



# Estampillas y Buques en la Historia Marítima del Perú

Francisco Mariátegui Angulo



# **Estampillas y Buques en la Historia Marítima del Perú**

**Francisco Mariátegui Angulo**

Francisco Mariátegui Angulo

# Estampillas y Buques en la Historia Marítima del Perú



*Sextante*

Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología  
Lima - 1990

**ESTAMPILLAS Y BUQUES EN LA  
HISTORIA MARITIMA DEL PERU**

Segunda Edición - Abril 1990

© Francisco Mariátegui Angulo

Derechos Registrados

## INTRODUCCION

*Me complace presentar en una Segunda Edición, el trabajo que se denomina Estampillas y Buques en la Historia Marítima del Perú.*

*Por considerar que la Introducción de la Primera Edición cumplía a cabalidad su cometido, he creído conveniente no cambiar su contenido, a fin de que aquellas personas que no hayan leído la anterior tengan el mismo juicio de la obra.*

*Nuestra Historia Marítima está directamente vinculada a la propia vida del país, su mar, sus ríos, sus lagos y, especialmente sus buques y los hombres que vivieron por ellos y para ellos.*

*Las estampillas o sellos de correo, son pequeños trozos de papel, con figuras y valores impresos que se utilizan en los sobres con los que se envía la correspondencia; justifican el pago previo de la tasa de transporte. Son usados por todos los países del mundo y su afición a coleccionarlas se denomina filatelia. La idea de hacer efectivo este pago fue del ciudadano inglés Rowland Hill, quien en 1837 la propuso a las autoridades de su país. Después de tres años de estudios, el 6 de mayo de 1840, se emitió por primera vez en el mundo, un sello oficial de correo en el Reino Unido con la efigie de perfil de la reina Victoria, con fondo negro y un penique de valor.*

*El trabajo que se ofrece ha querido mostrar la estrecha vinculación que existe entre ambas ramas, escogiendo para montar la muestra que se presenta, aquellas estampillas del Perú que llevan embarcaciones como motivo central, en razón de ser éstas el objetivo de esta realización. Así, se aprecia que hay una variada cantidad y tipo, que abarca desde los pequeños caballitos de totora, hasta las modernas unidades de nuestra Marina de Guerra. Se encontrará que alguna de las estampillas no llevan una embarcación propiamente peruana, sin embargo está presente, en razón de que tiene vinculación directa con nuestra historia.*

*Junto a la descripción física y al relato de las circunstancias en que les correspondió actuar, se ha puesto énfasis en la vida y actuación de los hombres que con visión patriótica los adquirieron y con eficiencia, capacidad y sacrificio los tripularon y les dieron el lugar preponderante que tienen en la historia.*

*El título que se ha dado a cada sello, corresponde en unos casos, al tipo de la nave y en otros al nombre propio, cuando lo ha tenido. En varios casos se ha dejado de lado la denominación oficial asignada por la Dirección de Correos, y en vez de ello, se le ha dado el título que corresponde a la embarcación.*

*No se han incluido algunas estampillas en las que aparecen embarcaciones muy pequeñas que hacen imposible su identificación.*

*También debo señalar, para una mayor claridad, que los datos y en general las referencias, se hacen sobre los buques que están en los sellos incluidos, y tangencialmente se mencionan a otros de la misma época o de similares características.*

*Como feliz coincidencia, es interesante anotar, que la primera estampilla que circuló en el Perú, lleva un buque como única ilustración; es la que hizo imprimir la compañía inglesa de vapores Pacific Steam Navigation Company y que fue puesta en circulación como ensayo en 1857.*

*Desde esa fecha han pasado 132 años y entre todos los sellos emitidos, se han seleccionado los 53 que se presentan y que satisfacen los requerimientos establecidos para ubicarse en la presente colección.*

*A cada uno se le ha hecho las correspondientes referencias de tipo filatélico y, como fondo, una narración sintetizada de los acontecimientos históricos, con la participación de los personajes que se encuentran involucrados, directa o indirectamente en la figura.*

*El orden en que se exponen se ha establecido cronológicamente. La excepción se produce cuando aparecen motivos similares en diferentes fechas; en este caso se ha colocado un sello a continuación del otro, con el mismo número pero con la letra A.*

*Cuando hay series de dos, tres o más estampillas que tienen la misma figura de un buque pero en diferentes valores y colores, se ha puesto la serie completa para que sea debidamente apreciada.*

*Vale la pena hacer hincapié en algo que de seguro interesará a los lectores; me refiero a las diferentes monedas que se han usado desde 1857 para darle valores a los sellos que comentaremos, ellas son: el Real, el Sol, el Sol de Oro y el Inti. Existieron también el Inca y la Libra Peruana, pero no fueron usadas en ningún sello.*

*Al iniciarse la República se puso en servicio el Peso de ocho Reales, que quedaba como herencia de los españoles; sirvió hasta el 14 de febrero de 1863 en que Miguel de San Román creó el Sol. El 23 de marzo de 1880, Nicolás de Piérola dispuso el uso del Inca que permaneció hasta el 29 de diciembre de 1897, fecha en la que el mismo Piérola creó la Libra Peruana. El 10 de febrero de 1930, Augusto B. Leguía estableció el Sol de Oro y el 12 de enero de 1985, Fernando Belaunde instituyó el Inti.*

*Esta es una concisa y sintetizada narración sobre las embarcaciones, buques o barcos, como se les desee llamar, que han aparecido en los sellos del Perú; está dirigida a todos los que quieran ver en ellos un símbolo de la grandeza del mar. Constituye al mismo tiempo un homenaje modesto y reverente para los hombres que a lo largo de nuestra historia supieron escribir las páginas que hoy nos enorgullecen.*

*Debo manifestar que todo lo escrito está basado en documentos y referencias históricas obtenidas de fuentes documentadas, lo que en muchos casos nos permitirá refrescar nuestros conocimientos, y en otros adquirir nuevos.*

*Por último, deseo expresar mi agradecimiento a todas las personas que en una u otra forma me ayudaron en el trabajo de ampliación y mejoras de esta edición, pero especialmente debo referirme al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología que la auspició.*

El autor  
Lima, Abril 1990

## 1.- VAPOR *PERU*, EMISION DE 1857

Después de haber estado diez años guardadas, esperando el permiso legal del gobierno, comenzaron a circular el 1 de diciembre de 1857, las dos estampillas, sin dentar, que había hecho confeccionar la compañía inglesa de vapores Pacific Steam Navigation Company. Llevan la figura de un buque que se llamó *Perú* (o Chile) y sus valores son de 1 y 2 reales, moneda de la época.

La de 1 real-1/2 onza es de color azul y la proa está dirigida hacia la izquierda. Se hicieron 100, 480 ejemplares.

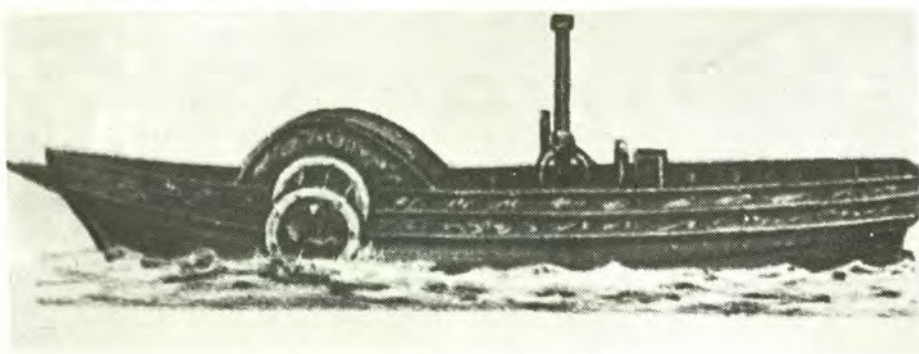
La de 2 reales-1 onza es de color castaño rojizo y la proa está dirigida hacia la derecha. Se lanzaron sólo 14,080 ejemplares.



La relación de reales con onzas, que aparecen en la figura, está fijada por el valor de las estampillas y el respectivo peso de la correspondencia. Fueron impresos por Perkins Bacon and Petch de Londres.

Es antiquísimo el deseo de impulsar un buque con independencia del viento y sobre todo con mayor eficacia que la lograda con los remos y las velas. La idea de emplear la rueda de paletas aparece en la época de los romanos y existen ilustraciones del siglo XV que así lo demuestran; también una figura china del siglo XVI muestra un junco impulsado con paletas; pero fue el vapor la fuente de energía que resolvió el problema.

En 1707 la idea del buque a vapor fue claramente expuesta por el médico francés Denis Papin. Su teoría llegó a ser usada posteriormente por James Watt, Claude de Jouffroy, Patrick Miller y otros; no obstante, fue Robert Fulton el que en 1807 construyó el vapor *Clermont* de paletas, que realizó su histórico viaje por el río Hudson y que ha sido considerado como el hito inicial en la navegación a vapor.



*Piróscafo de Jouffroy-1783*

El éxito fue de tal magnitud que cinco años después hubieron cincuenta vapores de este tipo en servicio regular. Las velocidades que alcanzaron estos buques llegaron hasta los 22 nudos, lo que era alto para la época.

En Europa la construcción de buques a vapor recién comienza en 1812 y su desarrollo fue más lento.

En 1819, el *Savannah*, buque de paletas con aparejo de fragata y con una máquina de 90 H.P, salió de Georgia -Estados Unidos y llegó a Liverpool-Inglaterra, 25 días después. Las máquinas se usaron 18 días y las velas 7; llevaba carbón y leña para el funcionamiento de sus calderas y fue el primer buque a vapor que unió los dos continentes. Posteriormente el desarrollo de los sistemas de propulsión fue rápido y pronto se dejaron atrás las velas y las paletas para ser reemplazadas por las hélices.

#### 1A.- VAPOR *PERU*, EMISION DE 1957 (Continuación)

El 5 de setiembre de 1836, un grupo de ciudadanos ingleses encabezados por el cónsul de Gran Bretaña en el Perú, aprobaron un proyecto para la constitución de una compañía naviera que se llamaría Pacific Steam Navigation Company. Apoyado por los gobiernos de Perú, Bolivia y Chile, Guillermo Wheelwright de nacionalidad norteamericana, viajó a Liverpool en representación de los antes nombrados. Aportó para la construcción de dos buques, un capital inicial de 250 mil libras y fundó la compañía el 6 de setiembre de 1838.



Los cascos fueron botados al agua el 18 y 21 de abril de 1840 y bautizados *Perú* y *Chile*. Naves gemelas de madera, forradas en cobre y con aparejo de bergantín; sus dos máquinas construidas por Miller y Rabenhill eran de 150 H.P. y movían dos ruedas de paletas. Tenían 700 toneladas, 60 metros de eslora, 10 de manga y 5 de puntal; 10 nudos de velocidad.

El contrato que celebraron, el Presidente del Perú Agustín Gamarra (1785-1841) y su ministro Ramón Castilla con los agentes de Wheelwright, dio a la compañía inglesa un privilegio de 10 años a partir de 1840 en las costas y puertos del país, con los mismos derechos que eran otorgados a los buques nacionales.

El 27 de junio de 1840, zarpó el *Chile* de Inglaterra y el 4 de julio lo hizo el *Perú*; ambos llegaron a Valparaíso el 15 de octubre. El 3 de noviembre

llegó el *Perú* al Callao, constituyendo un gran suceso y despertando mucho entusiasmo en el gobierno y en la población. El presidente y su gabinete visitaron la nave con gran beneplácito; operó hasta 1852.

En 1850 el gobierno había dado por terminados, sin prórroga, los privilegios establecidos; sin embargo, ambos siguieron trabajando y durante mucho tiempo hicieron la ruta Callao-Valparaíso. En el curso de algunos años la compañía llegó a ser una de las más poderosas del mundo.

El vapor *Perú* (o Chile), del sello anterior, vuelve a figurar en estos dos efectos postales, designados para el correo aéreo y que reproducen los ejemplares de 1857 de la Pacific.

Fueron emitidos el 1 de diciembre de 1957, como parte de una emisión que se lanzó con ocasión de cumplirse el centenario del primer sello postal peruano. En la parte inferior dice "Sello de Ensayo", lo que significa que el primero -el de 1857- fue puesto en circulación como una prueba para determinar la aceptación del público al franqueo previo.



*Agustín Gamarra*

El de 10 centavos de sol, que reproduce el azul anterior, tiene fondo grosella y el de 15 centavos, que reproduce el castaño rojizo, tiene fondo verde. Se hicieron un total de 2'000,000 de ejemplares de cada uno y fueron impresos por Ateliers du PTT de Francia.

## 2.- VAPOR *EL PERUANO*, EMISIONES DE 1874-78

Después de que se estableció el porte previo en 1857 (la estampilla N° 1), cuando a una carta que se enviaba por correo le faltaba valor, se le escribía a mano o estampaba un sello con la palabra "déficit" y se le cobraba la diferencia a quien era el destinatario.

Para mejorar este sistema, el 28 de noviembre de 1873, se expidió un decreto por el que se mandó imprimir estampillas de multa dedicadas especialmente para este fin.



Impresas por la American Bank Note Company de New York, en mayo de 1874 se pusieron en circulación dos estampillas de multa, que llevan en la parte superior el dibujo de un vapor de paletas que se llamó *El Peruano* y en la parte inferior una llama que representa al reino animal. La de 10 centavos de sol es en color naranja y la de 50 centavos en marrón.

En 1878, impresas por la misma firma, iniciaron su circulación otras dos que tienen el mismo dibujo que las de 1874. La de 5 centavos en color rojo y la de 20 en azul.

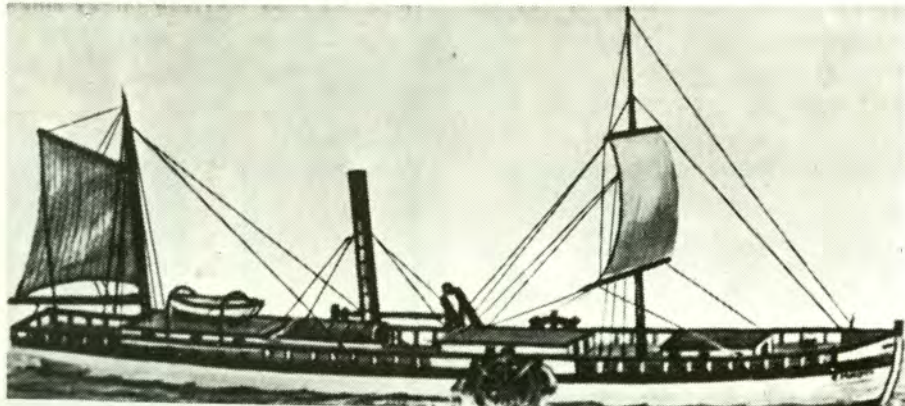
A fines de la década de los cincuenta (1859), un grupo de norteamericanos residentes y varios hombres de empresa peruanos, decidieron formar una compañía de vapores a la que denominaron *Americana*.

El Gobierno dictó la resolución correspondiente el 6 de julio de 1860, disponiendo que las excepciones y franquicias que tenía la línea inglesa Pacific Steam Navigation Company, se hicieran extensivas a la norteamericana que mencionamos en el párrafo anterior.

El 16 de agosto llegó *El Peruano* al puerto del Callao ; acababa de ser construído en el astillero de Westervelt en New York y había sido adquirido por la citada compañía. Tenía 570 toneladas, 58 metros de eslora, una máquina de balancín de 300 HP, con calderas de 40 libras de presión, ruedas de 8 metros y un andar máximo de 11 nudos. Gozaba de una autonomía de 15 días y su aparejo era de bergantín goleta. Acomodaba en camarotes a 60 pasajeros y a 130 en cubierta.

*El Peruano* navegaba siempre entre Pisco y San José de Lambayeque transportando carga y pasajeros en las mejores condiciones. El pasaje más caro era el de la ruta completa que hemos mencionado; en primera clase costaba 20 pesos y en cubierta 7. Esta carrera la hacía dos veces al mes.

Su éxito fue tal que los propietarios anunciaron la adquisición de otro buque que tendría 1,000 toneladas. Posteriormente esta idea quedó desechada y en 1861 fue adquirido por la Pacific Steam Navigation Company por muy buen precio; esta , lo puso a servir sus recorridos tradicionales. En consecuencia, la compañía *Americana* desapareció.



Vapor "Clermont"-1807

### 3.- NAO SAN CRISTOBAL, EMISION DE 1936

El 27 de agosto de 1936, se puso a la venta un sello de 2 centavos de sol, en color negro, con ocasión del primer centenario político de la provincia del Callao, creada en 1836. Es parte de una serie de 11 ejemplares de variados temas y lleva como elemento central el dibujo de la nao *San Cristóbal*, la que por las características físicas del dibujo parece una carabela; fue sin embargo, lo sabemos por referencias históricas, un barquichuelo mucho más pequeño.



Tiene expuesta la insignia de Castilla y Aragón, que se muestra borrosamente en el palo mayor. Esta es una de las estampillas del Perú a la que más símbolos se le ha puesto, los que son y representan lo siguiente: el sol naciente - la esperanza; las anclas - lo marinero de la nave; la cruz - la religión católica; los cañones - la fuerza; las lágrimas - los padecimientos de los expedicionarios y las estrellas o planetas - el rumbo y las posiciones que se tuvieron durante la travesía. En cuanto a las letras colocadas debajo de cada una de estas últimas (P, J, C, L y T), pensamos que los autores han querido

señalar el nombre de algunos cuerpos celestes por medio de su primera letra. Impresa por Waterlow and Sons Limited de Londres, fue lanzada en una corta emisión de 100,000 ejemplares.

A fines de 1523, Francisco Pizarro, Diego de Almagro (1480-1538) y Hernando de Luque, pactaron de palabra, organizar la conquista del misterioso país de levante, la tierra del Birú. La empresa adquirió dos bergantines, uno llamado *Santiago*, en el que se embarcaría Pizarro y el otro llamado *San Cristóbal*, en el que viajaría Almagro.

Este último, que es el motivo de nuestro comentario, fue construido a fines de 1518 por Vasco Núñez de Balboa, descubridor del océano Pacífico. Lo hizo en una de las islas del archipiélago de Las Perlas llamada Rica; iba a tener la misión de iniciar la exploración del mar que había descubierto. Dicho viaje nunca se realizó pues Balboa fue decapitado, en enero de 1519, por orden de Pedrarias Dávila, gobernador de Panamá.

El 13 de setiembre de 1524, partió Pizarro hacia el sur iniciando lo que parecía el viaje de la conquista, pero el éxito no lo acompañó pues pasados varios meses de navegar y desembarcar en distintos lugares de la costa, sin comida, atacados por los naturales, enfermos y abatidos regresaron finalmente a Chochama, pequeño puerto situado a siete u ocho leguas de Panamá. Pizarro estaba herido y pobre, pero con la firme decisión de no abandonar la empresa.

Mientras tanto, Almagro había zarpado de Panamá en la *San Cristóbal* con 64 soldados y mucha vitualla. Se dirigía en busca de su compañero y jefe,

desembarcando en todos los lugares en que le era posible, aún en los más difíciles, gracias al poco calado de la nave. Así llegaron hasta un lugar llamado el Fortín del Cacique de Las Piedras; allí fue atacado por los naturales y Almagro perdió un ojo durante el combate.

Este lugar fue denominado Pueblo Quemado - actual Colombia - por haber quedado destruido por el fuego de la lucha. De allí continuó hacia el sur hasta el río San Juan -actual Colombia- , donde llegó el 25 de junio de 1525; luego regresó a la ciudad de Panamá donde se encontró con Pizarro.

Después de muchas penurias y dificultades, zarparon nuevamente de Panamá ambos conquistadores; viajaban en las mismas naves, **Santiago** y **San Cristóbal**, pero esta vez lo hicieron juntos.

En agosto de 1526 llegaron al puerto de Atacames - actual Ecuador- y arribaron luego a la isla del Gallo - actual Colombia- pasando después hasta el río Santiago, desde donde Almagro regresó a Panamá por ayuda. Fue, aparentemente, el último viaje de la **San Cristóbal** , de la que no se tiene más información.



*Diego de Almagro*

#### 4.- PAILEBOTE **SACRAMENTO**, EMISION DE 1936



*Victoriano Cárcamo*

Marzo de 1821. Son días de gran trajín revolucionario en el Perú; el pueblo se encuentra activo y Lima está alborotada. La autoridad virreynal es incapaz de contener el ímpetu libertario; la entrada de San Martín es inminente. Es en ese ambiente de contornos especiales que ocurre un hecho que ilumina el amanecer de nuestra Marina de Guerra: la captura del pailebote **Sacramento** por un grupo de patriotas. La nave era de propiedad de Agustín Zubillaga.

El día 10 había zarpado del Callao; conducía a su bordo a oficiales del rey, pasajeros, carga, caudales y correspondencia; navegaba bajo bandera española.

La nave estaba al mando del capitán español Miguel Gamón; la tripulación en gran parte oriunda de Piura estaba formada por: contramaestre Victoriano Cárcamo de 30 años, carpintero Andrés Cárcamo de 33 años, nueve marineros, dos grumetes, un cocinero y tres calafates. Además, una guarnición militar de tres soldados y 24 pasajeros.

El destino final era Panamá, pero antes tenía que recalar en Paita para entregar el correo y para indagar en la población acerca de las actividades de los patriotas que trabajaban para la independencia.

Zarpó de Paita y el 17 de marzo a las once de la noche, el pailebote fue capturado por los hermanos Cárcamo y por 7 de los tripulantes. Los que se opusieron fueron reducidos y confinados bajo llave.

Dominada la situación la nave invirtió su rumbo hacia Paita, siendo conducida por el propio capitán Gamón. Durante el viaje, el contramaestre hizo jurar por la independencia, tanto a los que tomaron parte en la acción como a los que no lo hicieron.

Del matrimonio de Victoriano con Petita Castillo nacieron varios hijos, dos de los cuales llegaron a ser oficiales; ambos murieron en el combate del 2 mayo de 1866. Fueron el capitán de corbeta Raimundo Cárcamo y el teniente primero Emilio Cárcamo.

El 27 de agosto de 1936 se hizo una emisión de sellos de un sol; es todo en color verde olivo y conmemora el primer centenario político de la provincia del Callao. Fue una limitada tirada de 25,000 ejemplares impresos por la firma británica Waterlow and Sons Limited de Londres. Forma parte de la misma serie que la estampilla anterior (3), siendo las dos únicas que llevan un buque.

El dibujo del pailebote *Sacramento* es una invención de quien lo hizo; no concuerda con las referencias históricas que describen un buque más pequeño y sobre todo con una arboladura diferente.

Las alegorías que están al lado derecho representan: los puñales - la victoria y las trompetas - el júbilo.

El primer escudo y la primera bandera del Perú, ubicadas en la parte superior del sello, creados provisionalmente por San Martín cuando desembarcó en Pisco el 21 de octubre de 1820, no se aprecian debidamente por la falta de colores.

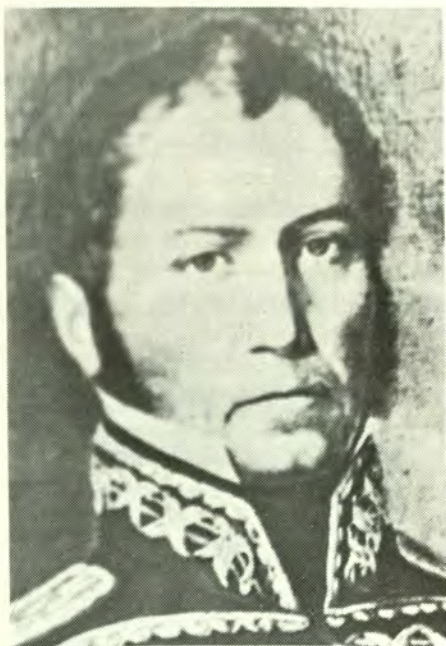
El 25 de febrero de 1825 se establecieron, por segunda vez, nuevos símbolos patrios, pero luego fueron sufriendo sucesivas modificaciones hasta 1858 en que se definieron y quedaron vigentes hasta la actualidad.



#### 4A.- PAILEBOTE **SACRAMENTO**, EMISION DE 1971 (Continuación)

A su ingreso a Paita fue recibido en medio del entusiasmo y regocijo de los paitesños. Las autoridades dispusieron de inmediato el traslado de los prisioneros y del equipaje a tierra; el buque quedó "asegurado, sin timón ni velas" por disposición del juez de Marina. Al día siguiente, 22 de marzo, El Comandante Militar de Piura comunicó la noticia al Intendente de Trujillo, marqués de Torre Tagle, quien a su vez ejercía la Comandancia General de la Costa Norte al lado de los patriotas independentistas.

La noticia fue comunicada a José de San Martín (1778-1850), quien tenía su cuartel general en Huaura y que dispuso el viaje de la nave a Supe, allí fue recibida por el propio Libertador de manos de su captor Victoriano Cárcamo.



*Martín Jorge Guise*



*José de San Martín*

De inmediato el mando de la nave le fue otorgado al teniente inglés Joseph Wickman y abordo se instaló una oficina para el libertador, a fin de que pudiera cumplir sus funciones de Capitán General de la Expedición Libertadora. Se le instaló un pequeño cañón y se le asignó una tripulación de 36 hombres.

Así pues, aquel pequeño barco que fuera capturado por los patriotas paitesños, inició la formación de la Marina de Guerra del Perú, convirtiéndose en la primera de sus unidades.

El 3 de agosto de 1821 se creó el Ministerio de Guerra y Marina y se nombró en el cargo al ciudadano argentino Bernardo Monteagudo. Este a su vez, por decreto del 7 de octubre, dispuso que el entonces capitán de navío Martín Jorge Guise (1780-1828), prestara juramento al día siguiente, 8 de octubre, como el primer Comandante General de la Marina. Quedó así establecida la fecha de su fundación.

Poco después, se rebautizó al *Sacramento* con el nombre de *Castelli*, para honrar la memoria del prominente caudillo de la independencia argentina Juan José Castelli.

El 8 de octubre de 1971, con motivo del sesquicentenario de la fundación de la Marina de Guerra, apareció nuevamente en la estampilla que comentamos, el pailebote *Sacramento*. Se lanzó en una emisión para el correo aéreo, con un valor facial de 7.50 soles, en colores azul, celeste y blanco. En esta oportunidad, las características presentadas sí concuerdan con las de la verdadera nave, que es igual a la maqueta que se usó como modelo y que se encuentra en el Museo Naval del Callao.

Hecha por Sanmarti-Lima, tuvo una pequeña tirada de 300,000 ejemplares.



## 5.- VAPOR CORREO *INCA*, EMISION DE 1936

El 20 de diciembre de 1936, se emitió una estampilla en color azul, que forma parte de una serie de 13 ejemplares con diferentes motivos; lleva la fotografía de un vapor que se llamó *Inca* y que navegó muchos años en el lago Titicaca. Su valor facial es de 15 centavos de sol y su tiraje de 400,000 ejemplares; fue trabajado por Waterlow and Sons Limited de Londres.

En 1850, el presidente Ramón Castilla (1797-1867), ya había concebido la idea de comprar buques para llevarlos en piezas al lago Titicaca.

En 1860, un particular, precursor de estas construcciones y llamado Jerónimo Costa, compró una goleta que armó a orillas del lago; se llamó *Aurora* y naufragó en 1876.

La decisión de llevar buques a vapor al lago, fue tomada en mayo de 1861, poco antes de terminar su gobierno el mariscal Castilla. Para tal fin, envió a Inglaterra en comisión espe-



cial, al contralmirante Ignacio Mariátegui (1798-1868), quien hizo construir los vapores *Yavarí* y *Yapurá*. Ambos se trajeron en piezas, que se desembarcaron en Arica en 1863 y posteriormente fueron trasladados en tren hasta Tacna. De allí, a lomo de mula a través de la meseta del Collao, a un promedio de 4,000 metros sobre el nivel del mar y a una distancia de 300 kilómetros, se movilizaron hasta llegar a Puno los 2,776 bultos; tenían un peso total de 210 toneladas

El cambio de gobierno, la guerra con España y los acontecimientos políticos, hicieron que estos dos buques, recién pudieran ser lanzados al agua el 31 de diciembre de 1870 el *Yavarí* y el 18 de marzo de 1872 el *Yapurá*.

Posteriormente, en 1875 y por orden del gobierno, pasaron a poder de la compañía inglesa Peruvian Corporation Limited. Ambos tenían 120 toneladas, 33 metros de eslora, 5 de manga y desarrollaban 10 nudos de velocidad con una máquina de 40 H.P.

Esta misma compañía, mandó construir en 1905, a los astilleros de Earls Shipbuilding Engeneering Hull- Inglaterra, un buque que se llamó *Inca*. Llegó en piezas a Puno en 1906 y fue ensamblado en Huage, a orillas del lago, en trabajo que duró 18 meses. Sirvió durante 80 años transportando pasajeros, carga y correo, entre los puertos peruanos y bolivianos.

Sus características eran: eslora 66.8 metros, manga 9.14, puntal 4.16; 669 toneladas de registro en dos bodegas, dos máquinas a vapor de 400 HP cada una y 9 nudos de velocidad.

En febrero de 1986 cesó definitivamente sus actividades.



Ramón Castilla

## 6.- BERGANTIN *SAN PEDRO*, EMISION DE 1943

Con motivo del IV centenario del descubrimiento del río Amazonas, se puso a la venta en febrero de 1943, una serie conmemorativa de doce estampillas; entre las que están: la de 1 sol en marrón-100,000 ejemplares- y la de 25 centavos en naranja -50,000 ejemplares. Sólo las dos mencionadas presentan una embarcación.



Las confeccionó la Columbian Bank Note Company. El dibujo de Germán Suárez Vértiz (1897-1975), aquí reproducido, no se muestra muy claro por la falta de colores; sin embargo, la observación más

importante que le podemos hacer, es que la pequeña nave que se presenta en la figura y que se llamó *San Pedro*, tiene colocado un mástil y una vela, lo que nos hace pensar que el momento representado no corresponde al descubrimiento del Amazonas, sino a la entrada al océano Atlántico seis meses después. La razón es que durante todo el viaje y hasta que llegó al mar, lo hizo avanzando sólo con la corriente y con sus remos, y recién al llegar a esa desembocadura se le puso los elementos para navegar.

A orillas del río Coca - Ecuador, construyeron, Gonzalo Pizarro y Francisco de Orellana(1511- 1546) , la nave que se menciona y con la cual se descubriría el río Amazonas.

Fue a mediados de 1541 que se inició la construcción de esta embarcación, a la que los cronistas de la época llamaban bergantín, pero que por sus características estaba más emparentada con la galera pues se impulsaba con remos. Debieron usar las herraduras de los caballos para fabricar los clavos y los hornos; en lugar de brea usaban una goma que allí destilaban los árboles (caucho) y como estopa las mantas de los indios y las camisas de los expedicionarios. Era nave de gran agilidad y ligereza; llevaba aproximadamente 12 remos, su eslora era poco menor de 20 metros y su manga no mayor de 3.

El 26 de diciembre de 1541, al mando de la nave partió Orellana con 57 hombres en busca del río grande de las Amazonas; Gonzalo Pizarro esperaba en tierra.

El 2 de febrero de 1542 llegó hasta Aparia -Ecuador. Allí decidió seguir adelante y no regresar donde había quedado Pizarro, a 200 leguas de distancia. El 12, desembocando por el lado occidental del Napo entró al Amazonas -Perú.

El 21 de mayo arribaron a la confluencia con el río Purus -Brasil , después de haber sido atacados permanentemente por los guerreros Omaguas y luego por los Mura.

El 6 de julio llegaron a la desembocadura del Amazonas en el Atlántico; repararon los navíos,



*Francisco de Orellana*

les fabricaron palos y velas, hechas de las pocas frazadas que les quedaban y el 26 de agosto entraron al mar.

Pocos días después, el 9 de setiembre, anclaron en la isla de Cubagua, cerca de las costas de Brasil; luego Trinidad, Santo Domingo y España, donde arribaron el 22 de noviembre de 1542.

Orellana murió en noviembre de 1546, en la segunda de sus incursiones por los ríos de la Amazonía.

## 7.- LANCHA BONITERA, EMISION DE 1952-53.

Durante los años 1952 y 1953 se lanzó, en diferentes meses, la enorme tirada de 25'000,000 de unidades del sello que es el dibujo de una embarcación pesquera para consumo humano, que se presenta en color verde, con un valor facial de 5 centavos de sol. Fue impreso por Thomas de la Rue and Co. Ltd. de Londres.

La pesca ha estado desde los albores de la vida en la costa del Perú; sistemáticamente practicada por sus habitantes, se calcula que puede tener una antigüedad de cerca de nueve mil años, especialmente en las playas de Paracas donde era fuente vital de abastecimiento.

Las redes más antiguas del Perú y quizás las más antiguas del mundo, fueron las usadas por los pescadores de Paracas, de las que se ha probado con el radiocarbono una antigüedad de 8,830 años. Las hacían con hilo de fibra de cacto, el que subsistió por su bondad durante mucho tiempo. El uso del algodón corresponde a épocas muy posteriores.

Existen pruebas obtenidas en las playas de Chilca que demuestran que hace 6,000 años ya se pescaba con anzuelo y 4,500 años que ya se usaban embarcaciones para alejarse de la costa, también para la pesca.

En el incanato la pesca se hacía con redes de algodón, anzuelos de metal y arpones de hueso y se empleaban diferentes tipos de embarcaciones, como los caballitos de totora y las balsas.

En la época moderna, la pesca se desarrolla más eficientemente en los últimos 50 años. Se comienza la industrialización con el enlatado en escala reducida.

Durante la Segunda Guerra Mundial se abren los mercados de Estados Unidos y se produce la primera expansión de nuestra industria.

A partir de 1948 la inversión de capitales norteamericanos refuerza el crecimiento de la fabricación de conservas y permite iniciar el proceso de congelado.



Podemos decir que hasta la llegada de los españoles, la nota dominante fue pescar para satisfacer las necesidades alimenticias; luego se produjo un momentáneo despertar frente a la potencialidad económica de la pesca de la ballena, lo que duró poco y tuvo pobres resultados, hasta que en 1953 se reanima y continúa con altibajos hasta la fecha.

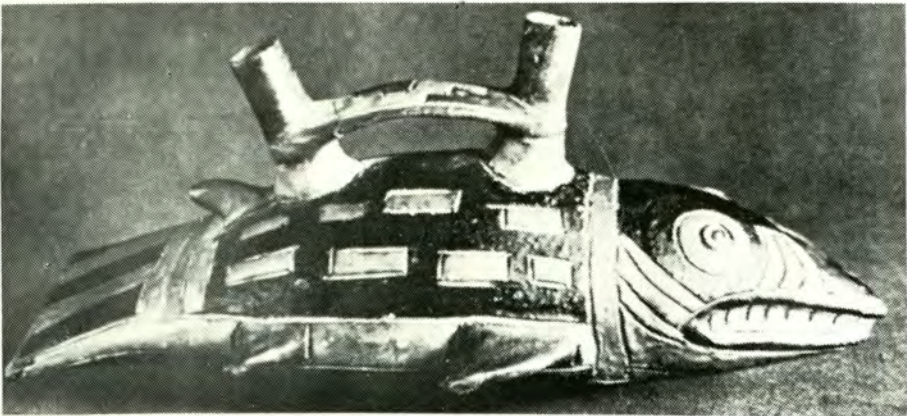
La verdadera expansión de la industria se produjo hacia 1955 en que llegaron a funcionar 69 fábricas de conservas, para luego comenzar la declinación y en 1965 sólo quedar 4. Posteriormente, en 1968, después de una penosa recuperación, funcionaban 35 fábricas.

Las embarcaciones, como las que muestra la figura del sello que comentamos, corresponden al tipo llamado "bonitera", en razón de ser usadas para pescar bonito, entre otras especies, como atún, pez espada, cojinova, merlín y tiburón. Tienen como promedio una bodega de 30 toneladas, la eslora es de 13 metros y su manga de 3; un motor a gasolina de 100 HP, un radio de acción de unas 12 horas y el casco de madera.

La pesca de la cojinova y del bonito se realiza tanto con redes de cortina como de cerco; generalmente se hace en la madrugada y la captura es de superficie.

El pez espada es de aguas cálidas y se ubica en la zona norte del país. Las embarcaciones usadas están provistas de una prolongación en la proa, donde se instala el pescador con un arpón unido a un cabo. En la figura se puede apreciar este sistema, aunque no muy claramente.

En este tipo de embarcación, la pesca del atún se hace con caña, lo que significa que sea lenta y difícil. En la actualidad esta especie se captura con embarcaciones especiales, dotadas de implementos rápidos y modernos.



*Cerámico de Paracas - Siglo XIII*

## 8.- CAÑONERA FLUVIAL *BAP MARAÑÓN* , EMISIONES DE 1953-57-62.

En junio de 1953 se hizo una numerosa emisión de 10'000,000 de



unidades, de una estampilla para el correo aéreo, que lleva la figura de la cañonera fluvial *Marañón*. Después de 96 años de la salida a circulación de la primera estampilla peruana, fue también la primera vez que apareció un buque de la Marina que formaba parte de la flotilla fluvial del Amazonas.

Su valor nominal es de 40 centavos de sol. Está impresa en color verde claro y fue hecha por la firma Thomas de la Rue and Co. Ltd. de Londres; 100,000 ejemplares de tiraje para el correo aéreo.

En junio de 1957 salió nuevamente para el correo aéreo, en color verde oscuro, la misma cañonera. Tiene igual valor facial, impresión y tiraje. La tercera y última circuló en enero de 1962. Con iguales características que la anterior pero en color naranja y para el correo ordinario.

Cada vez que se habla o escribe sobre la incorporación de una unidad naval a la Marina de Guerra en la Amazonía, no se puede dejar de mencionar las jornadas pioneras que realizaron abnegados marinos peruanos en la inmensa y desconocida región, surcando e investigando sus diferentes ríos. En este caso, el buque lleva el nombre de uno de los más grandes, el *Marañón*, que fue surcado por primera vez en una embarcación a vapor por el capitán de corbeta Gregorio Pérez en febrero de 1866. Y aquí cabe hacer un paréntesis para comentar, que fue este mismo oficial, que con el grado de capitán de fragata desempeñaba el comando del *Huáscar*, antes de que lo sucediera el capitán de navío Miguel Grau en marzo de 1879.

Desde el 5 de enero de 1864, en que llegó a Iquitos la primera flotilla fluvial, la Marina de Guerra lleva con sus naves, hasta los más alejados villorrios, mensajes de apoyo, atención médica, aliento y cultura.

Por ello y por cumplir su misión de vigilancia y defensa de nuestros ríos



*Manuel Odría*



Roque A. Saldías

y fronteras, se constituye en pilar del desarrollo y de la seguridad de la amazonía peruana.

En el gobierno del general Manuel Odría (1897-1974) y siendo ministro de Marina el vicealmirante Roque Saldías (1892-1974), se hizo el contrato para la adquisición de dos cañoneras fluviales, que se mandaron construir en la compañía John I. Thornycroft de Southampton - Inglaterra y que tendrían por nombres: *Marañón* y *Ucayali*.

El capitán de fragata Jorge Barreto Alván (1910) fue nombrado inspector de la construcción. El lanzamiento de la primera, que aparece en el sello, se produjo el 23 de abril de 1951.

Las dos cañoneras zarparon el 15 de agosto de Southampton y llegaron a Iquitos el 3 de octubre de 1951. La *Marañón* estuvo al mando del capitán de corbeta Enrique Villa Salcedo (1916-1988) y la *Ucayali* fue comandada por el capitán de corbeta Jorge Camino de la Torre (1913-1986).

Las características de las cañoneras son:

Desplazamiento	: 365 toneladas
Eslora	: 42 metros
Manga	: 9.7 metros
Calado	: 1.2 metros
Velocidad Máxima	: 12 nudos
Armamento	: 2 cañones de 76 mm 3 cañones de 40 mm 2 cañones de 20mm.
Dotación	: 40 hombres

En la fecha, ambas siguen prestando sus invaluables servicios.

## 9.- LA SANTA MARIA, LA PINTA Y LA NIÑA, EMISION DE 1953

El 3 de octubre de 1953 circularon las estampillas, para correo aéreo, que conmemoran el V Centenario del Nacimiento de Isabel La Católica. Lo que realmente aparece en la figura son los tres buques con los que Cristóbal Colón (1451-1506) descubrió América en su primer viaje; nos imaginamos que los autores buscaron la relación entre la reina de España y el descubri-

dor, a quien tanto ayudó.

Se hicieron dos sellos con la misma figura, pero con valores y colores diferentes; ambos impresos por Thomas de la Rue and Co. Ltd. de Londres.

El de 1.25 soles es en color verde y tuvo un tiraje de 3'000,000; el de 2.20 soles es en color negro y una tirada de 2'000,000 de ejemplares.



Se distinguen tres naves, siendo la más grande y cercana, aparentemente la *Santa María*, que era de diferentes características que las otras dos; Colón la llamaba su "Nao".

Por la información que se tiene y conjugando diferentes fuentes, se puede concluir que no era una carabela; por sus mayores dimensiones y su lentitud para ejecutar movimientos, más parecería una carraca.

Las tres llevaban pintadas en sus velas redondas, las insignias de los reyes llamadas Cruces de Santiago; la bandera real de Castilla y Leon en el palo mayor y el estandarte real con las letras Y y F (Ysabel y Fernando) en el palo mesana. Ambas se presentan muy difusas en razón del pequeño tamaño y la falta de colores.

La navegación de largo curso comienza para América con la presencia en sus costas de las naves de Colón, compuesta en su primer viaje, por tres naves: la *Santa María*, la *Pinta* y la *Niña*. Las tres han sido, por muchos años, objeto de intensas investigaciones de estudiosos, especialmente de los españoles, que han tratado de obtener, buscando con prolijidad, las características físicas, lo más cercanamente posible a lo que fueron en la realidad. Los buques que se hacían en el siglo XV eran muy simples y no requerían planos; los constructores sencillamente pasaban la información de padres a hijos. Es por eso que los investigadores han tenido dificultades y han discrepado por siglos sobre los datos de estas naves; no existen planos, pinturas ni dibujos de ellas. Lo único que se posee es una carta de Andrés Morales (1509), en la que figuran tres barcos que representan la flota de Colón en su primer viaje. Esta carta y el diario del descubridor han servido para estructurar un bosquejo aproximado de sus formas.

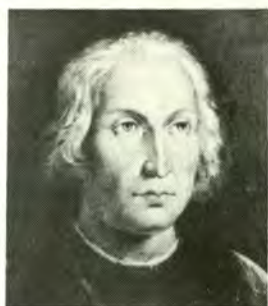
La *Santa María*, como capitana de la flota, llevaba abordo a Cristóbal Colón; como su maestre-patrón y representante de la ley se desempeñaba Juan de la Cosa, quien era a la vez su dueño. Sus características aproximadas eran: 225 toneladas, 30 metros de eslora, 8 de manga y 3.2 de puntal. El

trinquete y el mayor tenían velas redondas y el mesana vela latina; llevaba 40 hombres como tripulación.

La *Pinta*, bastante menor, de 115 toneladas, 23 de eslora, 7 de manga y 2.2 de puntal. Al mando de su maestre Martín Alonso Pinzón; iba como piloto su hermano Francisco Yáñez Pinzón y tenía una dotación de 25 hombres. Su dueño era Cristobal Quintero que viajaba como marinero.

La *Niña*, la más pequeña, tenía 100 toneladas, 21 metros de eslora, 6 de manga y 2 de puntal. Estaba al mando de Vicente Yáñez Pinzón (hermano de Martín), con 20 tripulantes. Su nombre provenía de su propietario Juan Niño de Moguer.

En general, las tres tenían bordas altas, la toldilla más alta aún y la proa afilada, lo que las hacía naves bien balanceadas, además de tener muy



*Cristobal Colón*



*Martín Alonso Pinzón*



*Vicente Yáñez Pinzón*

buenas tripulaciones.

Con ellas y en nombre de España, partió Colón el 3 de agosto del puerto de Palos en busca de Cipango (Japón); arribó a las islas Canarias y desde allí zarpó el 6 de setiembre. Llegó el 12 de octubre a una isla, que llamó San Salvador, en las Bahamas, deviniendo en el más portentoso descubrimiento de la historia y convirtiéndose en uno de los momentos estelares de la humanidad. Muchos historiadores opinan que en esa época termina la Edad Media.

El 25 de diciembre, a poco de llegada a América, la *Santa María* encalló en la isla La Española - Haití, frente a la actual población de Limonade y con sus restos se construyó, cerca a Cap Haitien, un fuerte que se llamó "La Navidad". Se constituyó en esta forma, en el primer edificio fabricado por los descubridores en el nuevo mundo.

De la *Pinta* no se supo nada más después de su regreso a España al terminar el primer viaje en 1493.

La *Niña* acompañó a Colón en los cuatro viajes que llevó a cabo en 1492, 1493, 1498 y 1502.

Colón nació en Génova (Italia) y murió en Valladolid (España) a los 55 años de edad.

Sus restos fueron trasladados a la isla La Española, vinculada muy estrechamente a su vida y sepultados en la catedral de Santo Domingo,

capital de la República Dominicana, donde aún permanecen.

#### 10.- ABEL BERGASSE DU PETIT THOUARS Y EL *VICTORIEUSE*, EMISION DE 1957

Con motivo de la exposición francesa en Lima, se emitió una edición para el correo aéreo el 16 de setiembre de 1957 y en esta oportunidad para rememorar un acontecimiento, que dentro de los sombríos recuerdos de la guerra con Chile, resplandece como una estrella: la intervención del contralmirante francés Abel Bergasse du Petit Thouars, al mando del acorazado *Vic-*



*torieuse*. Ambos aparecen en la estampilla, en color azul oscuro, celeste y verde, con un valor facial de 1.25 soles. Se hicieron un total de 3'000,000 de ejemplares por la firma Ateliers du PTT ( Poste- Telegraph- Telephone) de Francia.

La poderosa nave, de la que se observan características de la clásica construcción francesa, estaba fuertemente artillada con 6 cañones de 240 mm., 1

de 193 y 6 de 140. Desplazaba 4,635 toneladas; la coraza estaba formada por un anillo total de 15 cms. de espesor que daba la vuelta alrededor de todo el casco; también dotado de espolón para adaptarlo a las costumbres que todavía, en esos tiempos, eran los más inciertos en la historia del desarrollo de los buques de guerra.

Antes del ataque a Lima, Chile despachó una misión punitiva al mando de Patricio Lynch, para recorrer la costa norte del Perú, con el encargo de destruir a su paso todo lo que le fuera posible, imponer cupos, dañar la propiedad y arrasarse los ingenios. Lynch cumplió a la perfección su siniestro cometido.

Desde el 10 de abril de 1880 la flota chilena se encontraba en el Callao estableciendo bloqueo. En Pisco y Chilca habían desembarcado 25,000 hombres y el 13 de enero de 1881 atacaron en San Juan y derrotaron al improvisado ejército peruano; esa misma noche la soldadesca arrasó Chorrillos y Barranco.

El 15 de enero las fuerzas peruanas pierden nuevamente en la batalla de Miraflores y como consecuencia el general Manuel Baquedano, al mando de las fuerzas invasoras, trata de imponer la rendición incondicional de Lima, mientras la población civil se halla presa de pánico por temor a que se repitan los sucesos de Chorrillos y Barranco, ciudades que habían sido destruidas sin respetar nada.

Es entonces cuando se producen las gestiones del cuerpo diplomático y el



*Abel Bergasse  
du Petit Thouars*

contralmirante Abel Bergasse du Petit-Thouars, como más antiguo de una flota de varios países - Francia, Inglaterra e Italia - que se encontraban en el Callao, le comunica al comando chileno que dicha flota romperá fuegos si se producen los mismos excesos nuevamente. Esto impide que se incendie Lima, pero no puede evitar el saqueo y la barbarie.

Nuestro biografiado había nacido en Loiret, el 23 de marzo de 1832; su padre se llamó Paul Aristide Bergasse y se casó con Albertine Aubert du Petit-Thouars, de tal manera que el almirante tenía por apellido paterno Bergasse y por materno Aubert.

El deseo de perpetuar la alianza entre las dos familias y el de mantener el segundo apellido materno, du Petit-Thouars, de mucha tradición en la marina francesa, hicieron que se obtuviera una ordenanza que concedía permiso para que su nombre completo fuera: Abel Nicholas George Henri Bergasse du Petit-Thouars, dejando de lado el primer apellido de la madre, Aubert. Sin embargo el tiempo y la costumbre han ido dejando fuera de ubicación a su verdadero apellido, Bergasse, y quedando en uso común, sólo el segundo de la madre: Petit-Thouars.

En junio de 1855 perdió el ojo derecho en el sitio de Sebastopol; ascendió a contralmirante en 1877 y en octubre de 1878 fue nombrado como jefe de la división naval del Pacífico.

El 22 de diciembre de 1880 arribó a Valparaíso-Chile, de donde zarpó hacia el Callao para observar los acontecimientos de la guerra más cercanamente. Llegó a este puerto el 7 de enero de 1881, apenas ocho días antes de su histórica actuación.

Ascendió a vicealmirante en diciembre de 1883 y falleció en Tolón el 14 de Mayo de 1890, a los 58 años de edad.

## 11.- FRAGATA *AMAZONAS*, EMISION DE 1961

Con ocasión de conmemorarse el centenario de la vuelta al mundo de la



fragata *Amazonas*, salió a circulación el 8 de marzo de 1961, es decir, tres años después de la fecha debida, una serie de tres estampillas para el correo aéreo. Impresas por Thomas de la Rue And Co. Ltd. de Londres, alcanzaron un tiraje de 1'000,000 de ejemplares cada una.

Llevaron al centro un dibujo de la citada fragata, en la parte superior los nombres de los puertos que visitó y a los costados, entre coronas de laurel, las fechas de inicio y término del viaje.

Tienen los siguientes valores y colores: la de 50 centavos de sol, verde y marrón; la de 80 centavos de sol, bermellón y violeta y la de 1 sol, sepia y verde.

Adquirida en el gobierno del mariscal Ramón Castilla el 7 de noviembre de 1850 y siendo ministro de Guerra y Marina el general Pedro Cisneros (1803-1893), era una nave con aparejo de fragata y una sola hélice con una máquina de 300 HP; 1,570 toneladas de desplazamiento, 62 metros de eslora, 11.5 de manga y 7 de puntal. Velocidad con máquina 9.5 nudos y con una batería de 33 cañones.

Puesta la quilla en agosto de 1852, llegó al Callao el 8 de enero de 1853 a cargo del capitán de navío Domingo Valle Riestra (1808-1877).

Bajo el mando del capitán de navío José Boterín (1797-1869), zarpó del Callao el 25 de octubre de 1856 con 17 guardiamarinas en instrucción y con la misión de dar la vuelta al mundo.

El primer puerto de arribada fue Hong Kong; siguieron por el estrecho de Singapur y llegaron a Calcuta, donde permanecieron cuatro meses. Durante ese tiempo hizo carena y reparaciones generales pero tuvieron que soportar los rigores del cólera que ocasionó la muerte de 38 de sus tripulantes. Siguió luego hacia la isla Santa Elena y después a Londres, donde concluyó sus reparaciones y el recorrido de sus instalaciones. En este puerto, Boterín fue llamado a Lima, haciéndose cargo del comando para el viaje de regreso, el capitán de fragata Francisco Sanz hasta Río de Janeiro.

Allí esperaba el capitán de navío Ignacio Mariátegui, nombrado nuevo Comandante General y a cargo del mando de la nave; navegaron hacia el



*Pedro Cisneros*



*José Boterín*

sur por las costas de Argentina llegando al estrecho de Magallanes. Ya en el Pacífico tocaron Talcahuano y Arica para arribar al Callao el 28 de mayo de 1858.

Este viaje fue considerado durante mucho tiempo como uno de los más grandes esfuerzos que se hicieron para mejorar los conocimientos y la experiencia del personal de la Marina.

El final de la *Amazonas* fue trágico; se varó accidentalmente y como consecuencia se hundió. El accidente ocurrió en Quilqué, al suroeste de Abtao el 15 de enero de 1866, cuando se encontraba formando parte de la escuadra aliada con Chile. Esta fuerza se organizaba para enfrentarse a la flota de España, país al que se le había declarado la guerra el día anterior.

## 12.- Balsa *KON-TIKI*, EMISION DE 1969

Con motivo del primer vuelo que realizó a Europa la aerolínea APSA - Aerolíneas Peruanas S.A., se emitió el 17 de junio de 1969, cuatro sellos para correo aéreo y uno para correo ordinario. Llevan en la parte superior un avión de pasajeros, al centro un mapamundi y en la parte inferior a la famosa balsa *Kon-Tiki*.

Según parece, la razón de presentar la composición en la que se muestran juntas ambas naves, es que las dos eran precursoras en sus respectivos viajes. Fueron impresas por Sanmarti-Lima con los siguientes datos y características:

- La de 2.50 soles, para el correo ordinario, en policromía, con color azul de fondo y verde grisáceo de base. Tiraje de 1'000,000 de ejemplares.



- La de 3.00 soles, para el correo aéreo, en policromía, con color naranja de fondo y verde grisáceo de base. Tiraje de 1'000,000 de ejemplares.



- La de 4.00 soles, para el correo aéreo, en policromía, con color verde de fondo y verde grisáceo de base. Tiraje de 1'000,000 de ejemplares.



- La de 5.50 soles, para el correo aéreo, en policromía, con color rojo de fondo y verde grisáceo de base. Tiraje de 500,000 ejemplares.



- La de 6.50 soles, para el correo aéreo, en policromía, con color violeta de fondo y verde grisáceo de base. Tiraje de 500,000 ejemplares.



Thor Heyerdahl (1914), noruego, doctor en antropología, graduado de las academias de New York y Moscú, acompañado por cuatro de sus compatriotas y un sueco, construyeron en 1947, una balsa de troncos de árbol del mismo

nombre ("balsa"). Los trajeron desde la selva del Ecuador y los armaron en la Base Naval del Callao con el apoyo de la Marina; era ministro el contralmirante Manuel R. Nieto.



*Thor Heyerdahl*

La teoría de Heyerdahl, que afirmaba que la Polinesia se pobló principalmente por gente de las costas occidentales de América, iba a ser corroborada en poco tiempo en una aventura extraordinaria jamás realizada en los anales de la navegación moderna. Lo haría con la balsa a la que llamó *Kon-Tiki*, construida a la manera en que, según sus estudios, lo habían hecho los hombres blancos del dios Sol, llamado Wiracocha o Kon-Tiki, en los albores de la vida en esta zona de la tierra.

La embarcación fue fabricada con nueve troncos amarrados con bejucos,

sin utilizar ni un solo clavo metálico ni alambre. El tronco más grande, que estaba colocado al centro, medía 15 metros y el ancho de la balsa era de 4 metros. Para sostener una gran vela rectangular, que sería su única propulsión, se colocó un mástil hecho con dos cañas de bambú de gran tamaño.

Zarpó del Callao el 28 de abril de 1947 y después de navegar 4,300 millas, sólo impelida por los vientos y las corrientes marinas, que había estudiado previa y minuciosamente, llegó el 7 de agosto, es decir 101 días después, a los arrecifes coralinos de Raroia en el archipiélago de Tuamotú en la Polinesia.

Demostró, además de su teoría, que los pueblos primitivos de este continente eran capaces de hacer largos viajes en balsas, trasladándose hacia occidente, ya que los vientos alisios y la corriente ecuatorial se mueven en ese sentido debido a la rotación de la tierra y ésta no ha cambiado nunca desde que existe el mundo.

El 24 de julio de 1989, después de 42 años de su histórica actuación, fue condecorado con la Medalla de Honor del Congreso del Perú.

### 13.- GRAU Y EL *HUASCAR*, EMISION DE 1969

El 8 de octubre de 1969, con ocasión del día de la Marina de Guerra, se puso en circulación una de las más bellas estampillas que se han emitido en el Perú. La composición presenta, al Gran Almirante Miguel Grau y a su inseparable compañero, el glorioso *Huáscar*.

Los colores son eminentemente marinos, azul y oro, acompañados de su obligatorio complemento, el blanco. Sanmarti-Lima merece palabras de felicitación por la presentación de este sello, del que se emitió apenas 100,000 ejemplares.

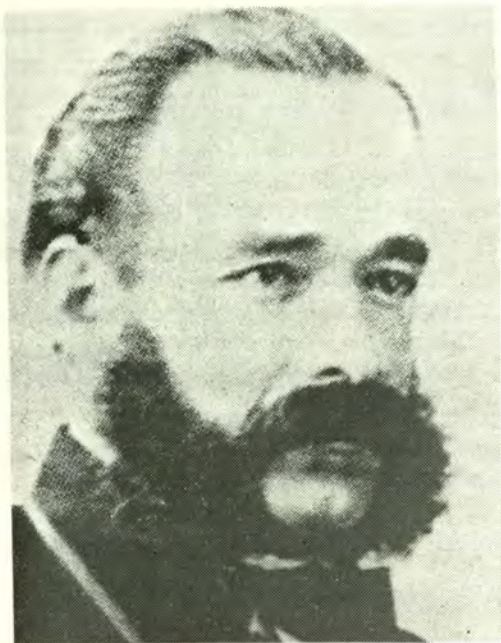
Es interesante anotar, que por primera vez en 90 años, desde 1879, se presentan juntos en un sello a dos de las figuras más importantes de la peruanidad.

La de Grau es la clásica postura y expresión con la que siempre se le muestra, seria y digna. La del *Huáscar* no corresponde al combate de Angamos, aunque así lo dice en el sello; la nave está presentada con dos palos y la verdad es que en esa fecha - 8 de octubre de 1879 - sólo tenía uno, el mayor, pues el trinquete le había sido retirado cuatro meses antes.

Miguel Grau Seminario nació en Piura el 27 de julio de 1834. Fue su padre el teniente coronel colombiano Juan Manuel Grau y Berrío y su madre doña Luisa Seminario del Castillo.

Grau se embarcó, iniciando su vida como marino, a los ocho años. Navegó por todos los mares y como dice su maestro Velarde: "inspiraba cariñosa





*Grau a los 26 años*

Laird Brothers de Birkenhead en Inglaterra.

Con un modelo avanzado para su época, pero de pequeño porte y poca potencia de fuego, tenía las siguientes características: 60 metros de eslora, 10.6 de manga, calado medio 4.7 y 6.3 de puntal. Desplazaba 1,763 toneladas, dos cañones de avancarga de 300 libras (25.4 cms.) en el interior de una torre giratoria blindada de 13 cms. de espesor y 2 cañones de 40 libras, también de avancarga. El blindaje de sus planchas en el centro del buque era de 11.5 cms.; un andar máximo de 13 nudos, una sola hélice y aparejo de bergantín.

Su construcción fue ordenada junto con la de la fragata *Independencia* por el presidente Juan Antonio Pezet (1809-1879), el 30 de marzo de 1864, cuando era ministro de Guerra y Marina el general Manuel de la Guarda. Zarparon de Liverpool el 17 de enero de 1866 y llegaron al Callao a fines de enero de 1868, casi cuatro años después de iniciada su construcción. Por diferentes razones, desde que salió de los astilleros hasta que llegó al Callao, tuvo tres comandantes: José María Salcedo (1809-1879), Lizardo Montero (1832-1905) y Alejandro Muñoz (1831-1883).

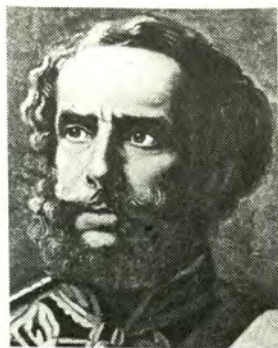
Por extraña coincidencia, el presidente Pezet y Salcedo, el primero de sus

y profunda simpatía”.

En 1854 ingresó a la Marina como guardiamarina; hizo la campaña contra la escuadra española al mando de la corbeta Unión y participó como su comandante, el 7 de febrero de 1866, en el combate de Abtao.

Casado con Dolores Cabero, tuvo diez hijos: Enrique, Oscar, Ricardo, María Luisa, Carlos, Rafael, Victoria, Miguel G., Miguel R. y Elena.

En 1875 fue elegido diputado por Paita; era capitán de navío en abril de 1879 cuando estalló la guerra con Chile y ya comandaba el monitor *Huáscar*, que había sido diseñado por el marino inglés Cowper Coles y construido por la firma



*Juan Antonio Pezet*

comandantes, nacieron y fallecieron los mismos años.

Diestra e intensa fue la campaña del ínclito Almirante y su legendario monitor, hasta que llegó el 8 de octubre de 1879 en Angamos. Grau que tenía un temple de hombre superior, aceptó el reto del destino con su pequeña pero indomable nave y ambos unidos viajaron a la inmortalidad. Son y serán siempre el símbolo del Perú.

En 1946, 67 años después de su muerte y durante el gobierno de José Luis Bustamante, fue ascendido a la clase de almirante por Ley 10689. En 1967, durante el gobierno de Fernando Belaúnde, por Ley 16730, se le confirió el título honorífico de Gran Almirante del Perú.

El 9 de octubre de 1989, el gobierno del presidente de Bolivia, Jaime Paz Zamora, declaró a Miguel Grau, héroe nacional de ese país, en reconocimiento a su actuación en defensa de las costas bolivianas durante la guerra de 1879.

#### 14.- CABALLITOS DE TOTORA, EMISION DE 1971

Como símbolo de la soberanía en las 200 millas del mar peruano, el 7 de junio de 1971, se inició la circulación de una corta emisión de 200,000 ejemplares de un sello aéreo confeccionado por Sanmarti-Lima.



Sobre un fondo azul verdoso se presentan dos pescadores mochicas en color ladrillo, montados sobre sus "caballitos" de totora con el característico moño y protector facial de los hombres del oficio. Llevan como vestimenta un pañete y en la parte delantera de cada embarcación va colocado un pez.

Se rinde homenaje a una cultura que cubría ochocientos kilómetros de nuestras costas, desde Vicus (Piura) hasta Chincha por el sur y que los mochicas dominaron por decidida inclinación marina. La figura corresponde aproximadamente al siglo VII de nuestra era.

La estampilla es para el franquéo aéreo y tiene un valor nominal de 4.00 soles. Se le

agrega en la parte inferior una anchoveta, probablemente como símbolo de la abundancia de esta especie en la fecha de la emisión.

En base a la información de los cronistas y al testimonio repetido y claro de la cerámica, especialmente de la Mochica, se puede decir, que los "caballitos" de totora que hoy en día son usados en la costa norte, son los mismos que los de hace 2,000 años, época en que según parece, ya trasladaban hasta cuatro hombres.

El nombre, puesto por los españoles en los primeros tiempos de la

conquista, les viene a estas balsitas, por la posición a horcajadas de los pescadores, con los pies colgados en el agua a ambos lados. Su tamaño varía desde tres hasta cinco metros.

Su cuerpo es de totora bien prensada y unida con cordeles, con una punta que sirve de proa, arqueada hacia arriba, para que corte mejor el agua; tiene en la parte posterior un depósito donde se guardan los pescados. La totora es una especie de junco que crece en la orilla del mar, los ríos y lagunas.

Hechos de material perecible, los "caballitos" no duran mucho, máximo entre mes y mes y medio. A fin de lograr un mayor tiempo de utilidad, se acostumbra pararlos en la playa al término de cada jornada de trabajo, para que escurran el agua y se sequen al sol.

El "caballito" ha sido siempre una embarcación esencialmente pesquera, dedicada a todas las faenas relacionadas con la extracción de peces del mar. Lo hace, tanto en las aguas inmediatas a las playas, como en las más lejanas, varias millas mar afuera; sirve tanto para la pesca con anzuelo como para la pesca de red.

El pescador maneja su embarcación por medio de un remo doble que toma por el medio y maniobra remando a derecha e izquierda alternativamente.



*"Caballito" moderno*

#### 15.- LANCHA BOLICHERA, EMISION DE 1973

El 14 de diciembre de 1973 se inició la circulación de una estampilla impresa por Sanmarti-Lima, reproducida de una fotografía y cuyo tiraje fue

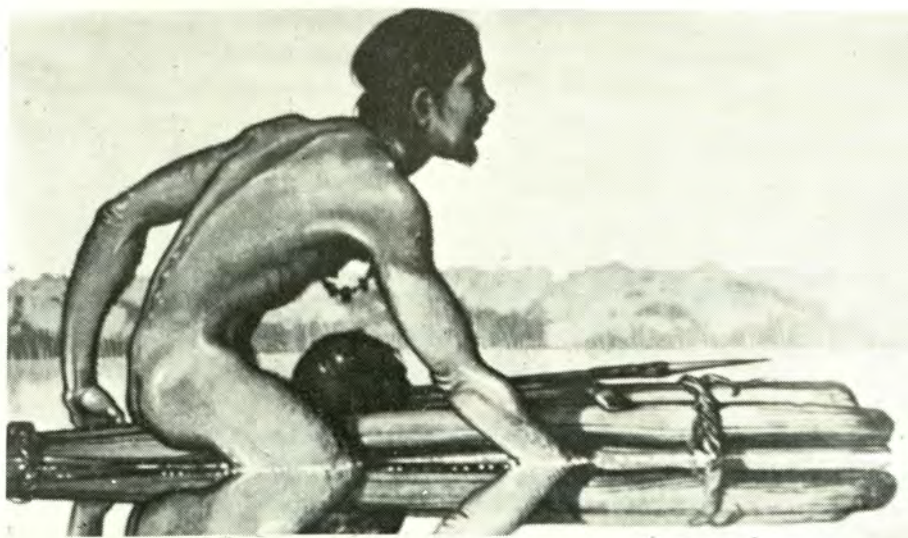
de 500,000 unidades. Su valor nominal es de 2.50 soles y es multicolor.

La anchoveta desde hace siglos constituye un puntal de la economía peruana. Nuestras islas se convirtieron en riquísimo tesoro gracias a la extracción de los depósitos de guano allí acumulados por las aves guaneras, que tienen a este pececillo como base de su alimentación. El guano produjo grandes recursos con los que se financiaron los primeros ferrocarriles; asimismo, se fertilizaron los cultivos de algodón y azúcar cuya exportación nos trajo riqueza. Luego, su captura tomó un papel más directo, y aumentó su proceso industrial para convertirlo en la famosa harina de pescado.



Ya en 1945 se le pescaba utilizando pequeñas chalanas maniobradas por un solo pescador y luego secada al sol se constituía en alimento. En 1947 apareció la primera fábrica de harina en Chancay; en ese momento se inició la producción en pequeña escala.

Pocos años después, en 1955, comenzó el crecimiento de esta industria, en razón del aumento de la extracción de la anchoveta, lo que convirtió al Perú en el primer productor de harina de pescado del mundo durante varios años. Lamentablemente, diferentes razones, que no mencionaremos por no corresponder a este trabajo, produjeron a partir del año 1972, el casi colapso de esta especie, sin que hasta la fecha se haya recuperado.



*Pescador prehistórico*

La lancha pesquera que aparece en la figura de la estampilla que analizamos y que no se aprecia completa por la forma en que ha sido tomada la fotografía, es denominada comúnmente "bolichera", en razón de la red de cerco o boliche que se utiliza. En gran parte, su construcción ha sido planeada en función de este tipo de red y sirvió en los años anteriormente mencionados, para pescar únicamente anchoveta. Cuando esta empezó a desaparecer, se ha venido usando en los últimos años, también para la extracción de la sardina.

Han sido construidas de diferentes materiales; tienen una capacidad de bodega de 120 a 350 toneladas. Su eslora es de 30 a 35 metros, su manga de 8 a 9 metros. La red, llamada boliche, tiene de 300 a 500 metros de largo por 35 a 50 metros de alto.

Vista por debajo de la línea de flotación, la bolichera es una embarcación "gorda". Esto se debe a la necesidad de darle mayor capacidad a la bodega; por ello, el boliche es una red para grandes capturas.

La pesca se hace lanzando al agua una chalana, que arrastra el extremo de la red o boliche. Se procede luego a cercar el cardumen, hasta completar el círculo y cerrar el fondo, formando una bolsa con los peces dentro de ella. En seguida la carga se deposita en las bodegas usando los sistemas adecuados.

Como hemos dicho, a partir de 1955 y decididamente en 1959, comenzó la demanda de "bolicheras" conforme aumentaba la posibilidad de extraer más anchoveta; cualquier embarcación que se ponía a la venta era demandada por varios compradores que se la disputaban. Toda una industria de construcción de este tipo de embarcaciones se formó, especialmente en el Callao y en Chimbote; primero se construyeron de madera, luego de metal y por último, de fibra de vidrio.

El número que hubo en servicio fue creciendo, hasta que en 1962 se alcanzó la enorme cifra de 1639. Posteriormente fue disminuyendo esta cantidad, pero en cambio los constructores aumentaron la capacidad de bodega, en razón de que era necesario aprovechar, en menos viajes a la zona de pesca, la enorme cantidad de peces disponibles. En 1973 la fiebre de construcción había prácticamente terminado con la desaparición de la anchoveta.

## 16.- CARGUERO *B.A.P. ILO*, EMISION DE 1973

Con fecha 14 de diciembre de 1973 se emitieron y circularon 500,000 ejemplares de la estampilla para correo aéreo que lleva la reproducción de una fotografía del *B.A.P. Ilo*. Es en color azul y gris, con un valor facial de 1.50 soles e impresa por Sanmarti-Lima.

La fe, la innata vocación de servicio al país y una pionera visión, convir-

tieron en realidad la variada y positiva obra que llevan a cabo los Servicios Industriales de la Marina (SIMA).



Su finalidad, a cargo de la Marina de Guerra, es promover y desarrollar la industria naval y las industrias complementarias y conexas, tales como la construcción de torres de alta tensión, unidades de bombeo, tuberías para centrales hidroeléctricas, puentes, grúas y armas menores.

Este gran complejo metal-mecánico tiene 2,500 trabajadores, 42 talleres, 2 gradas de construcción, un dique seco para buques de hasta 25,000 toneladas y dos diques flotantes de 1,900 y 3,900 toneladas.

El año 1954 se puso la quilla del primer buque petrolero, el **B.A.P. Zorritos** de 6,000 toneladas. Se inició así la industria de la construcción naval de alto bordo, que es una de las que mayor auge ha tenido en el Perú en toda su historia. Este alto grado de desarrollo obedece al interés de promover una intensa actividad naviera, dada su condición de país eminentemente marítimo, y por otro lado, en el campo interno nacional, generar resultados positivos para la evolución tecnológica y social, evitando el egreso de divisas e impulsando la actividad de empresas nacionales proveedoras de equipos y materiales.



*Nave de carga egipcia-1500 años a.C.*

El año 1970, se lanzó al agua el **B.A.P. Ilo**, quinto buque de gran tonelaje que se construyó en el SIMA. Esta unidad, presentada en la estampilla que tratamos, tiene los siguientes datos y características:

Lanzamiento	: 15 julio 1970
En servicio	: 25 mayo 1972

Eslora	: 153.85 mts.
Manga	: 20.40 mts.
Calado	: 9.20 mts.
Capacidad de carga	: 18,525 toneladas
Velocidad	: 19.4 nudos

Desde la fecha que entró en servicio viene prestando su valioso aporte al desarrollo del país, conducido y tripulado por personal de la Marina de Guerra.

### 17.- BARQUITOS DE TOTORA, EMISION DE 1973

El 28 de diciembre de 1973 salió a circulación este sello, cuyo tiraje fue de 200,000 ejemplares y un valor facial de 50 soles. Hecha por Sanmarti-Lima, reproduce una pintura de Jorge Vinatea Reinoso (1900-1931), quien usa su pincel para mostrar al típico personaje del lago Titicaca, viviendo sobre sus clásicos barquitos de totora. Sobre estos hay científicos que afirman su similitud con las embarcaciones hechas de bambú en las Filipinas, las de papiro en Africa y las de los navegantes egipcios de la antigüedad.

El lago Titicaca, que se abre en los Andes, entre Perú y Bolivia, cubre una superficie de 8,300 kilómetros cuadrados, está situado a 3,850 metros sobre el nivel del mar (el más alto del mundo); tiene 185 kilómetros de largo y 304 metros de profundidad máxima.

A la llegada de los españoles, la navegación estaba grandemente desarrollada; los habitantes de las orillas lo cruzaban en todo sentido, enlazando las villas ribereñas con fines de intercambio comercial.

Los principales constructores de embarcaciones en el lago han sido siempre los Uros, quienes emplean la totora, además, para alimento de animales y para construir sus viviendas que ubican sobre amontonamientos de totoras sumergidas. Se encuentran establecidos en las zonas pantanosas en torno al lago y constituyen unos de los grupos étnicos más antiguos del subcontinente sudamericano.

La totora, aún hoy, abundante en las orillas del lago, crecía y crece en espesas formaciones; su tallo de fibra esponjosa y muy ligero se presta muy bien para la construcción de sus balsas.

Pertenece, lo mismo que el papiro, a la familia de las ciperáceas y se planta igual que se hace con el arroz; para ello se cortan los cúmulos de raíces y se colocan en el fondo fangoso del lago; la primera cosecha se puede realizar a los doce meses.



Para extraer la totora, los Uros emplean unos cuchillos muy afilados, amarrados al extremo de una vara; con ellos cortan de una parte cercana a la raíz, mas o menos a un metro y medio de profundidad, para aprovechar el tallo lo más largo posible. Esta operación se puede hacer tres veces al año.



*Los uros en la actualidad*

#### 17A.- BARQUITOS DE TOTORA, EDICION DE 1986 (continuación)

El primer paso en el proceso de fabricación, consiste en secar la totora, después de extraerla. Para este objeto la paran con las puntas hacia arriba y la agavillan, de modo que el viento y el sol puedan actuar convenientemente.



*Balsa con vela*

Luego que está bien seca, la amarran en haces, la juntan y encordelean para usarla según las necesidades, una de las cuales es la confección de las balsas.

Al construirlas, se colocan estos haces de manera que los laterales queden más altos que los del centro a fin de producir un ahuecamiento donde puede ubicarse el conductor.

Estas embarcaciones son muy livianas, se timonean de manera asombrosa y son además insubmersibles. En la actualidad el tamaño promedio es de seis metros de largo

por uno de ancho; se bate en las más peligrosas tempestades, en las cuales, cuando el tripulante se siente en peligro, se amarra en el centro, en la parte cóncava, para no ser arrojado a las aguas.

Para impulsar la embarcación usan una pértiga que tiene tres puntas en el lado que se apoya, evitando que se hunda en el fango. Cuando el viento es bueno, colocan una vela, también hecha de totora y que utilizan con mucha destreza.

A comienzos de siglo, se construían balsas que eran capaces de transportar seis bueyes y carga, hasta un total de seis toneladas. Pero algunos arqueólogos creen que para la construcción de la Puerta del Sol de la cultura Tiahuanaco, se emplearon balsas tan grandes que podían soportar enormes monolitos con un peso de quince toneladas.

El Tiahuanaco tenía su centro principal ubicado a 21 kilómetros al sureste del lago, en actual territorio de Bolivia. Surgió en los primeros años de la era cristiana y existió hasta el siglo XII; fue la base para el desarrollo del imperio inca.

No hay un día en que el Uro, solo o acompañado, no dedique varias horas del día a la pesca. Usa diversos tipos de redes, anzuelos y un trinche especialmente diseñado para extraer el suche, pez que vive en el lago y que se constituyó durante muchos años, en el alimento más importante de los habitantes de esa zona.

El 23 de Mayo de 1986, con motivo del Año Internacional de la Juventud, se puso en circulación un sello en policromía, que presenta en primer plano a una mujer nativa, sentada sobre totora y posiblemente de la familia de los Uros. En segundo plano, de pie sobre una balsita también de totora, aparece un joven impulsándose con una pértiga; nótese, como una rareza, que el mencionado joven parece tener tres brazos. Obsérvese también que el año que figura en la parte baja izquierda es el 1985, lo que significa que fue lanzada a circulación con un año de atraso.

Fue impreso por A NY Budapest-Hungría y su tirada alcanzó 1'000,000 de ejemplares. Su valor facial es de 3.50 intis.



## 18.- BUQUE PETROLERO, EMISION DE 1977

La estampilla que presentamos fue confeccionada para promocionar el Organismo de Desarrollo del Complejo de Bayóvar, creado en 1975 como proyecto multisectorial de efectos generalizados en toda la economía nacional. Tenía como finalidad el establecimiento de un complejo petroquímico,

un centro metalúrgico no-ferroso, la explotación de los fosfatos (fertilizantes de alta calidad) del desierto de Sechura y la construcción de una gran refinería.



En el sello está representado el oleoducto norperuano, trazado en rojo sobre un mapa del Perú, y en un gran primer plano una refinería con un buque petrolero amarrado en sus muelles.

El valor nominal de este sello para el correo aéreo es de 14 soles y el dibujo es en varios colores. Se puso a la venta el 13 de julio de 1977, con una tirada de 500,000 unidades e impreso por Sanmarti-Lima.

Lo hemos seleccionado para incluirlo en esta presentación, en razón de figurar un buque petrolero, que sin tener denominación alguna, parece significar el apoyo al desarrollo del país y en ese sentido, es importante.

A comienzos de 1975 se comenzó a construir el llamado oleoducto norperuano, que partiendo de San José de Saramuro, se abre paso entre densas zonas boscosas y pantanos, para avanzar paralelamente al curso del río Marañón y luego, en las proximidades de Borja, iniciar su fatigoso ascenso de los Andes.

Luego de atravesar el paso de Porculla a 2,145 metros sobre el nivel del mar, desciende nuevamente por el declive occidental de la cordillera, y después de cruzar el enorme desierto de Sechura, llega a Bayovar. En todo su recorrido cubre una extensión de 1,300 kilómetros, incluyendo los ramales; su costo total fue de 1,200 millones de dólares. Se puso en funcionamiento el 24 de mayo de 1977.



*Petrolero de 250 mil toneladas*

Para los efectos de contar en Bayovar con un moderno terminal que permitiera embarcar el petróleo que llega de nuestra selva, se construyó un edificio de control, talleres, almacenes, cinco tanques de almacenamiento de crudo con capacidad de 22,400 metros cúbicos cada uno, así como tanques de agua y sistemas contra incendio. Cuenta también con un muelle para buques de 250 mil toneladas, una plataforma de 150 metros y brazos de carga con una capacidad de 100 barriles por hora.

Hasta la fecha, en Bayovar, sólo existen las instalaciones que hemos mencionado y no se ha llegado a fabricar ninguna otra obra de las consideradas en el proyecto original, ni mucho menos la gran refinería que se presenta en la estampilla.

### 19.- *COMBATE DE IQUIQUE*, EMISION DE 1979

Con motivo de conmemorarse el primer centenario del combate de Iquique, se prepararon y emitieron varias estampillas; así el 24 de mayo de 1979, salió a circulación la que representa este combate. En ella se aprecia al monitor *Huáscar*, después de haber espoloneado a la corbeta chilena *Esmeralda*, que se muestra incendiada y hundiéndose.

La pintura reproducida es una composición de Etna Velarde y el original se encuentra en el Museo Naval. El *Huáscar* aparece sólo con el palo mayor, sin embargo, la verdad histórica es que también debería tener el trinquete, pues este le fue retirado recién después de este combate y obviamente debía haberse colocado en la pintura.

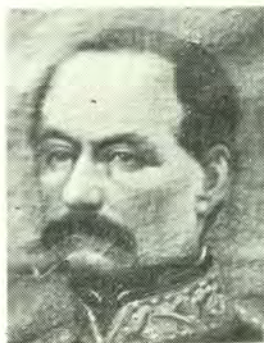
El tiraje fue de 500,000 ejemplares; impreso por Sanmarti-Lima, su valor facial es de 14 soles.

Iquique estaba bloqueado por la flota chilena, pero cuando la división naval peruana llegó a Arica, se tuvo conocimiento de que el grueso de la fuerza bloqueadora había zarpado en otra misión. Solo quedaron en el puerto, la corbeta *Esmeralda* de 850 toneladas y un andar de 7 nudos y la goleta *Covadonga* de 600 toneladas y 9 nudos; también estaba el transporte *Lamar*.

En esas circunstancias el general Prado, Presidente de la República y Director de la Guerra, que se hallaba en Arica, ordenó que el monitor *Huáscar* y la fragata *Independencia* zarparan en la noche del 20 de mayo de 1879 para arribar al amanecer del 21 y batir a las naves chilenas.

La *Independencia* desplazaba 2,004 toneladas y tenía 65 metros de eslora, 10 de manga y 6 de puntal. Desarrollaba una velocidad máxima de





Manuel de la Guarda

12 nudos con una máquina de 600 HP y una sóla hélice. Se inició su construcción, por Samuda Brothers de Londres, en marzo de 1864 durante el gobierno del general Juan Antonio Pezet y cuando era ministro de Guerra y Marina el general Manuel de la Guarda (1804-1873).

Llegó al Callao junto con el *Huáscar*, a fines de enero de 1868, al mando del capitán de corbeta José María García (1825-1897). El capitán de corbeta Aurelio García y García (1836-1888), que había salido de Inglaterra como su comandante, fue cambiado en Valparaíso antes de su llegada al Callao.

En la fecha de la que tratamos, estaba al mando del capitán de navío Juan Guillermo More (1836-1880). Su artillería eran dos cañones de 150 (17.8 cm) y 12 cañones de 70 (8.5 cm). Su aparejo era de fragata.

De acuerdo a lo dispuesto, en la noche del 20 levó anclas la división comandada por el capitán de navío Miguel Grau, quien a la vez retenía el mando del *Huáscar*. A las 06:30 horas del 21 de mayo llegaron a Iquique y al ser reconocidos, el transporte *Lamar* izó bandera norteamericana y zarpó hacia el sur retirándose del área.

Grau lo dejó salir y ordenó a la *Independencia* prepararse para el combate. Luego de una hora de disparos y siendo las 10:30, la goleta Covadonga, al mando del capitán de corbeta Carlos Condell, de ingrata recordación, salió del puerto y navegando hacia el sur trató de escapar; Grau le ordenó a More perseguirla.

#### 19A.- COMBATE DE IQUIQUE, EMISION DE 1984 (continuación)

Después de intercambiar fuego con la *Esmeralda*, Grau decidió usar el espolón y atacó por primera vez ,tocando levemente a la corbeta en su aleta de babor , sin mayores consecuencias. El comandante del buque chileno, capitán de fragata Arturo Prat ,que se encontraba a proa de su buque, saltó al castillo del *Huáscar* pero cayó abatido por disparos de fusilería.

Después de poco tiempo se produjo otro intento de espolonear sin resultados; luego una tercera y efectiva embestida, cuyo impacto causó una gran avería en el centro del buque chileno, y como consecuencia se hundió de inmediato.

Grau dispuso que se salvara a los náufragos, logrando recoger a 63 de ellos. Fue en esos momentos que el segundo comandante de la *Esmeralda*, te-

niente Uribe, pisó la cubierta del monitor *Huáscar* y gritó: "Viva el Perú generoso".

Desafortunadamente, el triunfo del *Huáscar* quedó opacado ante el desastre de la *Independencia*, que encalló cuando trataba de espolonear a la *Covadonga*, frente a Punta Gruesa a 10 millas al sur de Iquique. Una roca desconocida abrió su casco y mientras se hundía fue cañoneada por el buque chileno cuando no podía defenderse. El *Huáscar* recogió a los sobrevivientes tres horas después.

La *Independencia*, con su buena velocidad y potente artillería, hubiera aplazado por mucho tiempo la movilización de las fuerzas enemigas. La pérdida de este buque desvaneció toda esperanza racional de equilibrar la ventaja material que tenía Chile.

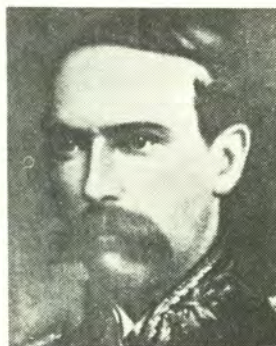
More, quien después del hundimiento del buque que comandaba, había manifestado públicamente el deseo de dar la vida por su patria, murió heroicamente el 7 de junio de 1880 en el morro de Arica, luchando junto a Francisco Bolognesi; tenía a su cargo la llamada Batería del Morro con 197 hombres de la Marina.

Con fecha 8 de octubre de 1984 y con motivo de la conmemoración del sesquicentenario del nacimiento del Gran Almirante Grau, se emitió un sello que es la reproducción de una pintura de Patricio Marcos del Río (1825-1892), en la que nos muestra una realista visión del combate de Iquique. Las proporciones de ambos buques, el *Huáscar* y la *Esmeralda*, se han plasmado con justeza en comparación a lo que fueron en realidad. Las dos llevan sus pabellones al tope.

La presentación de los tripulantes del buque chileno, tanto los que se encuentran abordo de la nave como los que se hallan flotando en el mar, le proporcionan un intenso realismo, a pesar del pequeño tamaño del cuadro, que tiene sólo 21 x 31 cms. y pertenece al Museo Naval; el pequeño tamaño de la estampilla no permite que se aprecien estos detalles.

Los méritos de esta pintura disminuyen un tanto, en razón de que el *Huáscar* es presentado sólo con el palo mayor (igual que en la N° 19), cuando realmente en este combate aún llevaba los dos.

Su valor nominal es de 600 soles; impresa en A NY Budapest-Hungría, su tiraje fue de 1'000,000 de ejemplares.



Juan Guillermo More



## 20.- COMBATE DE ANGAMOS, EMISION DE 1979.



El 8 de octubre de 1979 se inició la circulación de una nueva estampilla correspondiente a la serie denominada "Nuestros héroes de la Guerra del Pacífico". Esta vez conmemorando el combate de Angamos ocurrido hacen 110 años. Nos muestra al glorioso monitor *Huáscar* en un primer plano, con su pabellón al tope y haciendo fuego; atrás y también

haciendo fuego, a dos buques, que por su figura podrían ser los blindados chilenos.

La pintura reproducida está tomada de un lienzo del pintor peruano Teófilo Castillo (1857-1922). Impresa en Sanmarti-Lima, con una tirada de 1'000,000 de ejemplares, tiene un valor facial de 100 soles.

Miguel Grau, que desde mayo de 1867 servía en la marina mercante, fue llamado para reincorporarse a la Armada por el general Pedro Diez Canseco (1815-1893), Presidente de la República.

El 4 de febrero del año 1868 fue nombrado comandante del *Huáscar*, puesto que retuvo por más de 8 años y que sólo dejó en 1876 cuando se hizo cargo de su curul de diputado por Paita. Lo reasumió el 28 de marzo de 1879, poco antes de comenzar la guerra con Chile.

El 25 de julio de 1868 había sido ascendido a capitán de navío. El 26 de agosto de 1879, en plena guerra, ascendió a contralmirante; tenía 45 años de edad.

El *Huáscar* y la corbeta *Unión*, estaban en la noche del 7 de octubre, patrullando frente a Antofagasta cuando avistaron tres buques por el norte; al amanecer fueron identificados como el blindado *Blanco Encalada*, construido en 1874, con 3,560 toneladas de desplazamiento, 6 cañones de 250 (22.8 cm.), con proyectiles perforantes y coraza de 22.5 centímetros; la goleta *Covadonga* y el transporte armado *Matías Cousiño*. Los dos primeros se pusieron en persecución del *Huáscar*, mientras el tercero tomó otro rumbo y se alejó.



Pedro Diez Canseco

A las 07:15 fueron avistados otros tres buques por el noroeste. Eran: el blindado *Cochrane*, gemelo del *Blanco Encalada*, la corbeta *O'Higgins* de 1,670 toneladas de desplazamiento y el transporte armado *Loa*. En esa situación Grau ordenó al comandante de la *Unión*, capitán de navío Nicolás del Portal, que abandonara el escenario del encuentro. El almirante chileno Juan José Latorre ordenó a la *O'Higgins* y al *Loa* que persiguieran a la

corbeta peruana; esta maniobró brillantemente y nunca fue alcanzada.

## 20 A.- *COMBATE DE ANGAMOS*, EMISION DE 1984 (Continuación).

Grau mientras tanto, sólo con su buque, encerrado en un círculo de naves mucho más poderosas, con un poder de fuego cinco veces mayor, con cañones más modernos y proyectiles perforantes, se aprestó a combatir.

A las 09:20 del 8 de octubre inició el fuego con sus antiguos cañones de avancarga de 1865, incapaces de perforar la coraza de los buques enemigos que tenían el doble de espesor que la del monitor.

A las 09:50 después de un intenso intercambio de disparos, un proyectil perforó la torre de comando y dió muerte al contralmirante Grau y al teniente Diego Ferré. Asumió el mando el segundo comandante, capitán de corbeta Elías Aguirre, quien también murió a los pocos minutos bajo el fuego de los poderosos blindados chilenos.

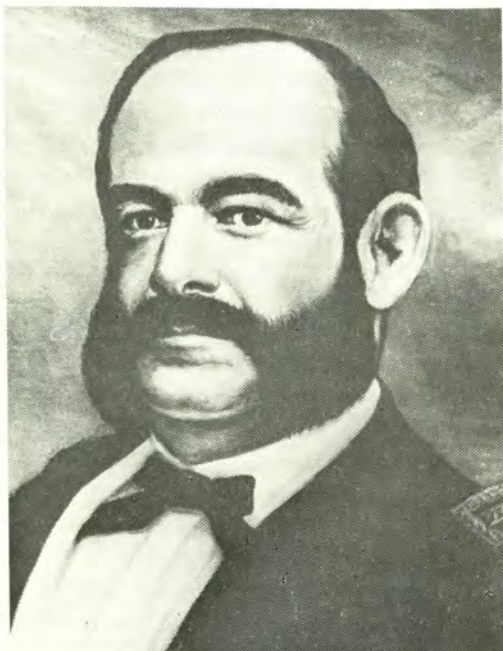
A las 10: 55 y después de ser prácticamente destrozado por el fuego enemigo, el *Huáscar* fue abordado por los chilenos cuando se estaba hundiendo con sus válvulas abiertas por orden del teniente Pedro Gáezon, quien en esos momentos se desempeñaba como su comandante.

Por ello, hablar de Grau es hablar del *Huáscar* y así la figura inmortal del marino epónimo, cuyo nombre resplandece en nuestra historia nimbado de gloria, se identifica plenamente

con su buque, el monitor, que la nación recuerda y recordará siempre con el mayor orgullo. Ambos son símbolos del heroísmo y sacrificio, del honor y patriotismo, del valor y del arrojo.

Para conmemorar el 150 aniversario del nacimiento del Gran Almirante Grau, se sacó a circulación un sello el 8 de octubre de 1984, el mismo que es la reproducción de una pintura de David Samillán que se encuentra en el local de la Asociación de Oficiales Generales y Almirantes.

La pintura de Samillán es copia de un lienzo del afamado Teófilo Castillo



*Contralmirante Miguel Grau*



cuyo original pertenece al Museo Naval. Muestra en primer plano al *Huáscar* y al *Cochrane* en pleno combate; más atrás aparecen otras naves chilenas no identificadas.

Su valor facial es de 600 soles y tuvo una tirada de 1'000,000 de ejemplares; fue impreso por A NY Budapest- Hungría.

Debemos agregar a lo expresado, que dos de los buques chilenos que participaron en Angamos, el *Loa* y la *Covadonga*, fueron hundidos tiempo

después en nuestras playas por minas colocadas por patriotas peruanos.

Estos elementos explosivos fueron construidos por Manuel J. Cuadros, quien posteriormente llegó a ser alcalde de Chorrillos, ministro de Fomento y ministro de Guerra y Marina.

El primero de estos dos buques fue destruido en el Callao el 3 de julio de 1880 por el alférez Carlos Bondy y el segundo, el 13 de setiembre del mismo año, en Chancay, por el teniente Decio Oyague.

## 21.- CORBETA *UNION*, EMISION DE 1979

En 1979 se cumplió un siglo de la ruptura del bloqueo de Arica; por tal razón se hizo un sello de 25 soles que circuló el 12 de diciembre y lleva una composición formada por una pintura de Manuel Villavisencio y otra de la réplica a escala de la corbeta *Unión*, que se encuentra en el Museo Naval. Este sello tuvo una tirada de 1'000,000 de ejemplares y fue impreso por Sanmarti-Lima.

En los primeros días de marzo de 1880 se le ordenó al capitán de navío Manuel Villavisencio (1842-1925), que transportara en la corbeta *Unión*, nave a su mando, urgentes auxilios para el ejército de Tacna y Arica. Esta última se encontraba bloqueada desde hacía tres meses y contaba para su defensa con algunos cañones de 200 libras de corto alcance y el monitor *Manco Cápac*, con sus dos cañones de 500 libras (15 pulgadas), fondeado en la bahía, al mando del capitán de fragata José Sánchez Lagomarsino.

La corbeta *Unión* construida en Nantes-Francia y adquirida por el gobierno del general Pezet en noviembre de 1864, siendo su ministro de



Guerra y Marina el general Manuel de la Guarda, tenía 1,550 toneladas de desplazamiento, 73 metros de eslora, 10.7 de manga y una velocidad de 12 nudos. Su artillería estaba constituida por 12 cañones de 70 y su casco era de teca forrado en cobre.

El primer comandante que tuvo este buque fue el teniente primero Miguel Grau, siendo además quien lo llevó al Callao desde su astillero de origen.

El 17 de marzo, Villavisencio entró al puerto de Arica en las primeras horas de la madrugada y fondeó sin que los buques bloqueadores lo percibieran. Vigilaban en ese momento la entrada a la bahía, el **Huáscar**, que ya operaba en la flota chilena, y los transportes armados **Loa** y **Matías Cousiño**.

El **Huáscar** fue el primero en descubrirlo y hacer fuego, mientras esperaba la aproximación del blindado **Cochrane** y el transporte armado **Amazonas** que se encontraban cerca. La corbeta peruana contestó el fuego, en tanto desembarcaba la carga que llevaba y simultáneamente rellenaba sus bodegas de carbón.

Los buques chilenos aumentaron sus disparos, pero sin acercarse, y la **Unión** contestaba el fuego mientras cumplía su misión. Por ambos lados se produjeron serias averías, especialmente en el buque peruano y en el **Huáscar**.

A las dos de la tarde las naves chilenas se retiraron de la bahía para que sus comandos se reunieran en conferencia y decidieran las acciones a tomar. El comandante de la **Unión**, aprovechando esta situación, levantó ancla y salió, burlando nuevamente a la flota enemiga. No pudo ser alcanzado y logró un completo éxito en su misión.

Al día siguiente de la batalla de Miraflores, el 16 de enero de 1881, la **Unión** que se encontraba en el Callao, al mando del capitán de fragata Aristides Aljovín, salió del puerto por orden de su comandante, abrió sus válvulas y se hundió frente a la desembocadura del río Rímac.

Su palo mayor se encuentra en la Escuela Naval, donde fue colocado el 17 de marzo de 1918 después de ser rescatado de los restos de la corbeta, por



Manuel Villavisencio

disposición del capitán de navío Numa Pompilio León, Jefe del Estado Mayor General de la Marina en esa época.

## 22.- MONITOR *HUASCAR*, EMISION DE 1980

En el mismo formato de emisiones anteriores, en los que se rinde homenaje a los héroes de Angamos, aparece el 3 de enero de 1980, una nueva estampilla multicolor y con un valor facial de 25 soles.

En la parte superior lleva las reproducciones de pinturas de Miguel Grau, Elías Aguirre y Diego Ferré, y en la parte baja, la figura del *Huáscar* con sus velas desplegadas.

Este grabado es copia de una antigua pintura del siglo pasado, de pintor anónimo, que muestra al glorioso monitor navegando con velas desplegadas y con sus máquinas simultáneamente; se sabe que ambos sistemas de propulsión se usaron juntos en muy pocas oportunidades, con excepción de las pruebas. La impresión fue hecha por Sanmarti-Lima y su tirada fue de 1'000,000 de ejemplares.



El nombre de esta famosa unidad fue determinado por una orden general del ministerio de Guerra y Marina del 13 de noviembre de 1865, en razón de "que este

era el nombre del último monarca legítimo que ocupó el trono de los incas".

En la historia del Gran Almirante Grau se han ofrecido muchas expresiones de admiración por su vida y sus acciones, pero hay una que sintetiza en pocas palabras todo lo que de él se puede manifestar; es el ciudadano venezolano Jacinto López quien dice con justeza y brillantez: "Mientras este solo buque peruano, el *Huáscar*, subsistiese, mientras el *Huáscar* estuviera en el mar; mientras Grau estuviera en el *Huáscar*, Chile no desembarcaría un solo soldado en territorio peruano".

Asimismo, la oda pindárica de José Gálvez presenta en su última parte la expresión más significativa del sacrificio de Grau, cuando dice:

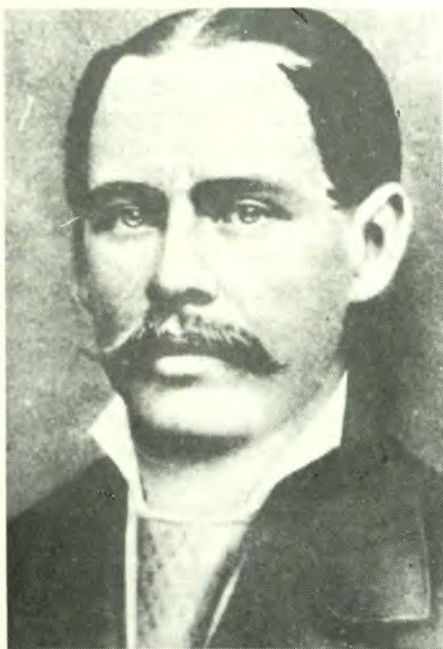
¡ Tenías que caer!  
y en un dantesco círculo de fuego  
se consumó tu sacrificio cruento.  
¡ Tenías que caer!  
como un mito griego  
se hizo de sangre todo el horizonte,

y se alzaron como unos semidioses  
los que contigo al holocausto fueron.  
¡Tenías que caer!  
se hizo de sangre todo el horizonte  
pero el mar como nunca fue color de laurel.

Hay también frases del mismo héroe que estremecen por su grandeza, como aquellas que antes de zarpar para su último viaje, dice : “ Todo lo que puedo ofrecerles en retribución de estas manifestaciones abrumadoras, es que si el **Huáscar** no regresa triunfalmente al Callao, tampoco yo regresaré”.

Elías Aguirre Romero nació en Chiclayo el 1 de octubre de 1843; en 1860 se graduó de guardiamarina y el año 1864 recibió su despacho de alférez de fragata .

Como teniente participó en la dotación de la corbeta **Unión**, en el combate de Abtao, de la que por entonces era comandante el capitán de fragata Miguel Grau.



*Elías Aguirre*



*Diego Ferré*

Capitán de corbeta y segundo comandante del **Huáscar** en Angamos , a la muerte de Grau asumió el comando de la nave y murió también heroicamente, combatiendo con su buque casi destruido.

Diego Ferré Sosa nació en Reque el 13 de noviembre de 1844; en 1866 se graduó de guardiamarina y ese mismo año ascendió a alférez de fragata.

Participó como miembro de la dotación de la corbeta *América* en el combate de Abtao. De teniente primero se desempeñaba como ayudante del Almirante Grau en Angamos y murió junto con su jefe, traspasando los umbrales de la inmortalidad.

## 23.- SUMERGIBLE *FERRE*, EMISION DE 1983.

El 2 de mayo de 1983 comenzó la circulación de la estampilla que lleva el dibujo del *Ferré*, primer sumergible del Perú..

Los intentos hechos por el hombre para conquistar las profundidades del mar comenzaron hace muchos años. En el 322 aC. Alejandro Magno se sumergió en un barril con la intención de observar los peces; en la edad media Leonardo da Vinci diseñó un tubo para bajar y explorar ; en 1620 el holandés Cornelius Van Drebel; en 1653 el francés Le Son y en 1759 el inglés Symons, diseñaron y construyeron embarcaciones, que simplemente sirvieron para sumergirse, sin efectuar ninguna operación que tuviera utilidad.

Es recién en 1775 cuando el norteamericano David Bushnell construye el primer submarino propiamente dicho. Tenía dos metros de largo, dos y medio de alto y uno de ancho; un sólo tripulante movía las hélices y el timón a mano; llevaba una carga explosiva para colocarla en el casco de los buques enemigos.

En 1797 Robert Fulton, también norteamericano, fabricó y probó con éxito, un pequeño submarino propulsado a mano por tres hombres; el mismo Fulton construyó en 1834 un submarino a vapor. En 1853 el bávaro Wilhem Bauer; en 1858 los españoles Cosme García y Narciso Monturiol; el francés Bourgeois y otros esforzados diseñadores, fueron los precursores de lo que hoy es una de las armas más poderosas en el mar.

En 1879, Federico Blume (1830-1901), ciudadano danés residente en el Perú desde 1862, había construido en Paita un submarino, cuya exclusiva finalidad era la de ser usado en la guerra contra los buques chilenos. Tenía 14 metros de eslora y 2 de manga; era propulsado por hélices accionadas manualmente por ocho hombres. Circunstancias adversas demoraron el proyecto hasta que fue probado por el mismo Blume el 14 de octubre, después del combate de Angamos. Había logrado sumergirse hasta 21 metros y desarrollar 3 nudos de velocidad.

Al día siguiente de perderse la batalla de Miraflores, 16 de enero de 1881, se le hizo desaparecer sin haber podido actuar. Otros



*Federico Blume*

buques de nuestra flota también fueron hundidos por sus propias tripulaciones en diferentes puertos de la costa, antes de caer en manos enemigas.

El sello es multicolor y su valor nominal es de 350 soles. Tuvo una tirada de 1'000,000 de ejemplares y fue impreso por Carvajal S.A. de Colombia. En la parte inferior hay un error, dice 1913 y debe decir 1912.



En mayo de 1910 siendo Presidente de la República Augusto B. Leguía (1863-1932) y ministro de Guerra y Marina el general Pedro Muñiz, se decidió, para hacer posible el resurgimiento de nuestra Marina, la adquisición de dos submarinos franceses tipo Laubeuf, debiendo ser construídos en los astilleros de Scheineder y Cia. en Chalons Sur Saone en Francia.

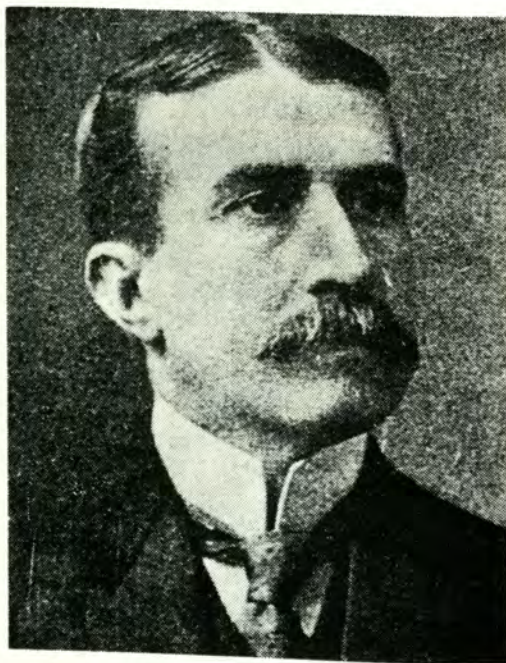
A fines del siglo XIX, este diseñador había hecho modificaciones sustanciales en los cascos y en los tanques, dando posteriormente origen a los submarinos más completos que participarían en la primera guerra mundial (1914-1918).

Las autoridades peruanas de la época, con sentido visionario, habían comprendido la necesidad de compensar el poder naval de nuestros vecinos, con un arma que poseían pocas potencias navales del mundo.

También en mayo de 1910 se nombró al capitán de corbeta Ernesto Caballero y Lastres (1872-1943) como jefe de la construcción y recepción; a los submarinos se les asignó los nombres de *Ferré* y *Palacios* en honor de los héroes de Angamos.

El primero llegó al Callao el 19 de octubre de 1912 y el segundo el 16 de octubre de 1913. Ambos viajaron desde Francia abordo del buque-dique de nombre *Kangourou*. El

primer comandante del *Ferré* fue el capitán de corbeta Juan Althaus Dartnell (1879-1970) y el del *Palacios* el teniente primero José Gálvez Chipoco (1880-1933).



Augusto B. Leguía

Su armamento estaba constituido por ocho torpedos, cuatro colocados en los tubos lanza torpedos que estaban sobre cubierta y cuatro almacenados en el interior.

Desplazaba 290 toneladas en superficie y 435 en inmersión; podía sumergirse hasta 30 metros y llevaba una dotación de 3 oficiales y 19 tripulantes. Dos máquinas diesel de 360 HP. para navegar en superficie desarrollando 12 nudos y dos motores eléctricos de 180 HP. para 8 nudos en inmersión; tenía 46 metros de eslora.

Los dos fueron retirados del servicio el 28 de setiembre de 1921.

## 24.- CRUCERO B.A.P. ALMIRANTE GRAU, EMISION DE 1983

Su presentación filatélica es importante desde el punto de vista histórico, en razón a que esta unidad fue durante muchos años, junto con el crucero

**Coronel Bolognesi**, cuna y escuela de nuestras dotaciones de oficiales y tripulantes y, porque con ellos, se contrapesó parcialmente el poder de las flotas de los países vecinos.

Es reproducción de un óleo de pintor anónimo, que pertenece al capitán de navío Pedro Gálvez Unzueta. Su valor facial es de 150 soles.

Impresa por Carvajal S.A. de Colombia, el 2 de mayo de 1983 comenzó la venta de 1'000,000 de ejemplares.

En el ejercicio de la presidencia de José Pardo, se mandó construir en Inglaterra, bajo la vigilancia del contralmirante Manuel Melitón Carvajal (1847-1935), dos cruceros exploradores; eran una modificación de los scouts ingleses que tenían una artillería de muy bajo poder en comparación con los verdaderos cruceros existentes en otros países. Fueron el **Almirante Grau** y el **Coronel Bolognesi**.

Es en la época del doctor Pardo y su ministro de Hacienda Augusto B. Leguía, cuando los vientos comenzaron a cambiar. Existió el deseo de apoyar y rescatar a la Marina de la situación en que se encontraba.

El impulsor de esta adquisición fue el ministro de Guerra y Marina general Pedro Muñiz (1862-1915), quien realizó una vigorosa campaña a través de una Junta Patriótica que colectó el óbolo popular. Se logró también conse-



*Pedro Muñiz*

guir un empréstito de 600,000 libras esterlinas y se contrató con la firma Vickers Sons and Maxim, para construirlos en Barrow in Furness en Inglaterra.

El **Amirante Grau** se lanzó al agua en marzo de 1906 y llegó al Callao el 10 de agosto de 1907 al mando del capitán de navío Eduardo Hidalgo (1849-1925). Junto con este buque llegó su gemelo el **Coronel Bolognesi**, comandado por el capitán de navío Juan M. Ontaneda (1855-1922).

Desplazaba 3,200 toneladas y tenía 112 metros de eslora, 12.3 de manga y 4.75 de calado; su velocidad máxima era de 24 nudos y empleaba carbón como combustible. En 1933 se cambió el sistema para reemplazar el carbón por petróleo.

Tenía espolón como los buques del siglo pasado. El armamento principal se componía de 2 cañones de 152 milímetros (6 pulgadas), emplazados uno en el castillo y otro en la toldilla; además, 8 cañones de 76 milímetros y 8 de 37 mm. Contaba con dos tubos lanzatorpedos sumergidos de 475 mm.; máquinas de tipo vertical de 14,000 HP, 10 calderas y dos ejes con sus hélices respectivas. Fue retirado del servicio el 24 de junio de 1958.

#### 25 y 26.- MOTONAVE **PRESIDENTE JOSE PARDO**, EMISION DE 1984

El 22 de febrero de 1984 se lanzaron a circulación dos sellos postales con la fotografía de la motonave **Presidente José Pardo**. Se presenta en diferentes posiciones: en el de 250 soles, color violeta, se muestra la motonave amarrada a muelle y en el de 300 en azul, levando anclas. Se hicieron un total de 1'000,000 de ejemplares de cada uno; fueron impresos por Thomas de la Rue and. Co. Ltd. de Londres y su objetivo era contribuir a la promoción de la industria naval de alto bordo.



En febrero de 1950 se crearon los Servicios Industriales de la Marina, por decreto refrendado por el ministro vicealmirante Roque A. Saldías. Su finalidad era satisfacer las necesidades de los buques de la flota así como atender los requerimientos de la marina mercante. Posteriormente, amplió su ámbito al ramo metal mecánico y, desde esa fecha, cubre una gran parte

de las demandas del país, habiéndose convertido con el tiempo, en un complejo industrial de notable envergadura.

Los buques de alto bordo que han salido de sus astilleros prestan un invaluable aporte al desarrollo de la actividad naviera y pasean la bandera nacional por todos los mares del mundo.

Conforme se acumulaban experiencias, las naves construidas han sido mayores y más modernas; así tenemos como ejemplo de avance tecnológico a las fragatas misileras **B.A.P. Montero** y **B.A.P. Mariátegui**, que cuentan con los más adelantados sistemas.

La nave multipropósito lleva el nombre del ex Presidente de la República José Pardo (1864-1947), quien desde su alto cargo impulsó el crecimiento y fortalecimiento de nuestra Marina de Guerra. Este buque, fue el décimoquinto que, como nave de alto bordo, se construyó en el SIMA.

Características y datos:

Lanzamiento	: 12 noviembre 1981
En servicio	: 17 diciembre 1982
Eslora	: 182 metros
Manga	: 27 metros
Calado	: 9.75 metros
Capacidad de Carga	: 20,000 toneladas
Velocidad	: 17 nudos



*José Pardo*

Desde la fecha que entró en servicio, estuvo a órdenes de la Compañía Peruana de Vapores. Desafortunadamente en octubre de 1988 fue detenido en Liverpool-Inglaterra. El 22 de marzo de 1989 fue rematado por sus acreedores y lo adquirió en 18 millones de dólares la empresa británica China Navigation Company.

## 27.- CAÑONERA FLUVIAL **B.A.P. AMERICA**, EMISION DE 1984



El 22 de noviembre de 1984, se puso en circulación una estampilla que lleva la fotografía de la cañonera fluvial **América**, la nave de guerra que más tiempo ha permanecido en servicio en la Marina de Guerra del Perú y que durante su dilatada vida ha participado en muchos eventos importantes. Es presentada en dos tonos de celeste y con un valor facial de 400 soles.

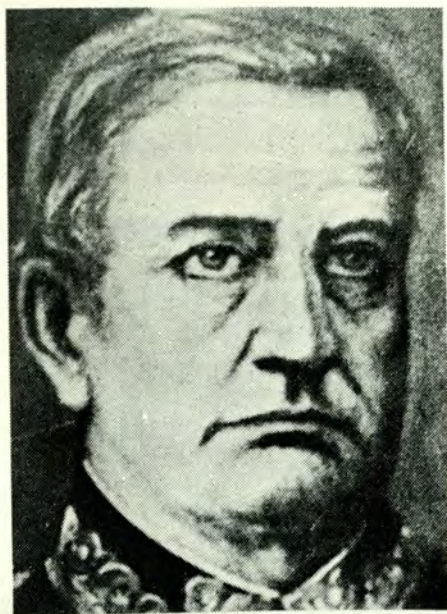
Se imprimió en la firma Thomas de la Rue and. Company Ltd. de Londres, con una tirada de 1'000,000 de ejemplares.

El 7 de enero de 1861, siendo Presidente de la República Ramón Castilla y ministro de Guerra y Marina el general Juan Antonio Pezet, se expidió un decreto creando el Departamento Marítimo Militar de Loreto. Algunos de sus objetivos eran: la adquisición de buques, la construcción de un dique y la edificación de una factoría para la región amazónica.

Se nombró en el cargo de Comandante General del Departamento al contralmirante Ignacio Mariátegui, quien debía gestionar la adquisición de las naves en Londres. Como resultado de las diligencias realizadas, el 5 de enero de 1864 llegaron a Iquitos los buques mandados a construir; se llamaron: *Morona*, *Pastaza*, *Napo* y *Putumayo*.

Los dos primeros, que tenían 500 toneladas, 60 metros de eslora, 14 nudos y paletas laterales, eran un término medio entre buque de guerra y mercante. Viajaron desde Londres hasta Iquitos: el *Morona* a cargo del capitán de corbeta Manuel Ferreyros y el *Pastaza* del teniente Guillermo Pareja.

El *Napo* y el *Putumayo*, de 80 toneladas, 33 metros de eslora y 11 nudos, que desarrollaban también con paletas laterales, viajaron en piezas a bordo de la fragata *Arica*. Los cuatro buques consumían carbón como fuente de energía.



*Ignacio Mariátegui*



*Manuel Clavero*

En consideración a las necesidades de cubrir con eficacia la vigilancia de las fronteras en la amazonía, el presidente Eduardo López de Romaña, encargó al coronel Pedro Portillo, a la sazón prefecto del departamento de Loreto, realizar los esfuerzos necesarios para la adquisición de un buque de río que pudiera cumplir dicha misión. Para ello se establecieron contactos con el cónsul Manuel Derteano en Liverpool-Inglaterra y como consecuencia, se firmaron los documentos correspondientes para la construcción de una cañonera fluvial de 34 metros de eslora, a la que se le denominó **Loreto**.

Fue lanzada con éxito el 17 de noviembre de 1902, pero desgraciadamente naufragó frente a las costas de Irlanda el 23 de mayo de 1903.

Poco después, en el gobierno de José Pardo y su ministro de Guerra y Marina, coronel Pedro Muñiz, se iniciaron nuevas negociaciones para la construcción de otra cañonera en los astilleros de Tranmere Bay Development de Birkenhead, los mismos que habían construido la **Loreto**.

La firma del contrato se llevó a cabo el 26 de enero de 1904, entre el cónsul Derteano y John Jones & Sons, representantes de los constructores. El precio pactado fue de 12,500 libras esterlinas y se le puso **América** como nombre.

Sus características eran: 41 metros de eslora, 6 de manga y 1.9 de puntal; 239 toneladas de desplazamiento y dos cañones de 37 milímetros. A máxima potencia de sus dos máquinas de 150 H.P. cada una, podía desarrollar una velocidad de 12 nudos; tenía dos calderas y dos hélices con cuatro paletas cada una.

Fue terminada dentro del plazo establecido, cumpliéndose estrictamente las especificaciones acordadas. Zarpó hacia Iquitos con una dotación de 13 tripulantes ingleses, al mando de M. Hiking, arribando a su destino el 11 de mayo de 1905. Al día siguiente fue nombrado como su primer comandante peruano el capitán de corbeta Carlos Donayre .

Pasó a la historia por su actuación en el conflicto con Colombia , país que en 1911 se había instalado indebidamente, con fuerzas de su ejército, en la margen peruana del río Caquetá , en el lugar denominado La Pedrera.

La cañonera **América** al mando del teniente primero Manuel Clavero (1879-1911), llevaba abordo al comandante Oscar R. Benavides, a cargo del Batallón de Infantería N° 9, distribuido también en tres lanchas llamadas: **Loreto**, **Tarapoto** y **Estefita**. Este contingente había sido comisionado para desalojar a los invasores, por lo que después de inútiles negociaciones, el 10 de julio de dicho año, se inició el combate. Tres días se demoró la nave peruana para vencer las defensas del enemigo y el paso de una torrentosa cascada; pasada ésta y rota la resistencia, fueron desembarcadas nuestras tropas y ocuparon la localidad.

Clavero murió días después, el 12 de agosto, como consecuencia del paludismo contraído durante su permanencia en el Caquetá.

La cañonera fue retirada de la actividad en diciembre de 1984, después de 80 años de servicios. Posteriormente fue sometida a un minucioso trabajo de remodelación y acondicionamiento, para finalmente quedar como museo flotante, en febrero de 1989.

## 28.- DESTRUCTOR *B.A.P. ALMIRANTE GUISE*, EMISION DE 1984

En la emisión aparecida el 22 de noviembre de 1984, que al igual que la anterior, está dedicada a recordar los buques que representan épocas importantes para la Marina, figura con un valor nominal de 250 soles y en color azul, la fotografía del destructor *Almirante Guise*. Se hicieron un total de 1'000,000 de ejemplares en Thomas de la Rue and. Co. Ltd. de Londres.

Llevó el nombre del distinguido marino inglés Martin Jorge Guise, quien vino al Perú a colaborar desinteresadamente para nuestra independencia. Fue nombrado por el Libertador José de San Martín como el primer Comandante General de Marina el 8 de octubre de 1821.

Guise, acompañando a San Martín y a Bernardo Monteagudo, primer ministro de Guerra y Marina, conformaron el trío de hombres, que junto con otros notables marinos peruanos, establecieron las normas capitales para la formación de la Marina de Guerra.

A los 39 años de edad y con el grado de capitán de fragata de la marina inglesa, Guise decidió venir a participar en la lucha independentista de los patriotas. A pesar de las prohibiciones y de las amenazas de su gobierno, compró un buque, lo armó, lo tripuló y partió hacia donde estaría su heroico destino.

Entre 1819 y 1828 nuestros pueblos conocerían de las actividades de este gran marino, de conciencia limpia, fuerte carácter, indomable voluntad y ejemplo de mesura. Entre toda su correspondencia y sus expresiones, públicas o privadas, no se conoce una sola que muestre algún deseo de sobrevivir en la historia como un personaje importante.

Su situación económica era tal, que al salir para su última campaña, pidió al gobierno que se le adelantara cinco mil pesos para cancelar sus deudas.

En su testamento dispuso que se le amortajara con el hábito franciscano, ya que antes se había convertido a la religión católica, prohibiendo que se pusiera en su ataúd las condecoraciones que tan justamente había ganado; agregó: "...que mi entierro sea con la humildad y moderación con que he vivido..."

Falleció heroicamente el 24 de noviembre de 1828 en el combate de Guayaquil, cuando se encontraba a bordo de la fragata *Presidente*, que combatía contra las defensas de tierra. Simón Bolívar, presidente de Colombia, había declarado la guerra al Perú el 3 de julio de 1828 y Guise comandaba la escuadra peruana, la que finalmente obtuvo una rotunda victoria. Tenía 48 años.





*Carlos Rotalde*



*Luis M. Sánchez Cerro*

En 1933, durante el gobierno del general Luis M. Sánchez Cerro (1889-1933) y siendo ministro de Marina el capitán de navío Carlos Rotalde (1886-1974), se gestionó la compra de dos destructores a los que se denominó **Almirante Guise** (ex-Lennuk) y **Almirante Villar** (ex-Avtroil).

Se adquirieron directamente de Estonia que los había comprado a Inglaterra, que a su vez los capturó a la Unión Soviética en 1918. Este último país los había construido y puesto en servicio en 1917.

El **Almirante Guise** llegó al Callao el 5 de julio de 1934 comandado por el capitán de fragata Federico Díaz Dulanto (1888-1954); el **Villar** llegó en la misma fecha al mando del capitán de fragata Grimaldo Bravo Arenas (1887-1958). Las características del primero eran las siguientes:

Desplazamiento	: 1,350 toneladas
Eslora	: 104 metros
Manga	: 9.5 metros
Velocidad Máxima	: 30 nudos
Armamento	: 5 cañones de 101 milímetros 2 cañones de 20 milímetros 9 tubos lanzatorpedos
Dotación	: 9 oficiales y 135 tripulantes

El 31 de julio de 1952 fue retirado del servicio.

## 29.- SUBMARINO *B.A.P. R-1*, EMISION DE 1986

Entre el sumergible de Bushnell de 1775 y fines del siglo XIX en que aparece el tipo Laubeuf, se proyectaron, diseñaron y construyeron muchos submarinos en diferentes países. En 1890 el sueco Thorsten Nordenfolt hizo uso de mecanismos que le permitieron el lanzamiento de torpedos Whitehead, poco antes inventados; después, los franceses Dupuy de Lome y Gustave Zédé colocaron por primera vez timones horizontales en proa, que

se usan hasta hoy , y por último el norteamericano John P. Holland instaló un motor a gasolina que aseguraba un andar de 7 nudos en superficie y un motor eléctrico que le permitía dar 6 nudos en inmersión.

El 19 de agosto de 1986 comenzó su servicio la estampilla que lleva la figura del submarino **R-1**, el que junto con sus tres compañeros: **R-2**, **R-3** y **R-4**, constituyeron la escuela de varias generaciones de submarinistas. Representaron, en su época, lo más avanzado en este tipo de buque.

El sello lleva un valor nominal de 1.50 intis, que es la nueva denominación de nuestra moneda en reemplazo del sol. Es toda en color azul, habiendo sido la tirada de 1'000,000 de ejemplares; fue hecha por Sanmarti-Lima.



El 11 de abril de 1924, siendo Presidente de la República Augusto B. Leguía, que fue quien también mandó construir los sumergibles **Ferré** y **Palacios** en 1910, y siendo ministro de Marina Juan Manuel de La Torre, se contrató la construcción de los dos primeros submarinos del tipo "R": el **R-1** y el **R-2**.

El 12 de julio de 1926 se lanzó al agua el **R-1** en los astilleros de la Electric Boat Company, en Groton, Connecticut-Estados Unidos.

Ambas unidades llegaron al Callao el 12 de diciembre de 1926. El primero estaba comandado por el capitán de corbeta Pablo Ontaneda (1892-1950); el segundo por el capitán de corbeta José Alzamora (1891-1953); la comisión al mando del capitán de fragata Enrique Monge (1886-1946).

Desplazaba 576 toneladas en superficie y 686 en inmersión. Tenía 56 metros de eslora, cuatro tubos lanzatorpedos en proa y un cañón de 3 pulgadas en cubierta. Desarrollaba una velocidad de 14 nudos en superficie y 9 en inmersión. Se podía sumergir hasta 60 metros y su dotación estaba formada por 4 oficiales y 30 tripulantes.



*Juan Manuel  
de La Torre*

Entre los meses de abril a diciembre de 1950, y después de 24 años de servicios, los cuatro **R** (los dos mencionados más el **R-3** y el **R-4** que habían llegado en 1927), viajaron y permanecieron ocho meses en su astillero de origen, en Groton, efectuando un recorrido integral y la modernización de sus equipos y sistemas. Esta comisión estuvo al mando del capitán de fragata Federico Salmón de la Jara (1911), quien se desempeñaba en esa época como comandante de la División de Submarinos.

El 29 de marzo de 1957 se cambió nombre a los cuatro submarinos y al **R-1**, que es el que comentamos, se le asignó el de **Islay**, en homenaje al encuentro producido en las afueras del puerto del mismo nombre el 12 de marzo

de 1838. Las acciones se desarrollaron entre una pequeña fuerza formada por tres buques peruanos de poco porte: la corbeta **Socabaya** a cargo del capitán de fragata Juan José Panizo (1808-1865), quien también tenía el comando del grupo y los bergantines **Fundador** - capitán de corbeta Miguel Zaldívar y **Junín** - capitán de corbeta Domingo Valle Riestra. Entre los tres contaban con 50 cañones.



*Juan José Panizo*

Por el otro lado, cinco buques chilenos: la fragata **Monteagudo**, la corbeta **Libertad**, el bergantín **Arequipeño**, la corbeta **Valparaíso** y el bergantín **Aguiles**, con un total de 76 cañones; estaban al mando del capitán de fragata Roberto Simpson.

Como información adicional y penosa se debe decir, que los tres primeros buques mencionados en la fuerza de Chile, habían sido peruanos hasta poco tiempo antes, pero capturados uno por uno en forma sorpresiva cuando se encontraban cumpliendo funciones pacíficas y casi desarmados.

El combate se produjo, entre otros motivos, a causa del deseo de Chile de evitar que continuara vigente la Confederación Perú-Boliviana, establecida por el mariscal Andrés de Santa Cruz el 28 de octubre de 1836. Se desarrolló como consecuencia de la incursión de la mencionada flota chilena sobre los buques peruanos, los que a pesar de la diferencia numérica y menor poder de fuego, supieron manejar y defender sin pérdidas una situación que les era adversa.

Juan José Panizo (1808-1865), cumplió un papel descollante, como en otros muchos actos de su vida profesional.

El 9 de octubre de 1958, en razón de su prolongado tiempo de servicios y del estado de sus instalaciones, el **Islay** y los otros tres **R** fueron retirados del servicio.

### 30.- SUBMARINO **B.A.P. ABTAO**, EMISION DE 1986

En la misma fecha que la estampilla comentada anteriormente, 19 de agosto de 1986, salió a circulación con una tirada de 1,000,000 de ejemplares, la que presenta al submarino **Abtao**. Es toda en color azul e impresa por Sanmarti-Lima, siendo su valor facial de 2.50 intis.

Destaca nítidamente la figura del ministro de Marina, vicealmirante Roque A. Saldías, quien con apoyo del Presidente de la República general Manuel Odría, decidió en 1951 la construcción, en los astilleros de la Electric

Boat Company, de dos submarinos que respondían a nuestras necesidades estratégicas; se llamarían *Tiburón* y *Lobo*.



Esta firma fue la misma que construyó los submarinos tipo *R* y con ella se firmó el contrato de construcción el 2 de julio de 1951.

Se nombró como jefe de la comisión para el control y supervisión de todo lo relacionado con la construcción, al capitán de navío Federico Salmón de la Jara.

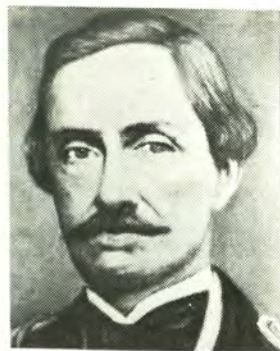
El 1 de marzo de 1954 se afirmó el pabellón en el *Tiburón* y se hizo cargo del comando el capitán de fragata Fernando Elías

Aparicio (1914). El 8 de julio zarparon los dos submarinos de New London y llegaron al Callao el día 19. El *Lobo*, que más tarde se llamó *2 de Mayo*, llegó al mando del capitán de fragata Enrique León de la Fuente (1910).

Tienen una dotación de 7 oficiales y 40 tripulantes; eslora 81 metros, desplazamiento en superficie 934 toneladas y 1,100 en inmersión, 4 tubos lanzatorpedos en proa y 2 en popa. Velocidad en superficie 16 nudos y 10 en inmersión; un cañón de 5 pulgadas en la cubierta de proa.

El 29 de marzo de 1957 se le cambió el nombre de *Tiburón* por el de *Abtao*, en homenaje al combate del mismo nombre (7 de febrero de 1866) entre una flota aliada de Perú y Chile, que combatió con dos buques de una fuerza naval española que se encontraba en nuestras costas con fines de reconquista.

Al mando de los aliados estaba el capitán de navío Manuel Villar (1810-1899), quien además se desempeñaba como comandante de la fragata *Apurímac*, con 30 cañones; su jefe de estado mayor era el capitán de fragata Benjamín Mariátegui y en la dotación se encontraban Juan Guillermo More y Enrique Palacios.



*Manuel Villar*

Las otras dos unidades peruanas eran: la corbeta *Unión* con 12 cañones y comandada por el capitán de fragata Miguel Grau y la corbeta *América* con 12 cañones a cargo del capitán de fragata Manuel Ferreyros (1833-1876). En la dotación de la primera figuraba el teniente Elías Aguirre.

Integraba esta flota aliada, la goleta chilena *Covadonga* con 3 cañones y cuyo comandante era el capitán de corbeta Manuel Thomson; entre sus oficiales se contaban Arturo Prat y Carlos Condell.

Por el lado español la fuerza estaba constituida por dos poderosas fragatas: la *Villa Madrid* con 60 cañones y la *Blanca* con 40.

El resultado del encuentro fue favorable a las fuerzas aliadas, teniendo en cuenta que las naves españolas tuvieron que retirarse de la acción con

averías que las obligaron a desistir de sus intenciones.

Entre los hombres, que en esa oportunidad combatieron en el mismo bando y por un mismo ideal, hubieron varios que trece años más tarde lo harían en bandos opuestos y perecerían en la lucha.

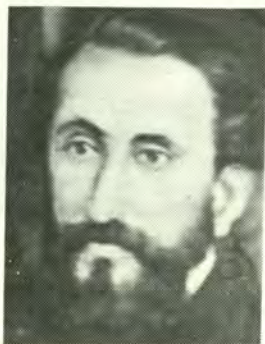
Así, en Iquique: Arturo Prat murió al mando de la *Esmeralda* al enfrentarse con el *Huáscar* que comandaba Grau.

More encalló a la *Independencia* cuando perseguía a la *Covadonga* al mando de Condell.

En Angamos murieron Grau, Aguirre y Palacios.

En Arica: Thomson cayó cuando al mando del *Huáscar*, que ya se encontraba en poder de Chile, se enfrentó al monitor peruano *Manco Capac*.

A la fecha, el submarino que comentamos, sigue prestando eficientes servicios, constituyendo motivo de orgullo que haya mantenido eficientemente sus condiciones después de más de 30 años de operatividad.



Manuel Ferreyros

### 31.- BERGANTIN *GAMARRA*, EMISION DE 1986



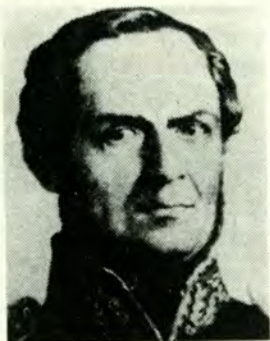
Este sello comenzó su servicio el 7 de octubre de 1986; lleva la reproducción de un dibujo del bergantín *Gamarra*, todo en color azul. Su valor nominal es de 1 inti y su tirada alcanzó 1'000,000 de ejemplares; fue impreso por la firma A NY Budapest-Hungría, pero desafortunadamente no se distinguen los detalles con claridad.

Anteriormente había sido el bergantín *Jiovanna*, construido en Trieste (Italia) en 1843 y posteriormente adquirido, el 6 de febrero de 1847, durante el mandato del presidente Ramón Castilla. Su gobierno contrató con José Canevaro una concesión para exportar guano y en reciprocidad Canevaro compró el buque a un armador de la marina mercante y lo entregó al Perú. Era ministro de Guerra y Marina el general José Rufino Echenique (1808-1887).

Castilla le dio el nombre de *Gamarra* en homenaje al gran mariscal Agustín Gamarra, ex-Presidente de la República (1829 - 33 y 1839 - 41), de quien había sido edecán, ministro de Hacienda y ministro de Guerra y Marina.

Gamarra murió en la batalla de Ingavi el 18 de noviembre de 1841, cuando se encontraba al mando de las tropas peruanas en la guerra con Bolivia; era

presidente en ejercicio.



*José Rufino Echenique*

gobierno del Perú que tenían múltiples dificultades y que sus buques estaban abandonados. En esas circunstancias el gobierno de Castilla decidió enviar al bergantín **Gamarra** para darles protección y auxilio.

El 25 de enero de 1849, zarpó con 136 hombres al mando del capitán de fragata José María Silva Rodríguez (1815-1874). El 15 de marzo llegó a San Francisco; allí hizo tripular tres de los buques abandonados y los envió de regreso al Callao, evitando que se perdieran. Igualmente, ayudó y gestionó apoyo para los peruanos que se hallaban en mala situación, logrando solucionar muchos de sus problemas.

El 16 de mayo zarpó y llegó al Callao el 30 de agosto, siendo el resultado del viaje muy favorable, ya que influyó decisivamente en la buena marcha de las operaciones comerciales de nuestros compatriotas.

Como prueba del éxito en aquella difícil misión, el presidente Castilla en su mensaje al Congreso en 1850 dijo: "Para conocer el estado de la Marina, basta contemplar nuestra bandera llenando con honra, en California, deberes que no han llenado otras banderas respetables". El **Gamarra** fue vendido a un particular en 1855.



*José María Silva Rodríguez*

El buque tenía las siguientes características: desplazamiento 415 toneladas, eslora 31 metros, manga 9.7. Como armamento tenía 16 cañones de 18 libras y su dotación era normalmente de 10 oficiales y 82 tripulantes; tenía aparejo de bergantín.

Este pequeño buque destacó en la historia cuando un grupo de peruanos buscadores de oro, comerciantes y propietarios de naves, que hacían comercio hasta la ciudad de San Francisco en Estados Unidos, comunicaron al

### 32.- MONITOR **MANCO CAPAC**, EMISION DE 1986

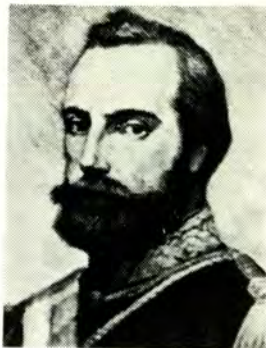
Con fecha 7 de octubre de 1986, se emitió una estampilla con la reproducción de un dibujo del monitor **Manco Cápac**, en colores azul y rojo. Con una

tirada de 1'000,000 de ejemplares, fue impresa por la A NY Budapest-Hungría y su valor nominal es de 1 inti. Igual que la anterior, la figura es poco clara .

El 4 de octubre de 1867, siendo presidente el general Mariano Ignacio Prado (1826-1901) y ministro de Guerra y Marina el coronel Mariano Pío Cornejo, se firmó el contrato con la compañía Alex Swit de Ohio, Cincinnati-Estados Unidos para la adquisición dos monitores . Se llamaban originalmente *Oneota* y *Catawba* y en nuestra Marina se les designó como *Manco Cápac* y *Atahualpa*, en homenaje al fundador del imperio incaico y al último de sus gobernantes, respectivamente.



Habían sido construidos para operar en el río Mississipi y no en mares abiertos. Tenían un andar muy lento y su cubierta apenas sobresalía 25 centímetros de la superficie del mar; además, hubo que comprar tres buques adicionales para que los remolcaran durante casi todo el viaje, debido a que los monitores no eran capaces de propulsar con sus propios medios la enorme distancia que tenían que navegar.



*Mariano Ignacio Prado*

Sus características: desplazamiento 2,100 toneladas, 68 metros de eslora, 14 de manga y un puntal de 4. Su velocidad era de 5 nudos con mar muy llana y su armamento dos cañones de 380 mm. (15 pulgadas), instalados en una torre acorazada de 254 mm. (10 pulgadas). Tenía aparejo de goleta, que más que a la propulsión contribuía a mantener su estabilidad; las máquinas tenían una potencia de 300 HP.

Zarparon de New Orleans el 12 de enero de 1869, después de 14 meses de preparación y pruebas , bajo el mando

superior del capitán de fragata Benjamín Mariátegui (1827-1891), quien a muy poco de zarpar se quedó en Pensacola por razones de enfermedad.

Al comando del *Manco Cápac* y de la división naval, que tomó al desembarcar Mariátegui, quedó el capitán de fragata Camilo Carrillo (1830-1901), quien al llegar a Río de Janeiro fue cambiado de colocación y reemplazado por el capitán de fragata Enrique Carreño (1841-1886).

Ambos buques llegaron al Callao el 11 de mayo de 1870, 17 meses después de zarpar.

La mención que hacemos del larguísimo tiempo de viaje, proporciona una idea de las innumerables dificultades que tuvieron que soportar las tripula-

ciones para llevar a buen término su misión. La adquisición había sido lamentablemente desacertada, lo que motivó que en la guerra con Chile sólo sirvieran como baterías flotantes en algunos puertos, apoyando a las defensas de tierra contra las incursiones de los buques enemigos.

El 27 de febrero de 1880, en pleno conflicto y mientras protegía el puerto de Arica, el *Manco Cápac* entabló combate con el *Huáscar*, acertándole con uno de sus disparos y dando muerte a su comandante, el capitán de fragata Manuel Thomson.

El 7 de junio de 1880, después de la epopeya del Morro de Arica, este monitor salió del puerto y abriendo sus válvulas se hundió en medio de la bahía.

Tanto en la victoria de Arica, como en su desaparición, estuvo comandado por el capitán de fragata José Sánchez Lagomarsino (1844-1898).



*José Sánchez Lagomarsino*

### 33.- BUQUE DE INVESTIGACION CIENTIFICA *HUMBOLDT*, EMISION DE 1988

Con motivo de la primera expedición científica peruana a la Antártida, se emitió el 2 de junio de 1988 una estampilla, que lleva como figura central un dibujo del buque de investigación científica *Humboldt*, en color rojo, con el mar y el mapamundi en azul. El Perú, en color amarillo, apenas se distingue



debido a su pequeño tamaño. Su valor facial es de 7 intis y fue hecha en ANY Budapest- Hungría; se hizo una tirada de 500,000 ejemplares.

El 18 de julio de 1977, se puso la quilla del buque que mencionamos, en los astilleros de los Servicios Industriales de la Marina del Callao, acto con el que se daba inicio al Convenio de Cooperación Técnica suscrito entre la República Federal de Alemania y el Perú. Ambos países habían acordado su construcción para ser entregado al nuestro y ser operado por el Instituto del Mar, que formaba parte del sector pesquero.

Su nombre fue escogido en recuerdo del destacado científico, pintor,

humanista y literato alemán, Alexander von Humboldt (1769-1859), quien realizó importantes investigaciones en nuestro mar y en cuyo homenaje llevó su nombre la corriente marina que bordea nuestras costas. Posteriormente se le denominó Corriente Peruana.

El buque fue construido con planos proporcionados por la firma Maritim Consult de Hamburgo, para lo cual, aportó el material que no se producía en el Perú, el que a su vez proporcionó la mano de obra y los insumos nacionales. Su costo total fue de 30 millones de dólares.

La ceremonia de puesta de la quilla - 18 julio de 1977 - y de la botadura - 13 octubre de 1978 -, fueron presididas por el ministro de Pesquería vicealmirante Francisco Mariátegui Angulo (1925); era Presidente de la República el general de división Francisco Morales Bermúdez (1921). Fue puesto en servicio el 25 de enero de 1980.

Para sus labores científicas cuenta con instrumental para oceanografía, biología, microbiología, fotografía y laboratorio; posee también, equipos de pesca y procesamiento, túneles de congelado y bodegas de almacenaje de pescado.

Sus características son: eslora 76.2 metros, manga 12.6, calado 4.3; 1,980 toneladas, velocidad 14 nudos, dotación 48.



*Francisco Morales  
Bermúdez*

Después de varios años de haber trabajado en investigaciones pesqueras y al terminar 1987, fue designado por el gobierno, para realizar una expedición científica que tenía como misión consolidar nuestros intereses en la Antártida. En esta forma se daba cumplimiento a lo estipulado en el Tratado Antártico suscrito en Washington en diciembre de 1959, al que se incorporó el Perú el 11 de abril de 1981, como miembro "adherente".

A la Marina de Guerra se le encargó la primera expedición, recayendo su jefatura en el capitán de navío Jorge Brousset Barrios. El comando de la nave le fue entregado al capitán de fragata Ricardo García Escudero. El 4 de enero de 1988 zarpó del Callao y el 25 llegó a la Isla Rey Jorge, en el Continente Antártico; allí se instaló el primer campamento temporal peruano y se colocó un monolito en la península Keller -ensenada Mackellar, lugar que sería en el futuro la base permanente y que se llamaría "Machu



*Alexander von Humboldt*

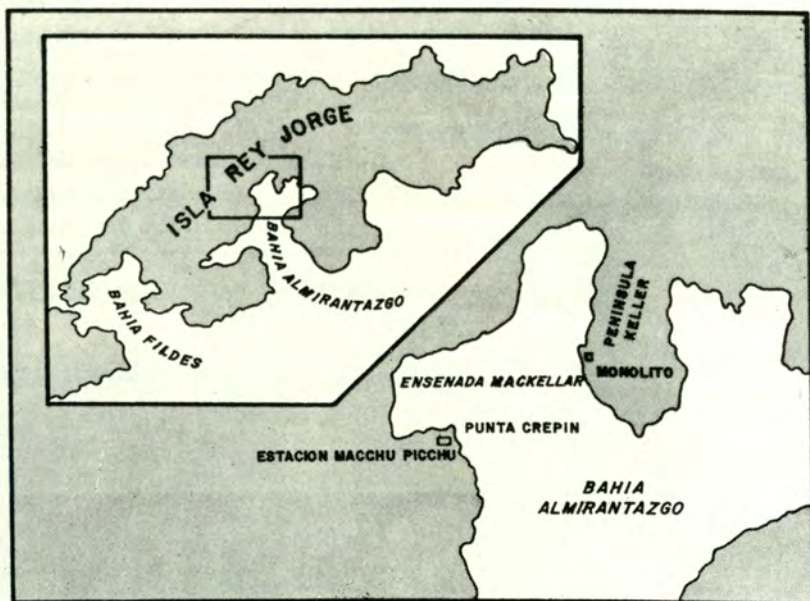
A la Marina de Guerra se le encargó la primera expedición, recayendo su jefatura en el capitán de navío Jorge Brousset Barrios. El comando de la nave le fue entregado al capitán de fragata Ricardo García Escudero. El 4 de enero de 1988 zarpó del Callao y el 25 llegó a la Isla Rey Jorge, en el Continente Antártico; allí se instaló el primer campamento temporal peruano y se colocó un monolito en la península Keller -ensenada Mackellar, lugar que sería en el futuro la base permanente y que se llamaría "Machu

Picchu", nombre de la ciudadela inca que se encuentra en el Cuzco, que fuera descubierta en 1911 y que se ha convertido en uno de los más famosos lugares del mundo.

El 9 de febrero, zarpó de regreso ,después de haber permanecido 15 días en la zona y haber efectuado las investigaciones científicas programadas. El 1 de marzo llegó al Callao, dando por terminada su misión.

La segunda expedición se inició el 9 de enero de 1989 y terminó el 30 de mayo. Tuvo como objetivo principal la instalación de los módulos que constituyeron la estación ,finalmente ubicada en punta Crepín, también en la ensenada Mackellar, pero a tres millas del lugar donde se colocó el monolito. El mando del buque lo tuvo el capitán de fragata Juan Carlos Cicalla Collazos.

En mérito a las investigaciones, trabajos y construcciones, la Comisión Internacional del Tratado Antártico reunida en París el 9 de octubre de 1989, otorgó al Perú la nominación de miembro "consultivo", con derecho a emitir su opinión y su voto en las decisiones que se adopten con respecto al continente blanco.



*Ubicación de la Estación Machu Picchu*

## BREVE GLOSARIO DE TERMINOS NAUTICOS

Como complemento del trabajo que hemos presentado y para ayuda de quienes no están familiarizados con la terminología náutica, damos un sencillo glosario de aquellas palabras que las exigencias del texto obligan a explicar.

Se ha procurado que cada definición sea simple y clara, y además en el caso de las embarcaciones, represente las características promedio que tuvieron en su época, cada uno de los tipos que se menciona.

### EMBARCACIONES

BLINDADO	Buque de guerra cuyo nombre deriva del blindaje (revestimiento de acero) que tenía para protegerse de los proyectiles enemigos. Contaba con un poder ofensivo muy bien armonizado en relación con su coraza.
BERGANTIN	Nave mediana de dos palos (también de 3 y 4) con velas redondas; tenía entre 150 y 300 toneladas. Se usaba tanto para tráfico costero como para navegación de altura.
CARABELA	Nave de tres palos. En sus comienzos con velas latinas y posteriormente con velas redondas en los tres. Cubierta corrida y de aproximadamente 20 a 30 metros de eslora. Las había hasta de 200 toneladas.
CARRACA	Buque de tres palos con cofa, más grande que una carabela, pero también más lenta y pesada. Llevaba castillo y alcazar; velas redondas en el trinquete y en el mayor y vela latina en el mesana. En el siglo XV tenían hasta 600 toneladas.
CHALANA	Pequeña embarcación de fondo plano, proa aguda y popa cuadrada. No tiene quilla. Se maniobra con remos.

CORBETA	Embarcación ligera con tres palos y velas redondas en dos de ellos. Más pequeña que la fragata; tenía entre 50 y 150 toneladas.
CRUCERO EXPLORADOR	Buque de guerra, algo mayor que los destructores de la época pero también con menor velocidad. Su artillería era de poco poder comparada con los cruceros ligeros.
DESTRUCTOR	Antiguamente llamado caza-torpedero, pasó luego a su nombre actual. Era largo, bien armado y rápido. Su artillería estaba destinada a actuar contra otro buque similar o más pequeño; además estaba dotado de torpedos. Eficiente enemigo del submarino y fiel protector de buques mayores y convoyes.
FRAGATA	Nave de gran envergadura, generalmente de tres palos, pero también de 4 y 5; velas redondas y apta para largas travesías. Las había hasta de 900 toneladas.
GOLETA	Embarcación ligera de dos o tres palos con velas de cuchillo y muy versátil; alcanzaba desde las 20 hasta las 200 toneladas.
MONITOR	Buques, que como el "Huáscar", eran de perfil muy bajo, con cañones montados sobre torres giratorias y coraza protectora de buena calidad.
NAO	Nombre genérico de embarcación. Antes se aplicaba en España a un tipo específico de buque algo menor que la carraca pero con el mismo aparejo y formas.

PAILEBOTE

Nave de dos palos, de similar arboladura a la de la goleta, pero generalmente más fina , más pequeña y más veloz.

## VARIOS

ALCAZAR

Superestructura situada en popa.

ALETA

Parte curva del costado, en las proximidades de la popa.

AMURA

Parte curva del costado , en las proximidades de la proa.

APAREJO

Conjunto de velas y cabos de un buque.

ARBOLADURA

Conjunto de palos y sus accesorios.

ASTROLABIO

Antiguo instrumento usado para determinar la altura y ángulos de los cuerpos celestes, con la finalidad de fijar la posición del buque en el mar. Tipos primitivos de este sistema fueron empleados por los egipcios desde 300 años A.C. El mostrado en la figura es un astrolabio esférico que se usó en los siglos XV y XVI; luego se fue perfeccionando hasta llegar al moderno sextante.

AVANCARGA

Carga de las armas por la boca del tubo.

BABOR

Lado izquierdo de la nave mirando desde popa.

B.A.P.

Buque Armada Peruana.

BLOQUEO

Acción de cerrar un puerto o lugar de la costa de un país, con la intención de impedir la entrada o salida de todo tipo de embarcaciones.

CALADO	Distancia desde la quilla hasta la línea de flotación.
CALAFATE	Tripulante que se dedica a taponar con estopa las uniones del casco de las embarcaciones de madera para impedir la filtración del agua.
CARTA DE NAVEGACION	Gráfico a escala de áreas, grandes o pequeñas, de zonas navegables, donde figuran los accidentes geográficos, puntos notables, profundidades y todos los elementos que sean útiles a los navegantes.
CASTILLO	Superestructura situada a proa.
COFA	Plataforma pequeña en el cuello de un palo.
DESPLAZAMIENTO	Peso del agua que desplaza un buque de guerra. Se mide en toneladas métricas (1,000 kilos).
ESLORA	Largo de las embarcaciones.
ESPOLON	Pieza de hierro aguda y saliente de la proa que se usaba en algunos buques de guerra antiguos. Con ella se perforaba el casco de los buques enemigos.
ESTRIBOR	Lado derecho de la nave mirando desde popa.
ESTOPA	Porción de lino o cáñamo mojado con alquitrán
H.P. (HORSE POWER)	Caballo de Fuerza: unidad mecánica de potencia que equivale a la fuerza necesaria para levantar 75 kilogramos en un segundo a un metro de altura.
LEGUA	Medida de longitud que equivale a 5,550 metros.
MANGA	La mayor anchura del buque.

MAYOR	Palo colocado al centro de la embarcación.
MESANA	Palo colocado a popa de la embarcación.
MILLA MARINA	Medida de longitud usada en el mar; equivale a 1852 metros.
NUDO	Velocidad; equivale a una milla marina por hora.
PUNTAL	Distancia desde la quilla hasta la cubierta.
SEXTANTE	Instrumento usado en navegación para determinar el ángulo de los cuerpos celestes sobre el horizonte. Las lecturas de dichos ángulos aplicadas a las tablas de navegación permiten determinar la posición del buque.
TOLDILLA	La cubierta del alcázar.
TONELAJE	Medida de capacidad que se usa en los buques de carga (100 pies cúbicos).
TRINQUETE	Palo colocado a proa de la embarcación.

# **Indice**

NUMERO DEL SELLO	MOTIVO	AÑO DE EMISION	Pág.
1	Vapor "Perú"	1857	9
1A	Vapor "Perú" (continuación)	1957	10
2	Vapor "El Peruano"	1874-78	11
3	Nao "San Cristóbal"	1936	13
4	Pailebote "Sacramento"	1936	14
4A	Pailebote "Sacramento" (continuación)	1971	16
5	Vapor correo "Inca"	1936	17
6	Bergantín "San Pedro"	1943	18
7	Lancha bonita	1952-53	20
8	Cañonera fluvial B.A.P. "Marañón"	1953-57-62	22
9	La "Santa María", La "Pinta" y La "Niña"	1953	23
10	Abel Bergasse du Petit Thouars y el "Victorieuse"	1957	26
11	Fragata "Amazonas"	1961	27
12	Balsa "Kon-Tiki"	1969	29
13	Grau y "El Huáscar"	1969	31
14	Caballitos de totora	1971	33
15	Lancha bolichera	1973	34
16	Carguero B.A.P. "Ilo"	1973	36
17	Barquitos de totora	1973	38
17A	Barquitos de totora (continuación)	1986	39
18	Buque petrolero	1977	40
19	Combate de Iquique	1979	42
19A	Combate de Iquique (continuación)	1984	43
20	Combate de Angamos	1979	45
20A	Combate de Angamos (continuación)	1984	46
21	Corbeta "Unión"	1979	47
22	Monitor "Huáscar"	1980	49
23	Sumergible "Ferré"	1983	51
24	Crucero B.A.P. "Almirante Grau"	1983	53
25 y 26	Motonave "Presidente José Pardo"	1984	54
27	Cañonera fluvial B.A.P. "América"	1984	55

NUMERO DEL SELLO	MOTIVO	AÑO DE EMISION	Pág.
28	Destructor B.A.P. "Almirante Guise"	1984	58
29	Submarino B.A.P. "R-1"	1986	59
30	Submarino B.A.P. "Abtao"	1986	61
31	Bergantín "Gamarra"	1986	63
32	Monitor "Manco Cápac"	1986	64
33	Buque de Investigación Científica "Humboldt"	1988	66
—	Breve glosario de términos		69
—	Indice		75

**Esta obra fue impresa en los talleres de  
Editorial Monterrico S.A.  
Av. Pablo Patrón 270, La Victoria  
Teléfono 737322 — Fax 757011**

