los constituyentes chilenos de 1870. Santiago: Imprenta de la Libertad. 1870, p. 561.
20. ROJAS, Ximena. Don Adolfo Ibáñez. Su gestión con el Perú y Bolivia, 1870-1879. Santiago: Editorial Andrés Bello. 1970, p. 72.
21. PAZ SOLDÁN, óp. cit., p. 14.
22. ROMERO, óp. cit., p. 745.



de que Chile estuviera preparado en caso de una ofensiva de la escuadra peruana, pero el gobernante no creía que el Perú rompiera con sus aliados (Chile, Bolivia y Ecuador). Como también puso reparos en el gasto, replicó Cifuentes con el ejemplo de las grandes pérdidas que había ocasionado la escuadra española: "Es probable que el Perú no nos acometa; pero si se tienta con su superioridad marítima ¿no es verdad que volveríamos a renovar aquel perverso negocio? Por no gastar a tiempo dos millones ¿podemos exponernos a perder otro ciento?" Pérez reconoció en su respuesta el pacifismo peruano: "No tema que el Perú nos traiga la guerra"[23].

Además de recelos y tensiones, vemos que asomaban proyectos hostiles hacia el Perú, pero sin que se definiera aún una política unívoca al respecto.

Triunfalismo, lucidez y profecía

Del lado peruano, el febril entusiasmo desatado por el triunfo en el Callao contra la escuadra española queda bien retratado en la correspondencia de Luis Benjamín Cisneros, quien se hallaba en Francia, dirigida al doctor José Casimiro Ulloa. La primera mención a tan fausta noticia aparece en la misiva fechada en París el 7 de junio de 1866:

> He recibido aquí la gran noticia del descalabro de los españoles en el Callao y de nuestro glorioso triunfo. [...] El triunfo del 2 de mayo (¡fecha de la fiesta nacional de los españoles!) ha sido exclusivamente peruano y bajo este punto de vista nos honra mucho más que el de Ayacucho. En estos países, como para muchos peruanos mismos, la sorpresa es grande, pues hasta ahora nos hemos creído, más débiles de lo que somos. Acabamos de ganar un noventa por ciento de consideración de la Europa. Ya saben las que se llaman grandes potencias que están unidos todos los países de la América Española y que sabemos y podemos defendernos. El 2 de mayo, puede, en mi concepto, marcar una nueva era de consideración exterior y de regeneración interior[24].



José Antonio García y García (1832-1886)

En la siguiente, nueve días después, agregó: "Los pormenores que traen los diarios son dignos de nuestra magnífica victoria. Está probado, Rojo, que el patriotismo nos sobra. ¡Quiera Dios que sepamos aprovechar en bien de la paz y del verdadero gobierno, esta sublime inflamación del espíritu público!"[25] Ante semejante exaltación patriótica, resulta muy significativo que el nieto del héroe del 2 de mayo de 1866 anotase muchos años después la siguiente reflexión sobre el impacto de aquella jornada:

23. ROJAS, *op. cit.*, pág. 71-72.
24. CISNEROS, Luis Benjamín. *Obras completas de Luis Benjamín Cisneros*. Tomo II. Lima: Librería e Imprenta Gil. 1939, p. 441.
25. *Ídem*, p. 443. Carta fechada en El Havre, 16 de junio de 1866.



> Convencidos de que éramos el primer país de América, arrullados aún con el recuerdo de la supremacía colonial, manoteando torpemente entre el oro del guano y el salitre, enorgullecidos con nuestra actitud del año 1866 –única victoria genuinamente nuestra, y nuestra para toda la América– no supimos guardarnos de las envidias que indolentemente despertábamos. De allí que danzáramos en una perpetua tertulia, en que nuestro proverbial don de gentes daba sus más ingeniosas, floridas y estériles muestras. Nos creíamos ricos y privilegiados, gastábamos sin tasa, disfrutábamos de la vida... Pero, vino la guerra y con la guerra la miseria[26].

Se dirá que es fácil ser general después de la batalla, pues Gálvez Barrenechea nació justamente tras la derrota con Chile. Pero no hacía falta esperar a tal acontecimiento, pues incluso un año antes de la victoria frente a España, hallamos la lúcida previsión de Carlos Lissón. Su realismo o pesimismo –comprensible en vista del contexto, pues escribe en 1865 y tras la ocupación de las islas de Chincha y la firma del tratado Vivanco-Pareja– contrasta con el entusiasmo que reinaría al siguiente año: "¿Qué condiciones de duración tiene esa mentida república y sociedad? Desaparecerá con el guano el día en que se agoten los depósitos o aquel en que una mano extraña toque su cómica decoración"[27]. No podía prever que lo que escribía movido por la agresión de España sería años después aplicable para la guerra con Chile, pero pronosticó certeramente.

Con todo, este catedrático sanmarquino no podía llegar en su vaticinio a la precisión que años antes había alcanzado una monja cajamarquina inspirada proféticamente, según una tradición oral. El lector es libre de creer en ella o no, pero sería injusto dejar de consignarla en este recuento. Apenas 20 días después de la victoria en el Callao, murió en Cajamarca sor Mercedes Espinach y González de la Puerta, del convento de la Inmaculada Concepción de dicha ciudad, quien ya llevaba tiempo con cierta demencia. Amalia Puga refiere que fue profetisa y que la mayoría de sus profecías se dieron cuando ya estaba enajenada. La citada escritora narra así la más llamativa:

> En verdad y justicia, y para crédito de la comunidad, queda dicho que toda ella se dolía y lamentaba fraternalmente del estado de la M. Espinach; pero hubo vez, por excepción, que unas novicias –muchachas irreflexivas– pretendieron embromarla burlescamente. Fue entonces cuando ella, resentida y en son de amenaza, lanzó aquel de sus pronósticos que más intriga, el que puede considerarse una cabal profecía, a saber: –"¡Cuando el presidente Pinto desate la guerra, las plantas de los chilenos profanarán este recinto!"
>
> Bien se calculará la suma de comentarios que en el claustro y la ciudad se hicieron en abril de 1879, a los 13 años de fallecida la M. Espinach y a los muchísimos más de enunciada su profecía, cuando el presidente de Chile, don Aníbal Pinto, declaró la guerra al Perú, y también en 1882, cuando un grupo de jefes y soldados enemigos invadieron el monasterio, con el propósito ostensible de buscar elementos bélicos, que suponían escondidos allí [...]. Todo no pasó de un susto a las monjas, entre las cuales se encontraban, ya muy maduras, las novicias de marras[28].

---

26. GÁLVEZ BARRENECHEA, José. *Una Lima que se va*. Lima: Editorial P. T. C. M. 1947, p. 182.
27. LISSÓN, Carlos. *La república en el Perú y la cuestión peruano-española*. Lima: Imprenta y Litografía de E. Prugue y C. Girardot. 1865, p. 87.
28. PUGA, Amalia (1933). La madre Espinach, vidente y profetisa. *Revista de la Universidad Católica*, 1933. Vol. II, nro. 6, pp. 499 y 509.



Dos chilenos alertan al Perú

Melo reprodujo dos fragmentos de una carta del Capitán de Navío José María Salcedo, quien había sido el primer comandante del *Huáscar,* remitida a fines de 1871:

> En carta escrita desde Santiago en noviembre de ese año, decía Salcedo, que estaba en Chile con licencia, a un amigo de Lima, personaje peruano que gozó de merecido prestigio, después de otras cosas: "MUY RESERVADO: en estos días se ha tratado en sesión secreta, en el Senado, de facultar al gobierno para mandar construir en Europa dos blindados del valor de $ 800,000 cada uno, y fijádose en mí para que vaya a ejecutar esa comisión. El ministro de guerra, don A. Pinto, amigo antiguo mío, le dijo también a un mi pariente y amigo mío, al coronel Saavedra, que me vendría a necesitar en todo este mes, cuando esté todo acordado o arreglado para hacerme las propuestas más ventajosas a fin de que acepte, dejándole entender que se me abonarán mi antigüedad y todos los derechos adquiridos en el Perú…".
>
> Concluia este aviso, cuyo gran valor nadie aquilatará jamás debidamente, con este período que consigna el autor cumpliendo sagrado deber de justicia: "Mi delicadeza me prohibe pues a aceptar aquí los derechos que allá tengo adquiridos, ni tampoco puedo perder los que allá tengo sin avergonzarme, como sucedería aquí, si aceptase"[29].

El historiador chileno Manuel Torres impugna esta versión. Entre otros argumentos, sostiene que Melo debió consignar su fuente "puesto que ningún historiador puede esperar que se le crea sobre su palabra desnuda, y menos estando en juego el carácter moral de una persona". Subraya que aunque el proyecto



Luis B. Cisneros (1837-1904)

se presentó al senado el 20 de noviembre de 1871 y se discutió en dicha cámara nueve días después, no fue hasta el 4 de enero de 1872 que se promulgó la ley que autorizaba la construcción y la contratación de un empréstito para su pago: "Antes, pues, de esta fecha no existían legalmente tales buques, pues no había autorización para construirlos ni dinero para financiar su costo, y mucho menos, para hacer propuestas a nadie al respecto". Añade que "la Marina de Chile contaba con oficiales propios que estaban en condiciones de cumplir cualquier cometido a que diera lugar este proyecto, sin necesidad de contratar a personas ajenas al servicio"[30].

A esto podemos replicar que Salcedo tenía a su favor la poco común experiencia de haber traído ya un blindado desde Europa.

29. MELO, *óp. cit.*, pp. 295-296.
30. TORRES, Manuel. *Varias historias de mar*. Santiago: Editorial Andrés Bello. 1988, pp. 74-75.



En cuanto a las fechas, cabe señalar que hubo un informe de jefes de marina chilenos expedido el 26 de octubre de 1871 en el que se resolvió el tipo de buques a construir y sus nombres, esto es, antes de que el asunto se debatiera en las cámaras[31].

Ciertamente queda la incógnita sobre la referencia precisa de la citada carta. De cualquier modo, mientras el caso de Salcedo deja cierta duda, es mucho más claro el de su paisano Domingo Amunátegui, fundador de *El Comercio*, donde trabajó directamente con Paulino Fuentes Castro. La creación del estanco del salitre decretada por el presidente Manuel Pardo en enero de 1873 "según la opinión de Amunátegui fue causa eficiente de la guerra con Chile", relata Fuentes. No fue esta una simple opinión posterior al estallido bélico, pues líneas adelante afirma que Amunátegui publicó editoriales contrarios a dicha ley y agrega lo siguiente: "Algunos años después se realizó la predicción de Amunátegui: Chile declaró la guerra al Perú". El citado periodista decía cumplir con vindicarlo "como testigo ocular, de la injusticia con que se le atribuía un chilenismo que no tuvo; pues siempre dedicó su diario y su persona a la defensa de la nacionalidad y de los intereses peruanos"[32].

Advertencias a Balta

Afirma Arosemena que a mediados de 1871 los problemas limítrofes entre Chile y Bolivia se habían agravado al punto que el presidente peruano, Coronel José Balta, temía que Chile atacase a Bolivia y procurase también "apoderarse de la ambicionada zona de Tarapacá"[33], pero no coloca referencias al respecto. Suponemos que se relaciona con la primera intentona revolucionaria del general boliviano Quintín Quevedo, que se frustró antes de partir de Chile en agosto de dicho año. A raíz de esto, y en coordinación con el ministro plenipotenciario de Bolivia en el Perú, partió en setiembre la cañonera peruana *Mayro* con órdenes de patrullar las aguas de Cobija (Bolivia) para detener buques a fin de descubrir "pasajeros sospechosos, armas y otros elementos de guerra, que pudieran emplearse con el fin de alterar el orden público de nuestro país o de Bolivia". Las instrucciones contemplaban tener cautela con los buques de guerra chilenos que hubiera en la zona y coordinar con el cónsul peruano en Valparaíso. La *Mayro* siguió en Cobija hasta diciembre; luego se desplazó a Arica, desde donde debía patrullar la costa hasta Ilo, siempre por temor a un desembarco de armamento y pertrechos para alguna rebelión[34].

Al margen del aviso de Salcedo, para entonces Balta recibía noticias sobre el armamentismo chileno de las que sí hay referencias precisas. El Coronel Adolfo Salmón, cónsul del Perú en Valparaíso, le escribió el 20 de diciembre de 1871 una carta acerca de la determinación chilena de adquirir blindados, carta que sería recibida hacia febrero de 1872. Expuso que "a todas luces" parecía que el gobierno chileno se preparaba "a todo trance para luchar contra nosotros". La deducción de Salmón se basaba en que el diputado Tocornal había aludido a la posibilidad de comprar buques hechos, y a que el ministro de Guerra y Marina, Aníbal Pinto, había dicho que urgía finiquitar el "negocio de la gratificación peruana", relativo a bonos del tiempo de la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana. Deducía Salmón que tal urgencia era "para no perjudicar a los tenedores chilenos en la eventualidad de los acontecimientos que se temen". La conclusión de la carta no deja duda de que Balta ya estaba avisado desde

31. CARVAJAL PAREJA, Melitón. *Historia marítima del Perú*. Tomo IX, volumen 3. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1995, p. 496. Carvajal Pareja toma el dato de *La Armada de Chile. Desde la alborada hasta el sesquicentenario* de Rodrigo Fuenzalida Bade.
32. FUENTES, Paulino. El fundador del diarismo en el Perú. *Mundial*, 1921. Vol. II, nro. 48.
33. AROSEMENA, Geraldo. *Armamentismo antes de 1879*. Lima: Tipografía Peruana. 1972, p. 25.
34. CARVAJAL PAREJA, *óp. cit.*, pp. 543-546.



por lo menos inicios de diciembre o fines de noviembre de 1871:

> Ud. me encargó mucho que le avisara cuando se aprobara el proyecto del Gobierno de Chile para comprar buques y cumplo con su encargo, advirtiéndole que esté muy precavido porque según entiendo, tratan de no construir, sino de comprarlos hechos; y quizá ya estén comprados. Cuidado señor, esta gente pica muy alto y son cautos[35].

También el ministro plenipotenciario del Perú en Chile, Ignacio Noboa, coincidió con los temores de Balta ante el armamentismo chileno, aunque posteriormente al escribirle al canciller José de la Riva Agüero el 11 de setiembre de 1872, ya durante el gobierno de Pardo, cambió de opinión pues dijo que el gobierno chileno no abrigaba "intenciones malévolas" y que los dos blindados no podían "alarmar al Perú" pues su armada era "superior bajo todos los aspectos"[36]. Craso error en vista no solo de los hechos posteriores, que Villalobos sostiene que "no pueden ser explicación del momento analizado", sino de las capacidades de los buques peruanos de entonces frente a los que estaba construyendo Chile y de los indicios de miras hostiles que otros sí advertían con claridad. Volviendo al periodo de Balta, ante los informes recibidos por el mandatario el canciller José Jorge Loayza expidió el 10 de febrero de 1872 una circular a los diplomáticos peruanos en Francia, Inglaterra y Estados Unidos para que informasen sobre las adquisiciones bélicas de Chile; las respuestas empezaron a llegar con una frecuencia quincenal, y desde abril las legaciones en Londres y París confirmaron las adquisiciones[37]. Justamente el 16 de abril, el ministro plenipotenciario del Perú en Francia,



Manuel José Ferreyros Senra (1833-1876). Imagen tomada de Jorge Ortiz y Alicia Castañeda: Diccionario Biográfico Marítimo Peruano (2007).

Pedro Gálvez, expuso estos importantes conceptos de alcance estratégico:

> Ud. calculará cual debe ser nuestra actitud ante la conducta de nuestra vecina, sin que comprometamos prematuramente nuestra política, puesto que no podemos saber que aplicación inmediata habrá de dar a estos elementos de guerra. En mi opinión, el Perú necesita, por regla general y aparte de toda circunstancia accidental, ser más fuerte en marina que sus vecinos del sur y del norte, pues no teniendo él pretensiones, la superioridad significaría únicamente una política de paz. En esta mira, nuestro gobierno obrará con prudencia, estando siempre bien apercibido, aunque sin manifestar nunca recelo alguno, que le crearía antipatías inmerecidas y perjudiciales[38].

35. AROSEMENA, Geraldo. *El coronel José Balta: 1814-1872.* Lima: Ministerio de Guerra. 1945, pp. 146-147.
36. VILLALOBOS, *óp. cit.*, p. 119.
37. CARVAJAL PAREJA, *óp. cit.*, pp. 497-498 y 508.
38. *Ídem*, p. 508





Edmundo de Lesseps (1815-1868)



Pedro Gálvez Egúsquiza (1822-1872)

Además el 14 de febrero Balta reunió al Consejo de Ministros, presidido por el General Tomás Gutiérrez, tras lo cual promulgó una resolución suprema para construir en Inglaterra blindados (sin especificar cuántos) y dos cañoneras. También se decidió adquirir armamento para el Ejército. No se dijo de dónde saldrían los fondos. El 24 de febrero se nombró una comisión naval para contratar y vigilar la construcción de los buques en Inglaterra, cuyo jefe fue el Capitán de Navío Manuel Ferreyros. Desde su arribo procuró información; el 15 de mayo ya noticiaba que esa semana se había firmado el contrato para la construcción de los blindados chilenos y el 30 de junio informaba que ésta se había iniciado un mes atrás. Ante dificultades que impedían adquirir blindados, Ferreyros regresó a Lima, donde llegó hacia el 16 de agosto de 1872[39].

Conclusiones

Hasta aquí hemos visto el desarrollo de las advertencias, desde la célebre frase atribuida a Castilla hasta el inicio de la construcción de los blindados chilenos, que una vez operativos inclinarían el balance de fuerzas navales en contra del Perú. Dejamos para otra ocasión las advertencias recibidas durante el gobierno de Pardo y el segundo gobierno de Prado, aunque hemos adelantado un par de datos. Con lo revisado queda claro que hubo quienes advirtieron el peligro de una confrontación con Chile y ante ello resaltaron la importancia de que el Perú mantuviera la superioridad naval. Asimismo, que ya desde la década de 1860 hubo rivalidades y recelos entre ambos países y aun planes hostiles de Chile hacia el Perú, aunque dentro de la clase dirigente chilena no había una posición uniforme

39. *Idem.* págs. 498-499; 509, 512 y 514.



al respecto. Las advertencias provinieron de personajes muy variados, desde un gobernante como Castilla hasta un chileno afincado en el Perú como Amunátegui e iban desde consideraciones generales hasta datos precisos sobre adquisiciones. Resulta igualmente muy revelador que no solo un diplomático peruano como Gálvez o uno francés como De Lesseps, sino hasta un gobernante chileno como Joaquín Pérez estuvieran convencidos de que la superioridad naval peruana no era ni sería fuente de hostilidades. Cosa que no se podía afirmar en el caso inverso, lo que muy lúcidamente fue advertido por el diplomático estadounidense Hovey.

Más bien, puede decirse que el momento culminante de la superioridad peruana, el 2 de mayo de 1866, llevó a un exceso de autoconfianza, a la postre fatal por cuanto cegaría a gran parte de la opinión del país acerca de las verdaderas capacidades una vez que cambió el balance del poder naval, cambio que paradójicamente fue en parte espoleado por la presencia de la escuadra peruana en aguas chilenas y por la rotunda victoria en el Callao.



Combate del 2 de mayo de 1866.



Bibliografía

- AHUMADA, Pascual. *Recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias i demás publicaciones referentes a la guerra*. Tomo VI. Valparaíso: Imprenta i Librería Americana. 1889.
- AROSEMENA, Geraldo. *El coronel José Balta: 1814-1872*. Lima: Ministerio de Guerra. 1945.
- _____. *Armamentismo antes de 1879*. Lima: Tipografía Peruana. 1972.
- ARTEAGA, Justo y Domingo. *Los constituyentes chilenos de 1870*. Santiago: Imprenta de la Libertad. 1870.
- BASADRE, Modesto. *Diez años de historia política del Perú (1834-1844)*. Lima: Editorial Huascarán. 1953.
- CÁCERES, Andrés A. *La guerra entre el Perú y Chile (1879-1883). Extracto de las Memorias de mi vida militar.* Madrid, Berlín, Buenos Aires, Ciudad de México: Editora Internacional. 1924.
- CARBONE, Francisco. Manuel Amat y León Corrales. [Consulta: 18 de diciembre de 2021]. Disponible en: https://gw.geneanet.org/fracarbo?lang=es&pz=francisco+javier+manuel&nz=carbone+montes&p=manuel&n=amat+y+leon+corrales
- CARVAJAL PAREJA, Melitón. *Historia marítima del Perú.* Tomo IX, volumen 3. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1995.
- CISNEROS, Luis Benjamín. *Obras completas de Luis Benjamín Cisneros.* Tomo II. Lima: Librería e Imprenta Gil. 1939.
- FUENTES, Paulino. El fundador del diarismo en el Perú. *Mundial, 1921*. Vol. III, nro. 48. 1921.
- GÁLVEZ BARRENECHEA, José. *Una Lima que se va*. Lima: Editorial P. T. C. M. 1947.
- GONZÁLEZ PRADA, Manuel. *Horas de lucha*. Buenos Aires: Editorial AméricaLee. 1946.
- GUMUCIO, Jorge. *Estados Unidos y el mar boliviano*. Nueva York: edición privada. 1985.
- INSTITUTO LIBERTADOR RAMÓN CASTILLA. *Archivo Castilla*. Tomo III. Lima: Instituto Libertador Ramón Castilla. 1963.
- LISSÓN, Carlos. *La república en el Perú y la cuestión peruano-española*. Lima: Imprenta y Litografía de E. Prugue y C. Girardot. 1865.
- MELO, Rosendo. *Historia de la Marina del Perú*. Callao: Museo Naval. 1980.
- MUÑIZ, Carlos María. *Historia del patriotismo, valor y heroísmo de la Nación Peruana en la guerra con Chile.* Tomo II. Arequipa: Tipografía Muñiz. 1909.
- PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe. *Narración histórica de la guerra de Chile contra el Perú y Bolivia*. Buenos Aires: Imprenta y Librería de Mayo, 1884.
- PUGA, Amalia. La madre Espinach, vidente y profetisa. *Revista de la Universidad Católica*, 1933. Vol. II, nro. 6.
- ROJAS, Ximena. *Don Adolfo Ibáñez. Su gestión con el Perú y Bolivia, 1870-1879*. Santiago: Editorial Andrés Bello. 1970.
- ROMERO, Fernando. *Historia marítima del Perú*. Tomo VIII, volumen 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1984.
- TORRES, Manuel. *Varias historias de mar.* Santiago: Editorial Andrés Bello. 1988.
- VILLALOBOS, Sergio. *Chile y Perú: la historia que nos une y nos separa. 1535-1883*. Santiago: Editorial Universitaria. 2002.
- WAGNER, Alberto. *Historia marítima del Perú*. Tomo VII. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1981.

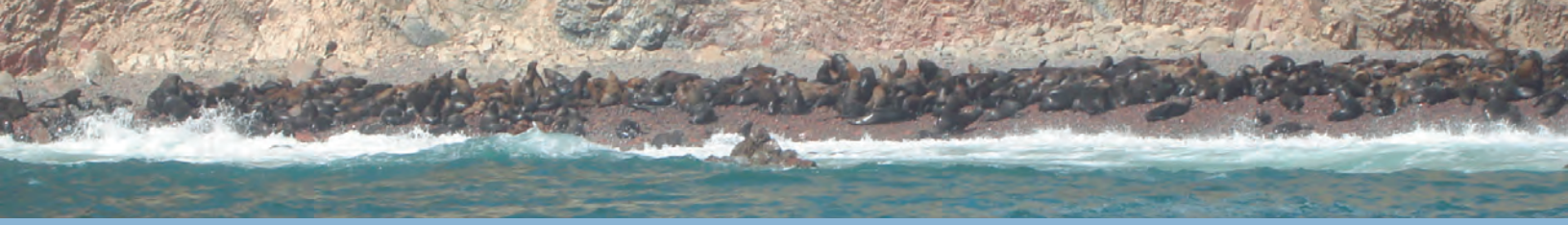
Fuente

- BIBLIOTECA NACIONAL DEL PERÚ. Correspondencia particular-onomástico. Carta de Mariano Felipe Paz Soldán a Luis Benjamín Cisneros. Lima, 12 de diciembre de 1868.



LAS ISLAS GUANERAS. UNA DE LAS PRINCIPALES FUENTES DE RIQUEZAS EN EL PERÚ (1890)

FANNIE B. WARD



Las Islas Guaneras. Una de las principales fuentes de riquezas en el Perú (1890)



DOCTOR CARLOS ARRIZABALAGA LIZÁRRAGA
Profesor de la Universidad de Piura desde 1996. Doctor en Filología Hispánica por la Universidad de Navarra (España), con especialización en estudios léxicos y gramaticales del español americano y de historiografía lingüística peruana. Ha publicado los libros: «El dejo piurano» (2012) y «Lingüística peruana. Introducción a los estudios del castellano en el Perú» (2017). Ha sido profesor visitante en California State University Monterey Bay (2013-2014). Colabora en suplementos culturales de prensa y de internet con notas de lengua, historia, literatura y etimologías. Desde 2015 viene traduciendo los reportes de viajes publicados por la periodista norteamericana Fannie B. Ward en diversos periódicos de Estados Unidos en los años 1890-1891.

RESUMEN
Continuando con los artículos de Fannie B. Ward que ha publicado la *Revista de Marina*, se presenta su reporte sobre la explotación del guano en las islas de Chincha, con la traducción y las notas explicativas de Carlos Arrizabalaga.

PALABRAS CLAVE
Fannie B. Ward, islas de Chincha, guano, fertilizante.

ABSTRACT
Continuing with the articles of Fannie B. Ward published by the *Revista de Marina* (Navy Journal), her report on the exploitation of guano at the islands of Chincha is presented, with the translation and the explanatory notes of Carlos Arrizabalaga.

KEYWORDS
Fannie B. Ward, islands of Chincha, guano, fertilizer.

INTRODUCCIÓN

Una viajera del XIX que no mencionaron Alberto Tauro o Estuardo Núñez fue la periodista norteamericana Fannie B. Ward (1843-1913), quien realizó un largo periplo por toda Sudamérica para escribir reportes de interés turístico y cultural. Esta intrépida reportera envió correspondencia a diversos periódicos norteamericanos con noticias y detalles curiosos de su viaje por Sudamérica en 1889-1890, pero su viaje quedó olvidado frente a otros viajeros y viajeras que visitaron el Perú durante el siglo XIX, porque ella no publicó sus materiales en un libro y su trabajo pionero fue muy pronto imitado por otras. Sin embargo, ella fue muy conocida en su tiempo por un buen número de lectores. Además su mirada femenina prestó especial atención a la situación de la mujer en las diversas regiones del Perú, desde Paita hasta Puno y desde Lima y Callao hasta las provincias entonces cautivas de Tacna y Arica. Destacó la importancia de las antigüedades peruanas y lugares arqueológicos del Cusco y la

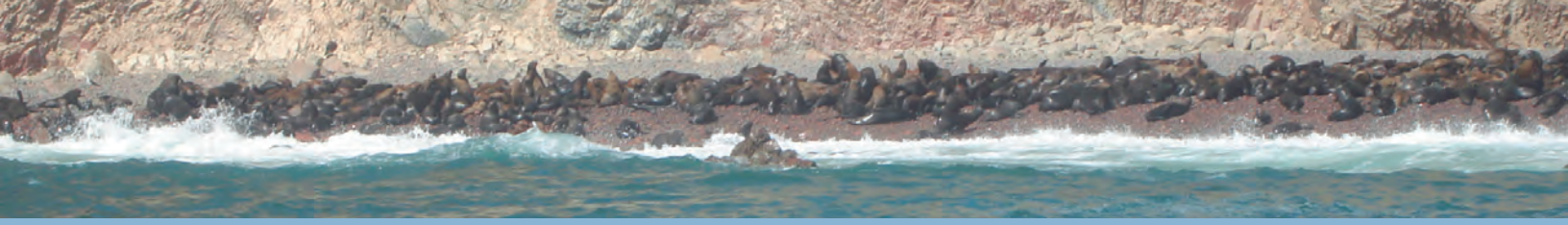


región del Titicaca. Al momento he podido reunir los 25 reportes que escribió en el Perú y los he traducido al castellano con notas explicativas en un trabajo de gran interés y con rigor académico que destaca cómo en su momento los reportes de Ward permitieron que una buena parte del público norteamericano se familiarizase con la realidad vital y los atractivos del Perú en un momento de recuperación nacional luego de la destrucción ocasionada por la Guerra del Pacífico. La *Revista de Marina* ha publicado ya los reportes que escribe desde el Callao y Mollendo. En esta entrega, Fannie Ward describe la explotación del guano en las islas de Chincha. Este reporte fue reproducido en un gran número de periódicos desde Washington D.C. hasta Sacramento, en California.

Una industria insalubre. Una de las principales fuentes de riqueza del Perú. En la bahía de Pisco. Una visita a las explotaciones guaneras. Cómo las aves de Sudamérica han fertilizado las tierras de Europa. Una visita a las famosas islas de Chincha[1].

En la bahía de Pisco, a unas 100 millas al

1. "The guano islands. One of the principal sources of the wealth of Peru. An unsavory industry", en *Evening Star*, 8 de noviembre de 1890, p. 7. En la misma fecha se publica con el título: "An unsavory industry. One of Peru's principal sources of wealth. A visit to the guano islands. How the birds of South America have renewed the lands of Europe", en *Sacramento Daily Record-Union*, p. 2. Al día siguiente aparece en otros periódicos: "In the bay of Pisco. Where lie the celebrated Chincha Islands. The money made in guano. The Incas as agriculturists. The war of the Jesuits on the deserts. Money wasted in Peruvian revolutions", *The Salt Lake Herald*, 9 de noviembre de 1890, p. 13. "Wealth from guano. Riches untold deposited by the birds of the Pacific. Peru's improvident rulers. phosphorescent fish play about the skipe of the coast. A visit to the Chincha Islands", en *Pittsburg Dispatch*, p. 22. Se publicó resumido en "Off the coast of Peru. The celebrated guano islands. An unsavory industry and how it is conducted" en *The Republican Journal*, 28 de mayo de 1903, p. 3, y también con el mismo título en *The Daily Morning Journal and Courier*, 23 de mayo de 1903, p. 12, y con el título "The treasure islands", en *Pittsburgh Daily Port*, domingo 31 de mayo de 1903, p. 33. Esta nueva versión incluye una parte del siguiente reporte sobre "The village of Pisco", en que describe los trabajos de las haciendas y la producción vitivinícola de Ica y Cañete, de modo que Ward junta dos reportes en uno.
El reporte en que describe la visita a las islas guaneras aparece recortado y sin nombre de autor en varios periódicos de segunda fila: "Peru's big guano beds. Enouth to fertilize the world". Se publicó al menos en *The Sun* (Morris, Stevens County, Minn.), el 11 de diciembre de 1890, p. 1; en *The Great West* (St. Paul, Minn.), el 12 diciembre de 1890, p. 6; y en *The Diamond Drill* (Crystal Falls, Mich.), el 3 de enero de 1891, p. 12. Igualmente en "Guano islands. One of the leading sources of the wealth of Peru. How the birds of the South Pacific renew the worn-out lands of Europe", *Orange County Observer*, 31 de enero de 1891, p. 1.



Las Islas Guaneras. Una de las principales fuentes de riquezas en el Perú (1890)

sur del Callao y a 12 millas de tierra firme se encuentran las celebradas islas de Chincha, un conjunto de tres, donde descansa el guano que ha proporcionado tan inmensa fuente de riqueza al Perú. Para formarse una idea de la extensión del depósito y la magnitud de esta industria, podemos estimar que, entre 1853 y 1873, sacaron cerca de ocho millones de toneladas de guano desde este lugar. El monto de los ingresos derivados de esta fuente de riqueza no se puede afirmar con precisión, pero de hecho fue mayor de lo que valió el botín que les robaron a los incas. Las exportaciones registradas acumulan una cifra superior a los 30 millones de dólares, en un país que nunca ha sumado más de dos millones de habitantes, dos tercios de los cuales eran indios que no tuvieron parte alguna de las ganancias[2].

Sin embargo, en medio de toda esta prosperidad, el país gestionó el recurso con total imprudencia, pues incurrió en una deuda de 250 millones, la que jamás hubieran podido cancelar de no ser por el salvador contrato Grace-Donoughmore[3]. Este tesoro hallado en las islas de Chincha había estado acumulándose por siglos sin cuenta en un depósito inagotable. Era además mucho más accesible que el oro y la plata que hicieron creer que las tierras del Inca eran El Dorado del mundo, pero finalmente todo ello contribuyó más que nada al declive del país, puesto que los últimos acontecimientos llevaron a esta república a ser la más pobre de todo Sudamérica. Cuando esa enorme masa de dinero llegaba sin esfuerzo de generación a generación, los despreocupados aristócratas no tomaron medidas dirigidas a mejorar o preservar la fuente de sus riquezas, y cuando por fin estas fuentes se agotaron y el país fue saqueado durante la última guerra de todo aquello que tenía algún valor; la gente quedó desvalida y atrapada en la idea de que ellos, como estaba ordenado así desde el principio de los tiempos, no habrían de tomar parte igual que sus antepasados en la degradación de tener que trabajar. Y no sabían cómo hacer para ponerse a trabajar ellos mismos.

En el manejo de su propio guano, los peruanos han mostrado de lejos menos sagacidad que los pobladores de los tiempos antiguos, porque han actuado como si el recurso fuera literalmente inagotable. Suprimieron los impuestos y confiaron enteramente al ingreso del guano toda la caja fiscal del gobierno, incluyendo las enormes sumas dedicadas

2. Según los cálculos realizados por la economista norteamericana Shane Hunt (2011), el Estado peruano retuvo un promedio del 60% de valor de las ventas del fertilizante, lo que suponía unos 80 millones de libras esterlinas o 400 millones de soles al cambio de la época, una cifra enorme que representaba aproximadamente 80 veces el presupuesto de la república para 1850 y que "superaba largamente el valor del oro y la plata extraído de las minas del país durante toda la época del Virreinato" (Contreras y Cueto, 2013, p. 131).
3. Firmado por el Ministro Antero Aspíllaga y Lord Donoughmore, el 25 de octubre de 1888. Sirvió para que el Presidente Cáceres pudiera resolver el problema de la deuda externa, generado o agravado por los proyectos del ferrocarril durante el gobierno de Balta, la bancarrota posterior y finalmente por la Guerra del Pacífico. A cambio, los tenedores de deuda, a través de la empresa Peruvian Co., recibían el derecho de exportación de guano, asumían la administración de los ferrocarriles, y recibían extensiones de tierras en la ceja de selva. Con ello también se quiso recuperar las provincias de Tacna y Arica, retenidas por Chile para exigir el pago una cuantiosa suma por gastos de guerra. Pero el contrato fue duramente criticado por el Ministro Manuel Velarde, y posteriormente por González Prada y el partido radical, lo que desencadenó la crisis de 1895 y la llegada al poder del Presidente Piérola. Chile retuvo además las provincias cautivas. Pese a todo, resultó beneficioso, porque pemitió la reconstrucción del país (Contreras y Cueto 2013, p. 185). Ver en especial CLAYTON, Lawrence A. *W. R. Grace & Co., los años formativos, 1850-1930*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2008 y PEREYRA PLASENCIA, Hugo. Cáceres y el Contrato Grace: sus motivaciones. *Revista del Instituto Riva Agüero*, 2016. Nro. 1, vol. 1, pp. 165-196. Sobre el origen de la deuda y la discusión sobre los intereses británicos en el Perú, ver SOBREVILLA PEREA, Natalia. Entre el contrato Gibbs y el contrato Grace: la participación británica en la economía peruana (1842-1890). *Histórica*, 2003. Nro. 27, vol. 2, pp. 383-414.

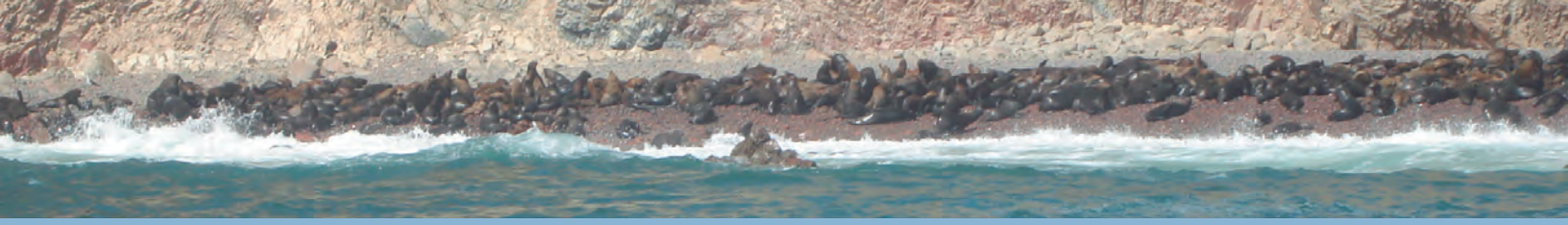


a los ferrocarriles[4]. Cuando las Chinchas quedaron casi del todo exhaustas, dirigieron su atención a otras zonas, pero ninguna de ellas proveía una fuente tan rica y tan provechosa del recurso que sus ancestros protegieron tan cuidadosamente.

La palabra guano es una corrupción del quechua huano, que significa "estiércol de pájaro". Los sabios incas comprendieron bien su valor como fertilizante. La historia nos enseña que no solo era utilizado extensamente a todo lo largo del imperio, sino que el castigo aplicado a cualquiera que atacase a las aves durante la temporada de anidamiento era la pena de muerte, lo mismo si las cazaban en cualquier tiempo del año. Con qué cuidado protegieron a las Chinchas que no estaba permitido desembarcar en ellas bajo ningún concepto bajo pena capital, no fuera que las aves se alejaran de la costa. Separaban cada isla para el usufructo de una provincia particular y el guano era cuidadosamente repartido para que cada población recibiese su justa proporción.

Todavía es posible encontrar abundante guano en las islas de Tarapacá, así como en las islas de Lobos y Guañape, la isla La Vieja

4.. El guano fue convertido en patrimonio del Estado y ante la necesidad de contar con un importante capital para su explotación, se procedió al arrendamiento de las islas para su exportación por parte de diversas compañías, principalmente inglesas, que exportaban a Europa, Estados Unidos y China. "Hasta 1862, resume Bonilla, la explotación y venta del guano estuvieron confiadas a varias casas comerciales extranjeras, como la de Anthony Gibbs. Esta firma inglesa era la dominante, dado el monopolio de venta que ella ejercía sobre el mercado británico. Al expirar en 1862 su contrato firmado una década antes, la Casa Gibbs no pudo obtener la renovación del mismo. El gobierno del Mariscal Castilla prefirió, no sin reticencias, entregar esta consignación a un grupo de comerciantes peruanos, asociados bajo el nombre de Compañía de Consignatarios Nacionales. Es así como estos comerciantes pasaron a tener el control de la venta del guano en el mercado inglés, hasta que Piérola, en 1869, les arrebató esta concesión para entregarla al francés Auguste Dreyfus": BONILLA, Heraclio. *Guano y burguesía en el Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 1984, p. 17.



Las Islas Guaneras. Una de las principales fuentes de riquezas en el Perú (1890)

en la bahía Independencia, los grupos de Lomillo y Farallón en la bahía de Paracas, otras en Punta Alba y Pabellón de Pica[5]. El mejor lugar de todos, sin embargo, todos los ingresos de Pabellón, Limos y Guanillos, va para los consignatarios del ferrocarril bajo el contrato Grace-Donoughmore .

La legítima ave guanera es una clase de charrán[6]. Su pico y sus patas son rojas, la cresta de la cabeza, las alas y la punta de la cola son negras, mientras que la parte inferior de la cabeza y el vientre, blancas, con una pluma larga y curva en forma de patilla debajo de las orejas. El cuerpo es de un color pizarra oscuro y mide unas diez pulgadas. Piqueros, pelícanos y gaviotas[7] también visitan las islas y sus deposiciones se mezclan con sus huevos y restos de conchas, y también con la carne deshecha y los huesos de miles de osos marinos y focas. Se puede afirmar, aunque no tengo plena seguridad de ello, que cuando una foca está a punto de morirse invariablemente asciende al punto más alto del primer islote que tiene a la vista. Por todas partes, las islas Chinchas están cubiertas con sus restos, aunque han sido cazadas tan intensamente por estas tierras durante los años recientes, que no aportan ya mucho a este depósito, lo que hace que el guano resulte todavía mejor y facilita su exportación. De hecho, la bahía El Ferrol[8] nse encuentra repleta de huesos de foca que no tienen ningún valor comercial.

Para tener una idea somera de esta vasta acumulación uno debe entender que un gaviotín depositará de 4 a 6 onzas al día de guano, lo que en las 10 semanas de la temporada de anidamiento supone no menos de 28 libras por ave. Multipliquen esto por millones y entonces hacen cuenta de miles y miles de años, y así uno puede darse cuenta de lo que estas islas contienen. Al estar dentro de la franja sin lluvias de la costa occidental ninguno de los depósitos ha sido bañado jamás por la lluvia, y cuando Humboldt[9] llamó la atención de los europeos por primera vez sobre las islas Chinchas, estas estaban cubiertas por una capa de más de 60 pies de altura y con toda razón predijo que eran capaces de reverdecer todas las agotadas tierras del mundo.

Todas las islas tienen la misma formación: un granito de tono brilloso compuesto de feldespato rojizo y cuarzo blanco mezclado con una parte de mica. Como el feldespato se deshace al contacto con el aire, las orillas muestran un aspecto fragoso y horadado, todo salpicado de hondas cavernas que conforme pasa el tiempo se derrumban y van disminuyendo el tamaño de las islas. Esta fuerza química de descomposición y la acción mecánica de las olas han dividido en tres porciones

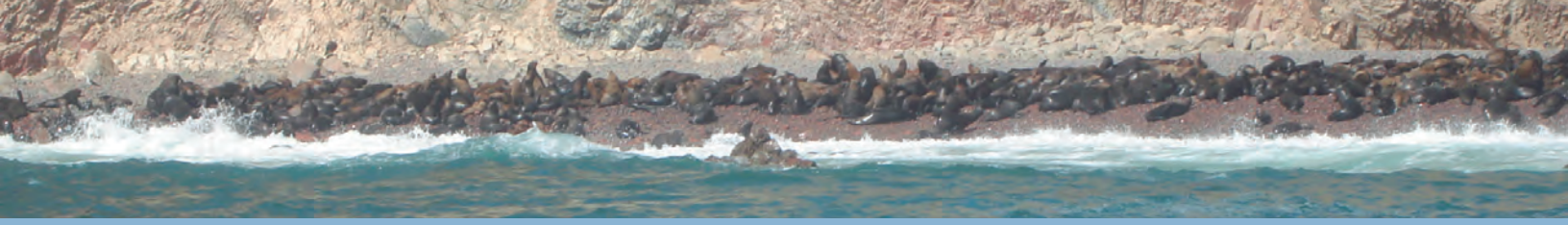
5. No hemos podido identificar algunos nombres que menciona Ward. Además, el texto presenta muchos errores de transcripción o de imprenta: Guenope por Guañape, etc. Cuando menciona Limos tal vez se refiera a Punta Lomitas. Ward también alude a explotaciones de la zona de Tarapacá que quedaron en poder de Chile, como la costa de Guanillos. Según el contrato, los tenedores de bonos podían exportar libremente tres millones de toneladas de guano al año, además del 50% de la explotación de la isla de Lobos (CLAYTON, op. cit.).
6. *Larosterna inca*. Conocido también como zarcillo o gaviotín monja. "El gaviotín más bonito de nuestra costa", dice KOEPCKE, María. *Las aves del departamento de Lima*. Lima: Edición de la autora. 1964, p. 57.
7. El piquero, de color gris, es un ave muy común y endémica de la costa peruana, que se alimenta lanzándose en picada al agua. La más común de las aves guaneras, sin embargo, es el guanay, de color negro con el pecho y vientre blancos, igual que una mancha característica en la zona de la garganta. Anida en las superficies planas de las islas y puntas guaneras, formando intensas colonias, y ocupa el primer lugar, según Koepcke, en la producción de guano. Se alimenta de anchovetas que captura persiguiéndolas bajo el agua (KOEPCKE, *op. cit.*, pp. 20-21).
8. La bahía El Ferrol se encuentra en la desembocadura del río Lacramarca, cerca de la ciudad de Chimbote, en la región de Áncash.
9. Alexander von Humboldt fue uno de los primeros en recolectar muestras de guano y enviarlas a Francia para su análisis, aunque fue el científico peruano Mariano E. de Rivero (1798-1857) quien estudió primero las propiedades del fertilizante (que era muy rico en fosfatos, nitrógeno y amoniaco) y las dio a conocer en París (Contreras y Cueto, 2013, p. 117).



de islas lo que fue una vez una sola mole conectada con la costa, probablemente en tiempos muy remotos, como se muestra en una cadena de rocas que se interpone entre ellas y una colina cercana al pueblo de Pisco. De un origen volcánico, es posible que las islas desaparezcan finalmente bajo el oleaje, como ha ocurrido con otras similares en diversas partes del mundo[10].

Para visitar las explotaciones de guano, una debe salir de Pisco en un bote a remos y desembarcar por medio de una empinada escalera de mano hasta alcanzar una plataforma de madera construida en lo alto de una escarpada pared de roca. La isla norte, que tiene algo de 1400 yardas de largo por 600 de ancho, está todavía toda cubierta de guano, pero no con mucha profundidad. Los depósitos han sido trabajados de adelante hacia atrás, removiendo el material por capas que son acumuladas en vagones planos y de ahí unidos en un convoy son llevados por una pequeña locomotora hasta el borde de la colina, a unas 100 yardas del precipicio y con unos 70 metros de altura, mostrando la gran cantidad de trabajo que ha sido ya realizado.

10. En la costa del Perú hay una larga serie de pequeñas islas e islotes remanentes de una cordillera costera de la época del precámbrico. Son formaciones graníticas desgastadas por la erosión que acumulan depósitos fósiles de cientos de miles de años. Ver PETERSEN, Georg. Geografía y geología del litoral peruano. *Historia Marítima del Perú*, 1972. Nro. 1, vol. 1, pp. 13-185.



Las Islas Guaneras. Una de las principales fuentes de riquezas en el Perú (1890)

Se usa una pequeña máquina de vapor de 12 caballos para mover los vagones y también para la extracción del guano. Una grúa se alza sobre la máquina y de su cadena se tiende una pala excavadora a manera de un enorme capazo de seis dientes gigantescos. Por medio de una cadena sujeta al extremo de la pala de fierro, se logra excavar profundamente en el excremento y con otra cadena la grúa lentamente gira, crujiendo y chirriando, como si estuviera afligida con un lumbago crónico, y finalmente vierte el contenido de la pala en una de las vagonetas. Con cuatro movimientos se llena la carga y entonces el transporte desciende al borde del promontorio, donde el guano es acumulado en montones, para luego nuevamente ser echado a palanas por una canaleta de lona a las barcazas.

Son negros los que se sitúan en el lugar a la espera de recibir la insalubre carga así como viene. Notamos que cada uno lleva una máscara de hierro sobre su cara, porque el guano es más penetrante que el polvo de carbón, las cenizas del acero o las sales volátiles. Su posición en verdad no es nada envidiable y aun así ellos reciben del capitán del barco apenas 13 dólares por la descarga de 100 toneladas. El punzante polvo de amoniaco es extremadamente irritante para la nariz, la garganta y los pulmones, por lo que la más breve estadía resulta de lo más desagradable. Pese a todo hay varias residencias regularmente presentables en la isla, incluyendo edificios hechos enteramente de fierro para los superintendentes peruanos y para los carpinteros ingleses. Además de estos desdichados chinos y negros, originariamente trabajaron aquí muchos convictos, cuando el trabajo era más extremo. Se puede ver todavía un conjunto de 50 cabañas hechas de cañas en las que estaban acuartelados, junto a lo que una vez fue una pequeña bulliciosa población. En aquellos días había más de 100 veleros, en su mayoría ingleses, anclados en las Chinchas esperando por su carga. En 1883 se estimaba que quedaba todavía, solo en la isla norte, unas 3 798 256 toneladas inglesas de guano. En lugares menos frecuentados, miles de aves marinas todavía anidan en pequeñas oquedades excavadas en los antiguos depósitos y todos los farallones y cavernas inaccesibles están cubiertos con sus nidos.

La isla central ha sido trabajada casi exclusivamente por chinos, para lo que trajeron barcos repletos de ellos solo con este propósito. Tan mal los trataron sus capataces peruanos y tan espantoso era el trabajo que muchos se suicidaban, ingiriendo pequeños cristales de amoniaco que a menudo se encuentran entre el guano, y es que a veces los huesos de las aves se transforman en esa sustancia.

Como todos saben, el guano hace crecer y prosperar las plantaciones, no importa que se aplique a la tierra más pobre, razón por la que los agricultores de todas partes del mundo lo demandan. El primer envío de este famoso fertilizante se hizo en 1840 y consistió en apenas 20 barriles. Lo desembarcaron en Liverpool y lo probaron en una granja cercana a la ciudad con resultados tan sorprendentes que numerosas órdenes de pedido solicitaban por más de inmediato. Pronto se convirtió en el furor de los productores, en tanto Europa como América supieron qué tan maravillosamente aumentaba la producción de sus campos. Los peruanos establecieron agentes en Londres y Nueva York para gestionar las ventas y, como el negocio se volvió próspero, muchos hombres se hicieron enormemente ricos. Qué cosa tan sorprendente que unas pequeñas aves marinas hubieran provisto durante cientos de años en estas islas

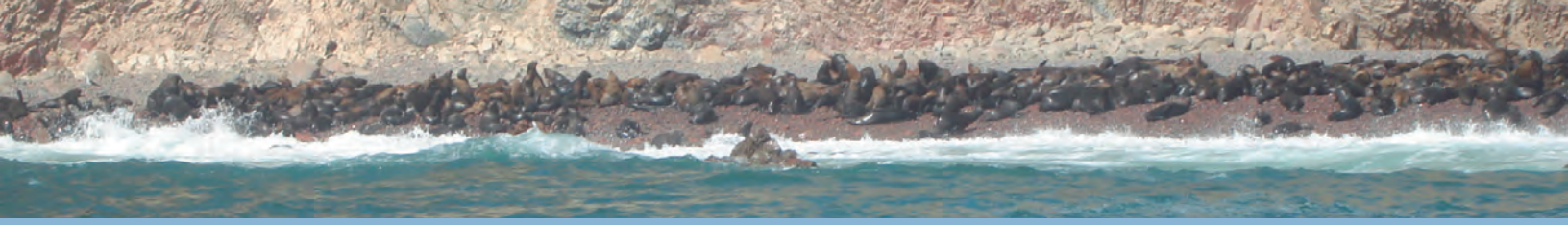


remotas un vasto depósito para fructificar las tierras más populosas del planeta.

Por supuesto, solo puede subsistir una considerable cantidad de guano en un lugar donde nunca llueve y así no llega a disolverse jamás. La región seca del Perú, que comprende la franja desértica entre los Andes y el océano, unas 40 millas de anchura y mil millas de longitud, incluye muchas pequeñas islas además de las Chinchas que por siglos han sido el hogar de miríadas de aves marinas. Cada uno de los veleros que surcan estos mares va rodeado por estos pájaros, que ocupan todos los mástiles y desafían gritando a los invasores de sus territorios de veraneo. Esta región del país en que la lluvia es rara o donde nunca llueve es llamado "el despoblado", por la extrema dificultad que supone vivir aquí. La razón que explica el astronómico contraste entre las fértiles regiones del Amazonas, del Orinoco y de Río de la Plata, en la parte oriental de los Andes, respecto a estos áridos desiertos en la costa occidental reside en una cosa: los vientos tropicales del Atlántico sur. Están cargados de humedad y soplan de este a oeste con gran regularidad; arrojan sobre el continente lluvias abundantes que forman los ríos antes mencionados, y al precipitarse de forma copiosa y frecuente según las estaciones del año y en cantidad suficiente pueden mantener los ríos siempre llenos. Las corrientes se inician al pie de los Andes y a lo largo de sus estribaciones orientales: las montañas condensan la humedad de los vientos templados en abundancia hasta alcanzar la parte más elevada de las cumbres. Pero al tiempo que los vientos sobrepasan este muro divisorio, ya se han desprendido de toda el agua y no hay una gota más para entregar a las vertientes del Pacífico. Esta condición de sequedad no se da en el extremo del continente. Conforme vamos hacia el sur encontraremos más y más humedad hasta que en la región del sur de Chile y la Patagonia llega a ser excesiva, tanto así que la parte occidental de los Andes aquí está casi continuamente cubierta por intensas lluvias y sus cumbres oscurecidas por las nubes. Esta condición se debe a que los vientos soplan hacia tierra desde el Pacífico sur. Y así, en cambio, los llanos de la Patagonia, al este de las montañas, son comparativamente secos, azotados por los fríos ventarrones de las cumbres nevadas.

En estas costas del Perú, allá donde alguna corriente fluvial descienda desde los nevados de la cordillera, se abre un oasis que grupos de cultivadores utilizaron desde tiempos inmemoriales. Los incas mismos fueron por cierto muy buenos agricultores, y allá donde ellos sembraban la tierra producía con profusión. Su imperio se extendió de norte a sur a lo largo de 3000 millas y hacia el este, unas 400 millas hasta los vastos bosques de la Amazonía, los que sus simples herramientas eran incapaces de dominar.

Remontándonos a los tiempos de la conquista, los enérgicos jesuitas llevaron a cabo vigorosamente una lucha tenaz contra estos desiertos y los conquistaron tan fácilmente como los mismos indios. Cuando es posible la irrigación, la franja estéril se convierten en espléndidas plantaciones de azúcar, café y otros productos tropicales, y es muy probable que la industria y el capital puedan un día sacar réditos de todo ello. El señor Curtis dice con gran verdad: "Si el dinero que se ha desperdiciado en el Perú en tantas revoluciones, se hubiera invertido en el desarrollo de sus minas, y si los soldados hubieran excavado canales de irrigación con tanto ardor como el que dedicaron a luchar unos contra otros, no habría ningún país tan rico en el mundo"[11].



Las Islas Guaneras. Una de las principales fuentes de riquezas en el Perú (1890)

La naturaleza no presenta formas tan atractivas e imponentes en ninguna otra parte del mundo que aquí, donde un verano eterno sonríe bajo nieves eternas y desiertos tristes como el Sahara, alternados con valles tan exuberantes como los de Italia. El océano está también lleno de curiosos animales. Desde la cubierta de los vapores pueden verse monstruos marinos desconocidos en las aguas septentrionales, y en la noche sus movimientos se dibujan en una línea de fosforescencia que sigue sus aleteos. En ningún lugar hay un océano profundo donde el fenómeno sea tan conspicuo. El Pacífico sur está tan fuertemente impregnado de fósforos que cada ola queda remarcada por una luz plateada y cada pez que salta lanza una estela como de cometas. Los peces más grandes, como los tiburones o las marsopas, parecen encontrar un deporte irresistible corriendo a la carrera con el buque de un lado al otro, y una pequeña escuadra aparece cada tarde bajo el bauprés, surcando las aguas al paso de los veleros, apurándose en saltar y sumergirse uno tras otro en un juego improvisado en que la línea de sus cuerpos se dibujara como con unos lápices de fuego.

Bibliografía

- BONILLA, Heraclio. *Guano y burguesía en el Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 1984.
- CLAYTON, Lawrence A. *W. R. Grace & Co., los años formativos, 1850-1930*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2008.
- CONTRERAS, Carlos y CUETO, Marcos. *Historia del Perú contemporáneo*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, Pontificia Universidad Católica del Perú y Universidad del Pacífico. 2013.
- CURTIS, William E. *Capitals of South America*. Nueva York: Harper and Brothers. 1888.
- HUNT, Shane. Guano y crecimiento en el Perú del siglo XIX. En: *La formación de la economía peruana. Distribución y crecimiento en la historia del Perú y América Latina*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios peruanos. 2011.
- KOEPCKE, María. *Las aves del departamento de Lima*. Lima: Edición de la autora. 1964.
- NÚÑEZ, Estuardo. *El Perú visto por viajeros*. Lima: Peisa. 1974.
- PEREYRA PLASENCIA, Hugo. Cáceres y el Contrato Grace: sus motivaciones. *Revista del Instituto Riva Agüero*, 2016. Nro. 1, vol. 1, pp. 165-196.
- PETERSEN, Georg. Geografía y geología del litoral peruano. *Historia Marítima del Perú*, 1972. Nro. 1, vol. 1, pp. 13-185.
- SOBREVILLA PEREA, Natalia. Entre el contrato Gibbs y el contrato Grace: la participación británica en la economía peruana (1842-1890). *Histórica*, 2003. Nro. 27, vol. 2, pp. 383-414.

11. Cita el libro ya mencionado de William E. Curtis (1888, p. 342). En realidad, todo el pasaje referido a la geografía de la costa del Perú está tomado de Curtis, a quien parafrasea extensamente, incluyendo su alusión a los jesuitas, así como sus comparaciones geográficas del paisaje peruano con el Sahara y con Italia. También toma de Curtis la descripción de la fosforescencia marina y la imagen de los lápices de fuego (Curtis, 1888, p. 344).

¡EN ESTE BUQUE NADIE SE RINDE!







MARINA DE GUERRA

200 años

1821 - 2021

¡NAVEGANDO PARA EL 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, 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



BAP Guise en ejercicio internacional

La Marina de todos los peruanos

Av. Insurgentes s/n (Cdra. 38 Av. La Marina)
La Perla, Callao
Telf.: 207-5900 anexo 2356
www.marina,mil,pe