



MARINOS NOTABLES
— DEL —
PERÚ

Volumen 1



MARINOS NOTABLES DEL PERÚ

Martin Jorge Guise (1780-1828).
José Pascual de Vivero (1762-1834).
Eduardo Carrasco Toro (1779-1865).
Juan José Panizo y Talamantes (1804-1865).
Manuel Villar Olivera (1809-1889).

Volumen 1

Dirección de Intereses Marítimos
Marina de Guerra del Perú

2021

Marinos Notables del Perú - Volumen 1.

Editor:

Dirección de Intereses Marítimos
Av. La Marina Cdra. 36 s/n
La Perla-Callao

Autora:

Sally Rosas Inga Rumiche

Director de Intereses Marítimos

Contralmirante Antonio Vildoso Concha

Cuidado de Edición

Capitán de Corbeta Michel Laguerre Kleimann
Jefe del Departamento de Asuntos Históricos y Patrimonio Documental
Dirección de Intereses Marítimos

1era. Edición

Tiraje: 3000

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nro.: 2021-14286

Se terminó de imprimir en Diciembre de 2021 en:

Imprenta :Optimos Editores SAC
Dirección :Jr. Recuay 283 - Breña, Lima
Teléfono :994-997-960
E-mail :optimos.peru@gmail.com
Lima - Perú

INDICE

PRESENTACIÓN _____	VII
PRÓLOGO _____	IX
INTRODUCCIÓN _____	XI
MARTIN JORGE GUISE (1780-1828) _____	13
JOSÉ PASCUAL DE VIVERO (1762-1834) _____	25
EDUARDO CARRASCO TORO (1779-1865) _____	33
JUAN JOSÉ PANIZO Y TALAMANTES (1804-1865) _____	45
MANUEL VILLAR OLIVERA (1809-1889) _____	53
FUENTES _____	65

PRESENTACIÓN

En el año del bicentenario de la Marina de Guerra del Perú, la aparición de la colección que tiene entre sus manos se convierte en una edición necesaria, la misma que tiene por finalidad recordar a notables marinos que nos mostraron el camino de honor y sacrificio a seguir para aportar a la seguridad, defensa, conocimiento y cultura de nuestro país.

Recordar es una actividad humana que ennoblece tanto a quien lo hace como a quien se recuerda, puesto que se reconoce que sus acciones son dignas de mantenerlas vigentes en la memoria colectiva de las futuras generaciones. De hecho, nuestra Institución se enorgullece de resguardar una nutrida historia llena tanto de glorias como de momentos difíciles, los cuales nos motivan a la reflexión respecto a nuestro aporte e importancia real para un país marítimo como el Perú.

Es así que la relación de nombres que se han reunido en estos tres volúmenes es representativo de las diferentes generaciones que, en sus respectivos contextos históricos, han sido líderes natos que han legado honor y gloria a quienes vestimos el uniforme azul y oro, así como a los peruanos de bien.

Almirante

Alberto Alcalá Luna

Comandante General de la Marina

PRÓLOGO

Los dos siglos que la Marina de Guerra del Perú conmemora en el 2021 ha sido la motivación de editar esta colección que reúne las biografías resumidas de distinguidos marinos, cuyas vidas son cátedras diarias de servicio al país.

La selección de los personajes que leerán a continuación responde a la subjetividad y al límite impuesto por el concepto editorial que esta obra contiene. Sin embargo, la nómina de las breves biografías de los marinos notables que se reúnen en estos tres volúmenes es, a todas luces, dignas de conformar cualquier edición conmemorativa, tal cual es esta.

Recordar los aportes de Guise, Panizo, Grau, Montero, Caballero y Stiglich, entre otros que aparecen en esta obra, nos ayuda a tener un panorama general del accionar institucional en beneficio de nuestra Patria, labor que se continúa sin descanso a la fecha.

Estos tres volúmenes aspiran a ser herramientas tangibles, perennes y renovables de la difusión de nuestra honrosa tradición, heredada de quienes nos antecedieron en el uso de la espada y uniforme que la Patria nos ha confiado. Tengamos siempre presente, que nuestro prestigio descansa sobre nuestros hombros gracias a lo que hicieron nuestros ancestros espirituales, prestigio que heredarán quienes nos releven en la tarea cotidiana de servir a la Patria.

Deseo expresar mi agradecimiento a todos los autores que han dado brillo a esta colección, la misma que servirá de base para continuar con la enseñanza de nuestra historia, tarea importantísima para conseguir una conciencia marítima con perspectiva y previsión naval.

Contralmirante

Antonio Vildoso Concha

Director de Intereses Marítimos

INTRODUCCIÓN

En el marco conmemorativo de los 200 años de vida institucional de la Marina de Guerra, la presente investigación titulada *Marinos Notables*, volumen I, expone a través de cinco ensayos biográficos, la vida de distinguidos marinos que formaron parte de la auroral Armada Peruana. Para ello hemos revisado diversas fuentes primarias y secundarias, que nos han ayudado a reconstruir el contexto en el que se desarrollaron nuestros biografiados, pero sobre todo conocer más sobre ellos. A continuación, detallamos la forma en que se desarrollaran los presentes ensayos:

El primero de ellos aborda la biografía de Martín Jorge Guise (1780 – 1828). Un marino nacido en Inglaterra que, tras participar en varias acciones durante las guerras napoleónicas, viajó hacia América del Sur a apoyar los procesos de independencia. Tras incorporarse a la Armada del Perú, asumió el cargo de Comandante General de Marina. Falleció durante la guerra contra la Gran Colombia.

En el segundo ensayo encontramos la biografía de Eduardo Carrasco Toro (1779 – 1865). Distinguido científico y marino decimonónico. Fue uno de los primeros alumnos de la Academia Real de Náutica de Lima. Durante sus primeros años sirvió a la Corona. No obstante, tras estallar el proceso de independencia, pasó a prestar sus servicios a esta causa. Se convirtió en director de la renombrada Escuela Central de Marina. De forma paralela ejerció el cargo de Cosmógrafo Mayor del Perú, por lo que estuvo a cargo de la edición del *Calendario de Guía de Forasteros de la República Peruana*.

En el tercer ensayo, encontramos la biografía de José Pascual de Vivero (1762 – 1834). Marino de origen español. Fue el encargado de traer al Perú en 1795, al bergantín *El Peruano*. Estuvo a cargo de esta unidad hasta 1801. Posteriormente asumió de manera interina el puesto de Capitán de Puerto del Callao. Luego de esto continuó prestando servicios en la Capitanía General del Puerto y en la Comandancia de Matrícula por cerca de doce años. Con la instauración de la República, decidió pasar a prestar servicios a la Marina Peruana, llegando a estar a cargo de la Comandancia General de Marina.

Por otro lado, en el cuarto ensayo, encontramos la biografía de Juan José Panizo y Talamantes (1804 – 1865). Fue uno de los primeros jóvenes que atendió al llamado del General San Martín para formar parte de la Armada Peruana,

recibiendo su despacho de Guardiamarina el 29 de noviembre de 1821. Fue Director del Colegio Militar Naval; durante su gestión tuvo lugar un hecho de trascendental importancia, el viaje alrededor del mundo de la fragata *Amazonas*. Tras dejar la dirección del Colegio Naval Militar Panizo, asumió en abril 1865, el mando de la División Naval compuesta por las fragatas *Amazonas* y *Apurímac* y el transporte *Chalaco*. Poco después, en mérito de su acertada actuación en las operaciones militares del sur, recibió el ascenso a Contralmirante. El 24 de julio de 1865, cuando trataba de restituir el orden en la embarcación que comandaba, la *Amazonas*, fue asesinado por marineros amotinados en favor del coronel Prado.

Finalmente, en la quinta parte analizamos la biografía de Manuel Villar Olivera, ilustre marino peruano que sirvió desde muy joven a la Armada Peruana. Tomó parte durante la Guerra contra la Gran Colombia, sirviendo de ayudante al Vicealmirante Martín Jorge Guise. Asimismo, estuvo al mando de la escuadra aliada (Perú–Chile) durante el conflicto contra España. Además, estuvo a cargo de la batería Santa Rosa, en el contexto de la Guerra con Chile a pesar de ya no encontrarse en el servicio y contar con una avanzada edad.

Como se podrá apreciar a lo largo de las siguientes páginas, estos ilustres marinos coexistieron y ayudaron a forjar los cimientos de la Armada Peruana, a través de su legado y vocación. Esperamos que la presente investigación sea de su agrado y que ayude a conocer un poco más sobre la historia marítima del Perú.

La autora.



MARTÍN
JORGE
GUISE

(1780 - 1828)



MARTIN GEORGE GUISE WRIGTH

Martin George Guise Wriqth nació en el 13 de marzo de 1780 en la ciudad de Gloucester, ubicada al suroeste de Inglaterra. Sus padres fueron John Guise y Elizabeth Wriqth. Por su familia paterna, Guise pertenecía a una estirpe de nobles caballeros portadores de un título nobiliario por la corona británica desde 1661. Su padre, hasta antes de morir tuvo un asiento de representación en el parlamento británico. Su madre, descendía también de una familia de muy buenas conexiones sociales y políticas entre la nobleza británica. Esta unión conyugal tuvo como hijos a Berkeley William, John, Powell George, Martin, Christopher William y a Fane. Años más tarde, en 1794 cuando Martin Guise tenía 14 años edad, su padre John fallece a los 61 años, recayendo el título nobiliario en manos de su primogénito Berkeley William Guise.

De forma simultanea a este nefasto hecho que enlutó a la familia Guise Wriqth, Francia revolucionaria, se había visto forzada a

“[...] combatir contra diversas monarquías europeas, defendiendo su recién ganada libertad, logró vencerlas sucesivamente y, hacia finales de aquel año, ofreció ayuda a los pueblos que deseaban deshacerse de sus gobiernos. A esta clara llamada a la subversión del orden establecido vino a sumarse la violación de los tratados de Munster y Westfalia, respecto al comercio de los Países Bajos, lo que llevó al gobierno de La Haya a solicitar el auxilio de Inglaterra para frenar a los victoriosos franceses. En febrero de 1793, Inglaterra había declarado formalmente la guerra a Francia, preparando sus fuerzas militares y navales para una de las campañas más largas que guarde memoria la historia, pues habrían de mantener operando, casi sin interrupción, hasta 1815, en que la victoria de Waterloo acabó con la amenaza francesa”.

El frente marítimo era amplio, puesto que no solo abarcaba el escenario europeo, tanto Atlántico como Mediterráneo, sino el largo cordón antillano, donde ambos bandos poseían importantes colonias e intereses. Debido a ello

ambas naciones pusieron énfasis en desarrollar una agresiva campaña naval. El número de buques que Inglaterra logró poner en servicio fue enorme, requiriendo así una gran cantidad de hombres y muchachos para dotarlos. El proceso de enrolamiento no deja de ser curioso.

Cada capitán escogía a sus oficiales, poniendo luego avisos para que los tripulantes que quisieran servir bajo sus ordenes se engancharan en la oficina que al afecto se habilitaba en tierra. En teoría, el sistema funcionaba sin problemas, pero en la práctica muchas veces era necesario recurrir a medidas forzadas para completar las dotaciones. Para el caso de los oficiales, estos debían formarse en la Academia Naval, en Portsmouth, pasando luego a prestar servicios en las distintas unidades de la flota. Sin embargo, hacia finales del siglo XVIII, aun se conservaba la costumbre de que cada capitán pudiera dar de alta a bordo a uno que otro voluntario o criado, el cual, pasado el tiempo, podía llegar a ser nombrado Guardiamarina y por esa vía acceder a la condición de oficial.

Debido a esta coyuntura crítica por la que atravesaba Inglaterra, se vieron en la necesidad, muchos capitanes de buques, en recibir a jóvenes para que formaran parte de sus dotaciones; es así como el 3 de octubre de 1794, Martín Jorge Guise con tan solo 14 años de edad, es recibido como voluntario en el HMS *Malborough*, embarcación que estaba bajo el mando del Capitán de Navío George Cranfield Berkeley. La formación de un oficial naval exigía el cumplimiento de numerosas y rigurosas tareas. Como menciona el historiador Ortiz Sotelo (1993):

“Las labores que a diario debía desempeñar el joven Guise no estaban ni medianamente cerca a la fama ni a la gloria, pero constituían los elementos esenciales en la forja de la personalidad del aquel que, pasado el tiempo, debía dar ejemplo a los hombres que estaban bajo su mando”.

Al poco tiempo de haberse embarcado, pasó a ser parte de la tripulación de la fragata HMS *Jason*, donde en los primeros tres años que estuvo a bordo, participó en la captura de por lo menos seis embarcaciones francesas. En 1796 fue ascendido a Guardiamarina a bordo de la misma embarcación. Tras aquellas y otras tantas correrías, el 12 de septiembre de 1797 Guise obtiene el permiso para regresar a casa y visitar a su familia, luego de una agitada campaña marítima. Ya a su regreso a la armada, y embarcado nuevamente para prestar servicios, en 1801 presentó solicitud para ser ascendido al grado de Teniente, siendo aprobada seis meses después en mérito a su valía y capacidades personales. Como señala

el historiador Fernando Romero, durante estos años en el servicio “su vida transcurre en los teatros de operaciones de Francia, Portugal, España, Suecia, Dinamarca, Holanda, el Caribe, los Estados Unidos y la costa nororiental de Sudamérica”.

En una línea de ascensos intachables, cuando aún duraban los tiempos convulsionados por las guerras atlánticas (tanto en Europa, como en América), varios cambios ocurrieron en la Armada Británica, y con ello, también cambiaría el destino de Guise. En 1806 el “vicealmirante Berkeley fue nombrado Comandante en Jefe de la Estación Naval de Norteamérica, nombrando a Guise como su oficial de bandera”. Aquí estuvo al mando de su primera embarcación, el H.M.S. *Mullet*, recientemente construido en Bermuda y de la que Guise sería su primer comandante. Sin embargo, la estancia en la nave fue breve pues el Vicealmirante Berkeley, en favor a la confianza depositada en Guise, lo asignaría a su nave principal el H.M.S. *Leopard*, hasta 1808.

Luego de un tiempo en Londres, entregando información diplomática de la situación de la guerra, Guise fue a la Estación Naval de Norteamérica, donde el comandante en jefe era Alexander Cochrane, tío del conocido Thomas Cochrane de las guerras por la independencia en América del Sur.

Así, en los años siguientes, entre 1809 y 1814 encontramos a Guise en servicio activo en la Estación Naval de las islas de Sotavento (Antigua, Monserrat, Guadalupe, Barbuda, Dominica, Martinique, etc.) frente a las costas caribeñas de la Gran Colombia en tiempos en los que Bolívar ya iniciaba las luchas independentistas. Por cinco años Guise prestó servicios navales en las Antillas, entre 1809 y 1814. En este escenario no fue ajeno a la situación política y revolucionaria que ya se había iniciado en el continente americano, pues fueron tiempos de las expediciones de Francisco de Miranda, la victoria patriota en Carabobo y otros acontecimientos. Sin embargo, esta experiencia con el sofocante clima caribeño resquebrajó la salud del marino:

“El 15 de abril de 1814, el Teniente Guise cayó enfermo y fue revisado por los médicos en bahía de Carlisle, en Barbados. La Junta Médica declaró que la causa de su reumatismo se debía al largo tiempo que había pasado en aquel clima caluroso, y recomendó que fuera trasladado a una zona de clima propia de hemisferio norte para la recuperación de su salud”.

Tras su recuperación, Guise fue ascendido el 29 de marzo de 1815 al grado de Capitán de Fragata. Al restablecerse la paz en Europa, después de la Batalla de Waterloo, se produjo una drástica reducción de la Marina Británica, que conllevó la baja de varios buques, muchos de los cuales fueron comprados por oficiales que habían salido del servicio. Entre estos buques se encontraba el bergantín *Hecate*, con unas 398 toneladas, adquirido por Guise. La idea que tenía en mente nuestro biografiado era llevar dicho buque a Sudamérica para ofrecerlo a alguno de los gobiernos que estaban luchando por obtener su independencia de España:

“Conmovido de deseos de asistir en la obra grande a que aspiran los Estados independientes de Sudamérica, y firmemente persuadido de que la causa que estos pueblos defienden debe interesar a todos los hombres libres de cualquiera nación que sean, sacrifiqué la consideración de las comodidades que en mi país nativo, la Inglaterra, podía haber disfrutado; y participando en aquel entusiasmo que ha llevado a muchos otros del mismo país a ofrecer servir en la justísima causa de la independencia americana”.

Con tal propósito, armó su bergantín con dieciocho carronadas de a 24 libras y dos cañones largos de a 12 libras, adquiriendo además fusiles, lanzas y sables y otros elementos necesarios para una larga campaña. Esta embarcación fue rebautizada con el nombre de *Lucy* y zarpó de Londres el 29 de enero de 1818.

Guise partió rumbo a Río de Janeiro para poner su buque en venta y a disposición de las fuerzas patriotas sudamericanas. Entre la tripulación que se embarcó con él podemos encontrar a John Stook Spry, los Tenientes J.B. Beley y Andrew Gordon Robertson, el comisario Thomas Davies, el cirujano J. Michael, los pilotos James Sheperd y Robert Addison, así como Federico Augusto Matías Elmore y Percy, de tan solo 13 años de edad.

Sin un éxito evidente en el Brasil, la embarcación se dirigió al Buenos Aires, para lograr un mayor acercamiento con los patriotas. Sin embargo, por las luchas políticas internas del país, no tuvo respuesta alguna.

“Capitán Guise recibió una negativa tanto para la oferta de sus servicios como por la venta de su nave y todavía permanece aquí sin determinar qué curso tomar o cómo reembolsarse de los grandes gastos en que ha incurrido y que todavía está incurriendo”.

Ante este primer intento fallido, toma contacto con el agente del gobierno chileno Manuel Zañartu, quién había llegado a este país en busca de marineros para formar así una escuadra para O'Higgins. Tras varias negociaciones con Zañartu, se vendió la embarcación por setenta mil pesos. El bergantín fue rebautizado con el nombre *Galvariño* y ancló en Valparaíso el 14 de octubre. Debe precisarse que al momento de efectuarse la entrega de la embarcación también se incorporó a Guise a la armada chilena con el último grado que ostentó en la Royal Navy, convirtiéndose así en Capitán de Fragata de la Armada Nacional de Chile.

Cabe mencionar que tras la incorporación de Guise este fue el oficial de mayor jerarquía formal en la Armada Chilena y con amplia experiencia hasta el arribo de Thomas Cochrane. Como señalan biógrafos de Cochrane “el hecho de que él [Guise] fuera el único oficial superior con experiencia naval regular le dio un prestigio indiscutible”.

No obstante, llegó un momento en el que las cosas no marchaban bien entre los marinos británicos incorporados a la Armada Chilena. La relación entre el Comandante en Jefe, Thomas Cochrane y Guise se había deteriorado significativamente. El carácter del primero era casi insoportable para los patriotas, quienes tuvieron que retenerlo únicamente por la lúcida brillantez de sus acciones y efectividad en el campo.

Fue en este contexto que Guise fue acusado de negligencia en el deber, así como de varios actos de desobediencia hacia Cochrane. Fue arrestado y confinado hasta que el gobierno instaurara una Corte Marcial en su contra. Según Laguerre, citando a Paz Soldán, esto se debió a que Cochrane no desaprovechaba la oportunidad para desairarlo. Sin embargo, “la bravura de Guisse [sic] y su incuestionable mérito lo sostuvieron en su puesto”.

El Capitán de Fragata Guise salió bien librado, aunque notaba que los del entorno de Cochrane lo vigilaban constantemente para encontrarle cualquier falta que sirviese de excusa para castigarlo, pese a ello no lograron hacerlo.

Su primera intervención directa en la lucha por la independencia peruana se dio como comandante de la *Lautaro*, embarcación de la expedición libertadora que junto a otras como la O'Higgins tuvieron valiosa participación en las expediciones sobre la costa peruana. Guise participó también en la épica captura de la *Esmeralda*, insigne nave española fondeada en el Callao, cuyo mando

fue propuesto a nuestro personaje una vez estuvo en posesión de la escuadra chilena. Posteriormente, fue parte del decisivo desembarco de Paracas, donde inicia la historia directa de la Expedición y la independencia peruana.

En noviembre de 1820, San Martín ofrece a Guise que la reciente captura de la fragata *Esmeralda*, sea bautizada con su nombre, Guise, se negó ante tal petición, razón por la cual la fragata fue rebautizada como *Valdivia*. Luego de múltiples enfrentamientos con el Almirante Cochrane, y con la dotación y oficialidad a su favor, Martín Jorge Guise renuncia a la marina chilena, el 8 de abril de 1821.

Desde el momento que el comandante Guise llegó al Perú, fue testigo de una serie de sucesos. Los más significativo sin lugar a dudas fueron la firma del acta de la independencia del Perú el 15 de julio de 1821 y la posterior declaración de esta en la plaza mayor de la ciudad el 28 de julio del mismo año.

Tras este acto, el gobierno se organizó en base a tres Ministerios, el de Estado y Relaciones Exteriores a cargo de Juan García del Río, el de Hacienda a cargo de Hipólito Unanue y el de Guerra y Marina, a cargo de Bernardo de Monteagudo. Las batallas desatadas por la independencia, hicieron notar prontamente la necesidad de formar un ejército nacional, creándose así la Legión Peruana. En lo que respecta a la Marina, también se hizo necesario organizar esta institución, la intención de San Martín era formar una escuadra con oficiales peruanos, para evitar así la mala experiencia que había sucedido en Chile con Cochrane y otros extranjeros.

San Martín consideraba que el Contralmirante Blanco Encalada o el General Luis de la Cruz podían ser las personas apropiadas para comandar esta institución, es por ello que le escribió a O'Higgins, solicitándole que uno de ellos asumiera tal función. No obstante, mientras llegaba la respuesta, las tensiones entre San Martín y Cochrane se incrementaron, lo que provocó que, en el mes de setiembre se formara la Armada Peruana, a pesar de que aún no habían llegado los oficiales solicitados, para ello se apoyó en Guise, quién gozaba de la confianza de San Martín.

A pesar de que no se tiene la fecha exacta de la creación del servicio naval peruano, así como tampoco la fecha exacta de la incorporación de Guise a la Armada Peruana, se sabe que el 18 de setiembre Guise se dirigió al Ministro

Monteagudo como el Comandante del Arsenal y apenas unos once días después ostentaba el cargo de Comandante General de la Marina.

Aunque estuvo frente a este cargo pocos meses (setiembre, octubre y noviembre), durante su gestión logró hacerse cargo de asuntos de vital importancia para la institución naval. Estableció el Reglamento de Presas, para atender los casos de las embarcaciones capturadas; conformó el Batallón de Marina, una tropa embarcada; asimismo, se preocupó por establecer un sistema de vigías entre la isla San Lorenzo, Callao, y Lima; entre otras acciones.

También durante su gestión, la institución recientemente creada tuvo una estructura “un tanto definida”. Los marinos británicos y franceses ocuparon cargos a bordo de unidades navales, mientras que las antiguas dependencias españolas se seguían utilizando como cargos en tierra tales como la Capitanía de Puerto, la Comandancia de Arsenales, la Comandancia del Apostadero, la Comisaría de Marina, la Escuela Central de Marina, entre otras. Estas dependencias estuvieron a cargo de peruanos o criollos con experiencia naval en el Callao.

El mismo año de su breve paso por la Comandancia General de Marina, Guise fue incorporado a la Orden del Sol el 16 de diciembre, en calidad de Fundador, prestigiosa institución creada por San Martín para homenajear a los hombres y mujeres que forjaron la independencia peruana.

Asumió la función de Comandante General de la Escuadra en 1823, cuando ostentaba por entonces el grado de Vicealmirante, dirigiendo las campañas sobre Puertos Intermedios y el bloqueo del Callao, puerto recientemente retomado por las fuerzas españolas. Tuvo discrepancias con Simón Bolívar, fundamentalmente por su apoyo a Riva-Agüero, a consecuencia de lo cual, en 1826, fue detenido en Guayaquil y procesado en Lima. Luego de que se retiró el Libertador venezolano, se le restituyó su grado y Libertad.

Una política interesante que fomentó, fue la exhortación hacia las familias para que presenten a sus hijos a la institución y con ello se comprometan con el devenir del país. Como bien destaca la historiadora Miriam Salas:

“En tiempos posteriores, Guise como comandante de la Escuadra, pide a Riva-Agüero en los primeros días de su gobierno el 10 de marzo de 1823, que exhorte a las familias para que dediquen a sus hijos entre los 12 y 22 años de

edad a la función de oficiales de la Armada, con lo cual podían hacerse de una buena formación moral e instrucción. En ese mismo sentido Guise plantea la necesidad de “propender a la educación y fomento de la marinería nacional” y para que ésta exista “reclama de todo padre cuyos hijos de 14 a 20 años no estén ocupados útilmente a la República”.

Hacia finales de 1826 e inicios de 1827, Guise cayó enfermo, por lo cual se trasladó a un rancho ubicado en Miraflores, con la finalidad de mejorar su salud. En esos meses conoció a la joven limeña Juana María del Valle y Riestra, hija del difunto coronel español Manuel María Antonio Riestra y Seijas y de doña Isabel García de la Riestra y Laines; con la cual contrajo matrimonio el 12 de mayo de 1827. Sus testigos fueron dos distinguidas personalidades que pasaron a la historia por sus ideas y acciones: el entonces presidente del Consejo de Estado de Simón Bolívar, Andrés de Santa Cruz, y el Ministro de Gobierno y Relaciones Exteriores, Dr. Manuel Lorenzo de Vidaurre y Encalada. Producto de esta unión nacieron las mellizas María Isabel (quién falleció a temprana edad) y Mercedes, el 9 de mayo de 1828.

El matrimonio Guise-del Valle y de la Riestra se estableció en la casa número 82 de la calle de las Divorciadas, ubicada en el barrio 9 del cuartel III del Centro de Lima.

El Almirante Guise, regresó al servicio meses después de haber contraído matrimonio, en setiembre de 1827, como comandante de la fragata *Presidente*. Su reincorporación estuvo marcada por el conflicto existente el Perú y la Gran Colombia, el mismo que terminó desatando una declaración de guerra por parte de Bolívar el 3 de julio de 1828. Tras este suceso, el Almirante Guise asumió el mando de la escuadra, llevando a cabo un férreo bloqueo en el puerto de Guayaquil. En el ataque a dicha ciudad, encontró la muerte el 24 de noviembre de 1828 a bordo de su buque insignia *Presidente*. En efecto, luego de las 10: 00 horas, el penúltimo disparo del cañón de la torre defensora de la ría cayó en el pecho de Guise.

El mando de la escuadra recayó sobre José Boterín, quién 16 de diciembre envió a Paita, a bordo del bergantín *Guadalupe*, los restos del Vicealmirante. En esta travesía lo acompañaron sus cuñados Francisco y Antonio Valle Riestra, su mayordomo, un asistente, un cabo y cuatro soldados. En Paita, los restos fueron transbordados a la fragata mercante *Joven Corina*, la que lo conduce al Callao.

Tras la llegada del cuerpo al Callao el 24 de enero de 1829, este fue conducida hacia la capital unos días más tarde, tal como lo relata el diario *El Telégrafo de Lima* del día 29 de enero de 1829:

“El 27 se condujo desde el puerto del Callao el cadáver, colocado en un rico ataúd, dentro de un coche aderezada al intento. A su salida del puerto saludaron las fortalezas, y entró en esta ciudad a las seis de la tarde con un numerosos y lucido acompañamiento al que le procedía una fuerte escolta. Su vista consternó al inmenso pueblo que se había reunido en el tránsito hasta la calle de la Merced en donde habitaba su desolada viuda, y en cuya casa quedó depositado hasta las diez y media del día de ayer. Media hora antes salieron de palacio todos los cuerpos militares con sus músicos, mandados por el señor jeneral Rivadeneyra para acompañar el cadáver. Llegado este a la Iglesia Catedral fue colocado en un túmulo magnifico y de mucho gusto”.

Dicho túmulo tenía una sola inscripción “El Perú a su Vice – Almirante Guise”. En la catedral había una gran multitud, al punto que una parte tuvo que permanecer de pie durante la ceremonia. Debe precisarse que antes de morir, el Vicealmirante Guise había dejado escrito su testamento, en el cual expresaba como su última voluntad que su funeral sea realizado de la manera más sobria posible.

“No pidió pompas ni actos conmemorativos acorde a un personaje de su influencia y prestigio, sino vestir solamente con la túnica de San Francisco, sin las insignias terrenales ni ostentosas de sus victorias y hazañas que permitieron la independencia del Perú, sino, solo con la cruz de su fe”.

No obstante, como se evidencia esta voluntad no fue respetada. Lo cierto es que en base a este testamento podemos desprender la conversión del Vicealmirante a la religión católica, apostólica y romana. Su matrimonio y el bautizo de sus mellizas fueron dentro de esta fe. Es notable la similitud de la introducción del testamento de su madre, Elizabeth Vda. de Guise, pero en este se encuentran ausentes los numerosos santos y vírgenes convocados por el vicealmirante.

Tras esta cristiana sepultura, los restos de Guise reposaron en el cementerio de Lima por casi un siglo, hasta que el 17 de octubre de 1926, durante el gobierno del Augusto B. Leguía, estos fueron trasladados del cementerio Presbítero Maestro al Panteón de los Próceres, como un homenaje que la Patria le rendía

Sally Rosas Inga Rumiche

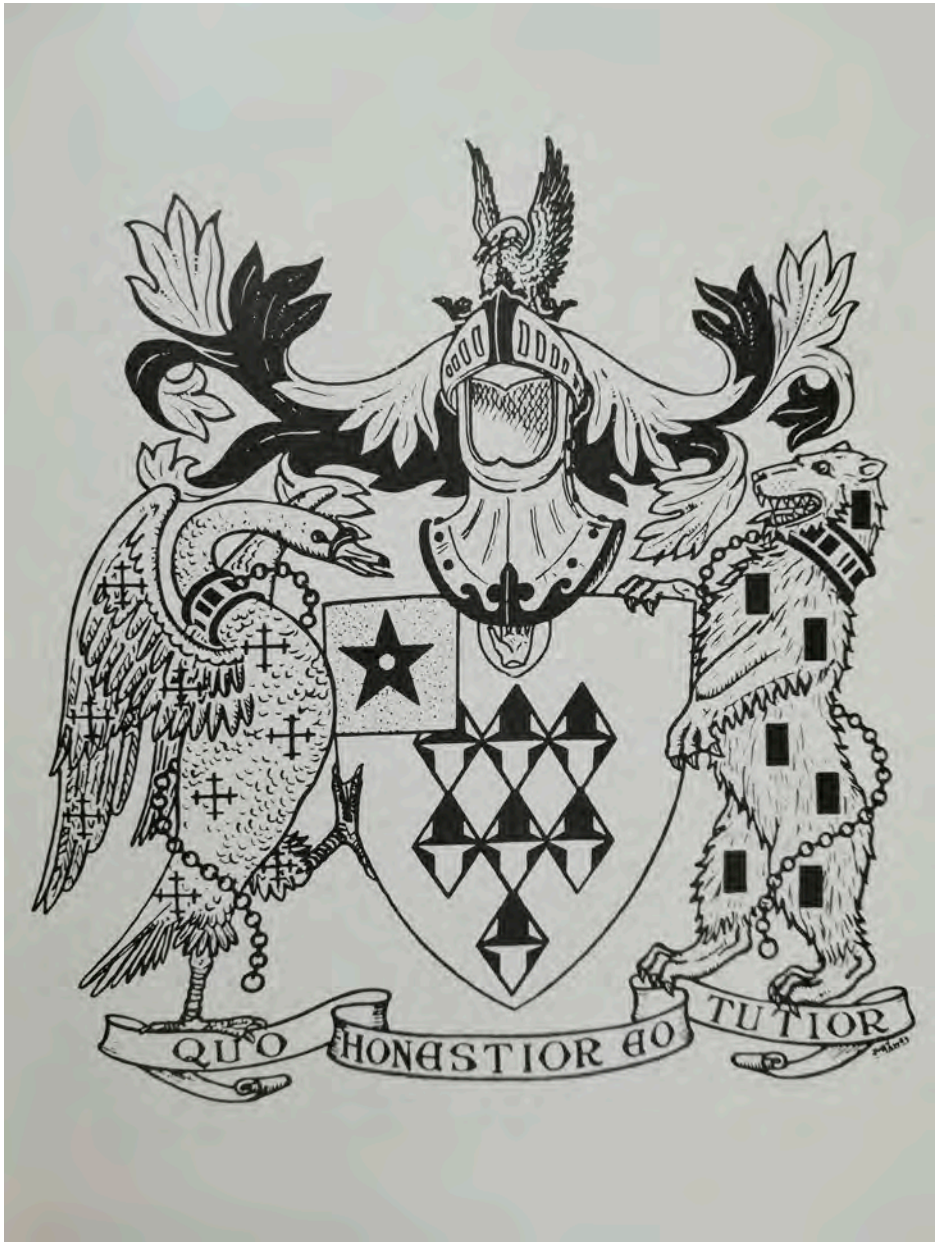
en reconocimiento a los grandes esfuerzos que había hecho por su libertad. En esta ocasión se le rindieron los honores que correspondían a su alta investidura, participando también la dotación del H. M.S. *Columbus*, que sumaba así el reconocimiento de la patria natal del gran marino peruano – británico.



Desembarco de la Expedición Libertadora en Paracas. Víctor Jacobo G., 1962.
Museo Naval del Perú.



General José de San Martín. 1778-1850.



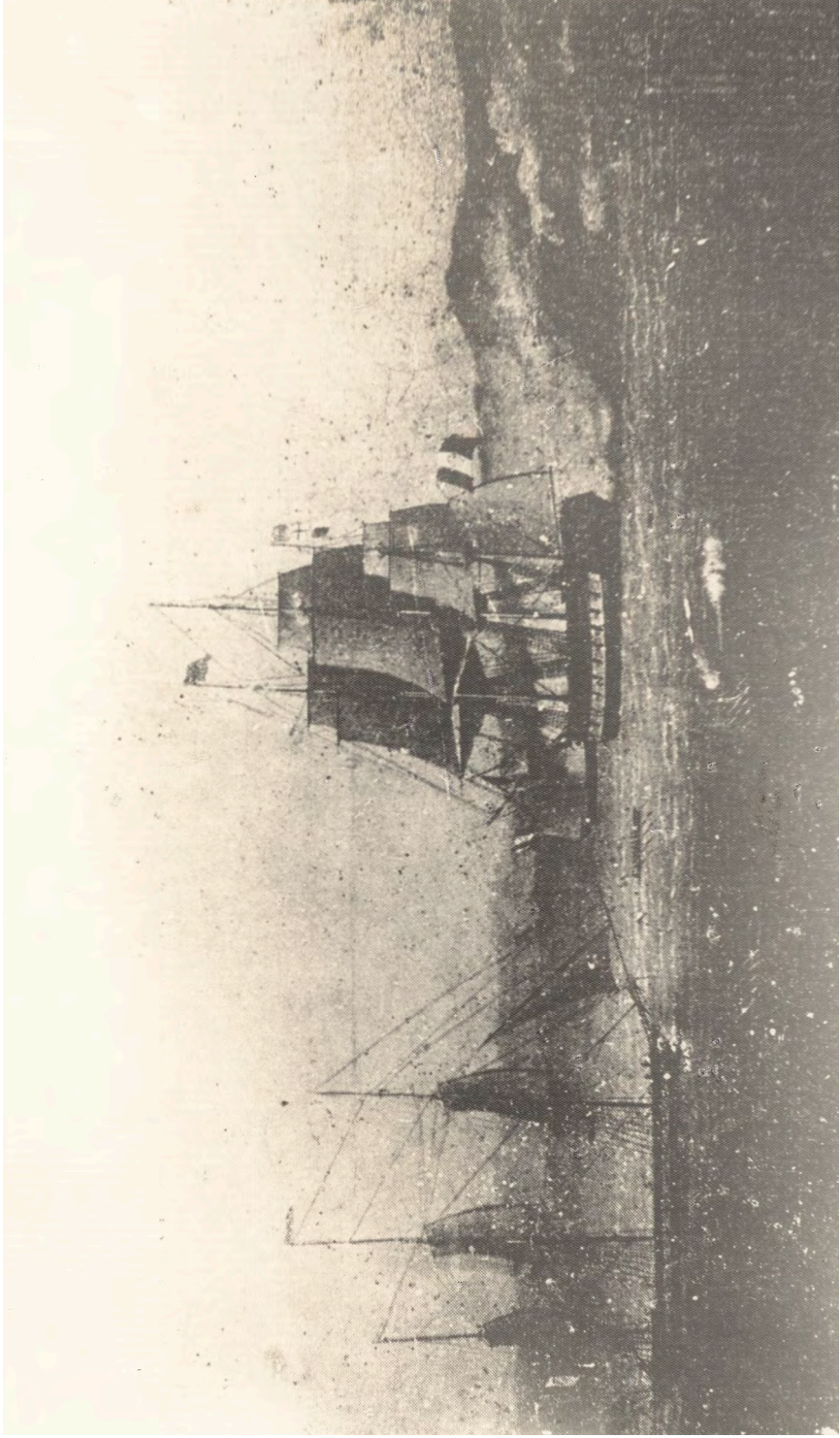
Escudo Familiar de Guise.



Vicealmirante Martin Jorge Guise. Orlando Yantas, 2008.
Comandancia General de la Marina.



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



Oleo del Combate Naval de Guayaquil.



Monumento del Vicealmirante Martín Jorge Guise, inaugurado en setiembre del 2017, en San Borja.



JOSÉ
PASCUAL
DE VIVERO

(1762 - 1834)



JOSÉ PASCUAL DE VIVERO

Tras el establecimiento de la Corona Española en el Nuevo Mundo, esta institución instauró un monopolio comercial entre él y sus colonias americanas, impidiendo de este modo que otros países comercializaran e ingresaran en sus dominios. Los únicos puertos que estaban autorizados a embarcar y desembarcar mercancías en España eran Cádiz y Sevilla, en lo que respecta a América se encontraban los puertos de Veracruz en México y Portobello en Panamá. Desde este último punto eran traídas las mercancías al virreinato del Perú, las mismas que arribaban al puerto del Callao, lugar desde donde se distribuían hacia Argentina, Chile, Ecuador, Bolivia. De allí la importancia del Callao, no solo como primer puerto del virreinato peruano sino también como espacio de comercialización a nivel de la costa del Pacífico sudamericano.

Esta dinámica comercial, sumado a la libertad de la que gozaban los hijos de la Metrópoli, hacían al virreinato peruano una ciudad muy atractiva a los ojos de los españoles. Es bajo este contexto en el que llegó a Lima don Juan Manuel de Vivero y Tueros, ciudadano español nacido en Sevilla, quién tras contraer nupcias con doña María Antonia de Salaverría Arizabalo en esta ciudad, retornaron a la península.

Una vez establecidos en España, el matrimonio Vivero Salaverría, tuvo dos hijos. La primera recibió el nombre de Concepción, mientras que el segundo fue bautizado como José Pascual, quién llegó al mundo el 21 de mayo de 1762, cuando España atravesaba por una gran convulsión política debido al posicionamiento de la dinastía Borbón y la aplicación de una serie de reformas políticas y económicas, las cuales fueron conocidas en la cotidianidad como “reformas borbónicas”. Ellas llegaron a tener una directa repercusión en el continente americano.

No obstante, esta coyuntura no fue un impedimento para que sus padres le brindaran una buena educación al joven José Pascual puesto que recibió una “sólida instrucción en uno de los más acreditados planteles de su ciudad natal, destacándose en matemáticas y en el aprendizaje de idiomas como el francés y el italiano, que llegó a dominar con singular perfección”.

Tras culminar su instrucción básica, José Pascual de Vivero ingresó a la Real Armada Española en 1778, con tan solo 16 años de edad “no bien estudió los

primeros rudimentos, y posicionado de los principios, fruto de su dedicación en la academia, cuando se dirigió a buscar los peligros: que es el arte que forma un diestro marino y simultáneamente un oficial de mar”.

En efecto, tras recibir una breve preparación comenzó a servir en los diversos buques de la Armada Española. Siendo su primer destino el navío *América*. Desde aquellos momentos, la vida del marino José Pascual de Vivero tendría un vínculo inseparable con el nuevo continente, pues, en 1788, formó parte de las expediciones reales al estrecho de Magallanes a bordo de las embarcaciones *Casilda* y *Eulalia*.

Formó parte también de diversas campañas navales en la península, desde la implacable defensa de Ceuta y los combates de Tánger y Almuñecar, para, finalmente, despedir sus loables operaciones en Europa, participando en la evacuación de Tolón, en diciembre 1793, en el contexto de las luchas entre partidarios del Antiguo Régimen francés contra los revolucionarios. Es así como “obtuvo el aprecio de sus superiores por su comportamiento: modelo de contracción, silencio, sufrimiento é intrepidez: realce efectivo de un militar pundonoroso”.

Como se ha mencionado líneas arriba, con la llegada de la dinastía Borbón a la Corona, se aplicaron una serie de reformas; una de ellas fue la emitida por el rey Carlos III de España, quién el 12 de octubre de 1778 promulgó el “Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España a Indias”. Lo que significó la apertura de nuevos puertos comerciales en España, es decir, se podría comercializar con otros puertos que no eran Cádiz ni Sevilla. Ello aligeró las restricciones de acceso a puertos hispanoamericanos, hecho que fue aprovechado por comerciantes británicos, franceses y estadounidenses, quién mediante contrabando buscaron la forma de posicionar sus mercancías en estas tierras. Es así como, irónicamente, una reforma que buscó incrementar los ingresos de la Metrópoli a través del cobro de impuestos como almojarifazgo-alcabala, terminó por perjudicarlos.

Es por ello, que el rey Carlos IV, declaró la necesidad de establecer en el “principal y más dinámico puerto del virreinato del Perú, una Capitanía que resguarde el correcto y buen intercambio comercial, así como de la eficiente policía marítima”. Es así como se fundó el 1° de noviembre de 1791, la Capitanía del Puerto del Callao, durante el gobierno del virrey Frey Francisco Gil de Taboada Lemus y Villamarín.

Inicialmente la Capitanía del Callao, tenía bajo su jurisdicción toda la costa que iba desde Panamá hasta el extremo Sur del continente; posteriormente para mejorar la administración, fueron creadas las Capitanía del puerto de Valparaíso en 1798 y las Capitanías de Guayaquil y Concepción en 1801.

En adición a ello, el virreinato peruano mandó construir con sus propios fondos el bergantín *El Peruano* y su gemelo *El Limeño*, unidades que serían destinadas como guardacostas. El encargado de traer al virreinato del Perú el bergantín *El Peruano*, fue el Teniente de Navío José Pascual de Vivero, quién arribó a el puerto de El Callao en febrero de 1795. Él estuvo a cargo de esta unidad hasta 1801. Posteriormente, asumió de manera interina el cargo de Capitán del Puerto del Callao entre los años 1801 – 1802. Luego de esto, continuó prestando servicios en la Capitanía General del Puerto y en la Comandancia de Matrícula por cerca de doce años.

Hacia 1812 ascendió a Capitán de Navío y, en 1816, fue destinado a desempeñar de manera interina la presidencia de la Audiencia de Charcas. En 1818, habiéndose nombrado presidente de Charcas al Brigadier D. Rafael Maroto, regresó Vivero a Lima, siendo ascendido por el rey a Brigadier de la Real Armada, y condecorado con la orden militar de San Hermenegildo.

Un año más tarde, es decir, en 1819, el Brigadier Vivero fue enviado a Guayaquil por el Virrey Pezuela para que desempeñara el mando político y militar de dicha provincia interinamente, debido a que el gobernador de Guayaquil, Brigadier D. Juan Manuel de Mendiburu, se encontraba delicado de salud. Para cumplir esta labor el Brigadier Vivero:

“Llevó el batallón “Granaderos de reserva” del ejército del Alto Perú que se encontraba en Lima, y fue destinado a reforzar la guarnición de Guayaquil al mando del Coronel Graduado, D. Benito García del Barrio. Varios oficiales de este cuerpo unidos a tres capitanes colombianos, Letamendi, Urdaneta y Cordero que sirvieron en el batallón “Numancia”, y que estaban en esa plaza, por diversos motivos, sublevaron el de granaderos y otras tropas de milicias el día 9 de octubre, y arrestaron al brigadier Vivero, a su segundo D. José Elizalde, a García del Barrio, al Comandante de Artillería, D. Miguel Torres y algunos españoles más; se apoderaron de las baterías y almacenes y proclamaron la independencia con la seguridad y garantía que les prestaba el hallarse el General San Martín en Huaura con el ejército argentino chileno, venido de Valparaíso”.

Como consecuencia de esta revuelta, el Brigadier Vivero, fue embarcado en la goleta *Alcance*, con varios jefes y conducido a Huacho. Aquí lo recibió el General San Martín con distinción y afecto, “gustando mucho de sus chistosas ocurrencias, porque Vivero era muy jocosos y a veces sarcástico en sus agudezas de andaluz”.

Posterior a este encuentro, San Martín lo envió al virrey con los demás jefes que lo acompañaban.

Con casi un cuarto de siglo viviendo esencialmente en el Perú, Vivero estableció familia en Lima y se arraigó en el país, siendo así que cuando llegó el momento de retornar a España o quedarse en su nueva patria, escogió permanecer

en la nueva República. Es así como jurada la independencia y corridos algunos meses, San Martín:

“prestando atención a la calificada honradez de Vivero [...] dispuso entrarse de contador de resultas al tribunal de cuentas, donde sirvió sin clase militar”.

Posteriormente, en 1823, fue incorporado al servicio naval peruano y se le encomendó la Comandancia General de Marina. Vivero no reclamó una clase correspondiente a su anterior empleo de Brigadier, y se conformó y quiso servir de Capitán de Navío para no despertar, como él mismo decía, censura y rivalidades. Desempeñó su cargo con ejemplar probidad y contracción hasta febrero de 1824, en que sublevada la fuerza del Ejército argentino que guarnecía el Callao y sometido al poder español, se le condujo prisionero con muchos otros al valle de Jauja. Tras ser liberado retornó a Lima, y solo pudo reincorporarse al servicio tras el triunfo de Ayacucho. Siendo ascendió a Contralmirante, en 1825.

Durante el tiempo que prestó servicios a la Armada Peruana, desempeñó el cargo de Comandante General de Marina, labor que ejerció hasta su muerte. Una de las coyunturas bélicas en la que la brillantez del Contralmirante Vivero dio muestra de infatigable patriotismo, dedicación y constancia fue durante la guerra contra la Gran Colombia en 1828. De acuerdo con lo planteado por el historiador Félix Denegri Luna (1976), durante este conflicto el Contralmirante Vivero se ocupó activa y eficazmente de los servicios de transporte marítimo requeridos tanto por el Ejército como por la misma Escuadra. Para este propósito, no sólo echó mano de buques propios sino también de barcos mercantes extranjeros contratados expresamente por la Comandancia General de Marina.

“Que estos servicios funcionaron bien, lo demuestra el oficio de Lima (6 de junio de 1829) dirigido al Comandante General de Marina, por orden del Jefe Supremo de la República, General Antonio Gutiérrez de la Fuente. Allí se le pide al Contralmirante Vivero que continúe en el cargo porque el nuevo gobernante estaba [...] “altamente satisfecho del patriotismo, probidad e interés de Vivero [...]”.

Hacia 1833, cuando era Presidente del Perú, Agustín Gamarra, recibió su último ascenso, un 15 de marzo, llegado a ostentar de esta forma el grado de Vicealmirante. Pascual de Vivero consolidó la estructura básica de la institución naval en el Perú, desempeñando la función de Comandante General durante casi doce años.

Tras este ascenso en junio de 1833, renunció a la Comandancia General de Marina debido a su avanzada edad. El diario *El Redactor*, al reflexionar sobre su desempeño en este puesto mencionó lo siguiente: “absolvió este último encargo con la exactitud, honradez y pureza que en los otros en que le habían destinado en todo el curso de su vida pública [...]”.

En 1824, siendo Comandante General de Marina, José Pascual de Vivero contrajo matrimonio con doña Luisa Morales. La ceremonia se realizó en la Catedral de Lima, el 15 de enero de dicho año, siendo sus testigos, según se registra en la partida de matrimonio, dos clérigos mencionados como Fray Martín Molero y el Padre Lujan.

En su testamento menciona tener siete hijos legítimos: Don José Manuel, Don Mariano, Don Tomás, Don Pedro Crisólogo, y el menor Don Pablo; y de las mujeres a la señora Doña Isidora María de los Dolores, mujer legítima del señor comisario ordenador Don Pablo Romero, y a Doña Gertrudis de estado soltera.

El Vicealmirante Vivero, dejó de existir el 14 de marzo de 1834 en la ciudad de Lima. Sus exequias fúnebres, propias de un personaje que había servido a la República, se realizaron en la iglesia del convento de La Merced.

En un espíritu profundamente religioso, pidió en su testamento que al momento de morir su cuerpo se “amortajado con el hábito y correa de nuestro padre San Juan de Dios o el de nuestro benéfico Padre San Francisco”. En el mismo documento, pidió solo una misa y “que no haya absolutamente más honras fúnebres, ni las pompas ni vanidades de esta vida”.



José de San Martín (ecuestre). C.A. Villacrez, Quito 1914.
Museo Naval del Perú.



Vicealmirante Joseph Pascual de Vivero.
Museo Naval del Perú.

6

de mis Anzuelos Mateos que tubieron tales Nombres
El Brigadier de la Armada Don Juan Iba Salazar
del Estado Dona Maria Antonia y Dona Agustin
Salazar, que deso su parte se llama a su esposa
Dona Agustinna hija del referido Don Juan Iba
de que se trata que la parte que queda tocarme
es la sexta o mitad del tercio respectivo a dicha
mi Hermana, y ami, con lo cual el libro y amulo
y day por nulos y de ningun valor finca ni efecto
de ningun valor respectivo a dicha mi Hermana
para testar y disposicion que anteriormente
haya hecho por escrito o de palabra para que
no valgan ni hagan fee en juicio ni fuera de el
salvo el presente testamento que ahora hago
que oprimos y quando examplo y oprimos por mi
ultima y final voluntad en aquella via y forma
que mas haya lugar en derecho. Que es hecho en
Lima, Capital de la Republica del Peru a los veinte
y seis dias del mes de Diciembre del año de noventa
y ocho de los ochocientos treinta y tres. Y el teniente
a quien yo el presente heribano a Madrid y Marina
don fe que conosco, como asi mismo la ley de que
a lo que me parecio estaba en todo su entero y valia
juicio como lo manifesté con las preguntas y repues-
tas que se hicieron a las que contesté muy
bien, lo firmo siendo testigos el Presbitero Don
Chamuel Linche, Don Mariano Chaparral, y el
Doctor Don Mariano Parro presentas
Don Pascual de Vivero = Testigo Manuel Linche =
Testigo Mariano Chaparral = Testigo Mariano
Parro = Ante mi Juan Buena heribano de
Estado y Marina

Comienda con la Cabua clausula y fe del testa-
mento al finado Señor Vice Almirante Don Don Pascual

Quinto folio del testamento del Vicealmirante José Pascual de Vivero.
Archivo Histórico de Marina.

MEDIO REAL



Sello sexto, para los años de
1832, y 1833.

los años de 1831 y 1832

de Vivero que original se haya en el Negocio de Tabaco de la
Intendencia Publica de mi cargo a que en caso necesario me
remita, y de pedimento del Abogado el Señor Don Pablo Plomero
dey el presente que vengo y firmo en un papel de Sello Sexto
en virtud del privilegio que gozan los Militares. En Lima Capital
de la Republica el Dia catorce y once dias del mes de
Marzo del año del Señor de mil ochocientos treinta y quatro años

Juan Perena
Vicealmirante

Sexto folio del testamento del Vicealmirante José Pascual de Vivero.
Archivo Histórico de Marina.



EDUARDO
CARRASCO
TORO

(1779 - 1865)



EDUARDO CARRASCO TORO

Tras la llegada de la dinastía Borbón a la Corona española, se llevaron a cabo una serie de cambios conocidos comúnmente como “reformas borbónicas”. Estas fueron aplicadas en España y en sus colonias americanas. Por ejemplo, durante el gobierno del virrey Manuel de Guirior (1775 – 1780) se creó el virreinato de Buenos Aires, además se adoptaron diversas medidas para mejorar las condiciones de navegación lo que conllevó a que años más tarde se creara la Escuela Náutica de Lima. Asimismo, se recibió al visitador Areche, quién fue encomendado por la Corona Española para inspeccionar el buen funcionamiento del virreinato del Perú. A este panorama de cambio se sumó la rebelión de José Gabriel Condorcanqui, conocido como Túpac Amaru II.

Es bajo este contexto de reformas, supervisión y revueltas en que nació en la ciudad de Lima Eduardo Rafael Josef de Sanz Carrasco Toro Valdés, un 13 de octubre de 1779. Fue Hijo de José Sanz Carrasco y María de los Dolores Toro Valdés y Noriega. Según consta en los registros eclesiásticos limeños, fue bautizado en la parroquia de San Sebastián, el mismo año.

Su padre, José Manuel Eugenio de Sanz Carrasco Ruiz Casalla (1745-1794), fue un importante comerciante español originario de Eciija-Sevilla, y radicado en Lima. Su madre, María Manuela de los Dolores de Toro Valdés Noriega fue una distinguida dama nacida en Chile. Este matrimonio tuvo 4 hijos, el primero de ellos Eduardo a quién le siguieron Francisco, Cipriana Justina y Vicente.

Como hijo de una familia de comerciantes, Eduardo aprendió a temprana edad las dificultades de los viajes y la navegación. En 1788, su padre, José Carrasco zarpó del Callao rumbo a la metrópoli española, por labores propias de su actividad comercial. Sin embargo, en la travesía enfermó y murió antes de llegar a puerto. Su viuda, Dolores Toro, recibió una considerable herencia que no supo administrar de la manera correcta por el opulento estilo de vida con el que había vivido la familia Carrasco hasta entonces. En estas circunstancias, el dinero se agotó y a temprana edad, como explica Ortiz Sotelo (1993), el futuro Contralmirante experimentó muy de cerca el umbral de la pobreza.

Pese a las limitaciones económicas que atravesó la familia Carrasco Toro, tras el fallecimiento de don José, no fue un impedimento para que el joven Eduardo se instruyera en uno de los mejores centros educativos de la época. En

las postrimerías del siglo XVIII, se creó en Lima el Real Convictorio de San Carlos, centro de formación intelectual que funcionó en el antiguo edificio de los novicios jesuitas luego de que estos dejaran todos los territorios de la Corona española. En este importante centro de formación, cuyo nombre rendía homenaje al monarca Carlos III, realizó sus primeros estudios el joven Carrasco Toro. Allí aprendió con éxito las humanidades y las formas académicas de la época, concluyendo esa etapa exitosamente en 1793. Los graduados de este centro tuvieron una importante participación en todos los procesos de independencia, y Carrasco Toro, no fue la excepción.

Concluida su instrucción básica ingresó en 1794, con 15 años de edad, a la Academia Real de Náutica de Lima, donde conformó el primer grupo de alumnos inscritos en sus aulas, iniciando sus estudios el 16 de septiembre de 1794. Esta institución había sido creada 3 años antes, específicamente el 1° de noviembre de 1791, durante el gobierno del virrey Francisco Gil de Taboada, no obstante, inició sus funciones a inicios de 1794, de allí que Eduardo Carrasco, haya sido uno de sus primeros alumnos.

Carrasco aprobó satisfactoriamente los cursos durante su larga estancia de seis años en la Academia Real de Náutica de Lima. En ella, aprendió asignaturas como “aritmética, geometría, astronomía, construcción y uso de instrumentos geodésicos, dibujo aplicado a los planos, uso de globos, y la navegación de estima y astronómica”. Debido a su destacado rendimiento, el director de la institución, el piloto Andrés Baleato, le confió el dictado de algunas asignaturas en calidad de Auxiliar de Cátedra, entre ellas álgebra, astronomía y otras ramas de las matemáticas, dando inicio así a su vocación de enseñanza y su compromiso con la ciencia y conocimiento, valores que cultivó hasta el final de sus días.

El primer semestre de 1800, Eduardo Carrasco concluyó los estudios teóricos brindados por la Academia. Es así como el 26 de abril del mismo año fue embarcado como artillero de mar en la fragata de guerra *Fuente Hermosa*. En esta nave realizó su primer viaje entre los puertos de Guayaquil y Callao, de abril a septiembre de dicho año. Luego de esta primera travesía, siguieron otras; como era propio de la vida en aquella época, la salud de Carrasco se volvió precaria, obligándolo a desembarcar por enfermedad entre 1802 y 1803.

Restablecida su salud volvió a embarcarse, no sin antes dedicar unos veinte días al dictado de clases en la Academia Real Náutica de Lima. Nuevamente a bordo de una fragata, la *San Ramón*, zarpó el 21 de julio de 1803, esta vez en la condición de pilotín. Su desempeño debió ser muy bueno puesto que el 30 de diciembre de aquel año se le concedió el título de tercer piloto. Posteriormente, el 20 de marzo de 1804, pasó a desempeñarse como piloto de cargo embarcado.

Sin duda la vocación marítima de Carrasco no solo se lucía en su experiencia navegando, sino también en su firme compromiso dentro de las aulas de

la Academia Náutica. En 1806, por habilidades con las matemáticas, fue nombrado profesor de la Academia como maestro segundo, y ejerció funciones en la institución hasta que fue dado de baja en julio de 1817 por sus simpatías y vinculaciones con los patriotas. Además, como muchos hombres de ciencia de la época fue denunciado ante el Tribunal de la Inquisición de Lima por tener libros prohibidos y recomendar su lectura, lo que evidencia su compromiso irreversible, con la divulgación del conocimiento científico.

Las primeras décadas del siglo XIX pueden ser leídos como la antesala de la República o el ocaso del control virreinal en el territorio peruano. En aquellos años fueron apareciendo sonadas conspiraciones que, en gran medida, tenían su correlato intelectual en el pensamiento ilustrado de la época, sumada a la difusión de noticias del impacto de la Revolución Francesa y las aspiraciones de Napoleón en toda Europa o la independencia Estados Unidos en Norteamérica. Lima, la ciudad más cosmopolita de América del sur en aquel entonces, no estaba era lejana a este escenario internacional.

Carrasco tomó parte activa en las conspiraciones que sucedieron como parte de la desestructuración del poder español y la crisis en la península por la invasión napoleónica. Por ejemplo, la más temprana de estas conspiraciones ocurrió en 1808, el “Complot fernandino”, una respuesta de la élite criolla en la que participaron figuras como Hipólito Unanue y José Gregorio Paredes.

En este periodo inicial de sus vinculaciones patriotas es importante destacar la cercanía de Carrasco con José de la Riva Agüero y Sánchez Boquete, actor fundamental en la gesta de independencia. Carrasco y Riva Agüero se conocieron cuando este último regresó a Lima procedente de España. Para la élite criolla de la capital virreinal, el regreso de Riva Agüero significó la aparición y protagonismo de un líder en el escenario de las conspiraciones. Así resultó que Carrasco, en fraterna amistad con quien más tarde fuera primer Presidente del Perú, se vio plenamente involucrado en las actividades patriotas; llegando a ocupar cargos de confianza en el grupo de conspiradores en torno a su amigo, y junto con ellos también fue reprendido por el Virrey Abascal cuando los intentos de insurrección fueron desbaratados.

Poco tiempo después, antes del triunfo de San Martín y O’Higgins en Chile, los conspiradores peruanos seguían manifestando firme simpatía por la causa patriota. En este contexto, en 1817 Carrasco fue separado de la cátedra como maestro segundo en la Academia Náutica por su cercanía con los patriotas, y fue dado de baja en los meses siguientes.

Sin embargo, la actividad patriota de Carrasco recién estaba comenzando, pues participó activamente en la preparación de planos, junto a sus alumnos y otros colaboradores cercanos, a quienes atrajo a la causa independentista para dar detalle de los “pormenores topográficos enviados a San Martín”.

Gracias a Riva Agüero, José de San Martín obtuvo el plan de Campaña a ejecutar y junto a ello, el mapa topográfico elaborado por Carrasco Toro, detallando el territorio comprendido en la costa entre Pisco y Huaura, con información del número de haciendas, esclavos, ganados, caballos, provisiones y recursos necesarios para el desembarco. Este mapa fue la base del éxito del desembarco, y con justa razón, parte del éxito de la Expedición Libertadora.

Como consecuencia de este compromiso con la independencia, Carrasco fue apresado el 26 de marzo 1820 junto a Riva Agüero y otros patriotas en la carceleta de la Inquisición, acusados de preparar los planos del litoral para la Expedición Libertadora. Por supuesto que la acusación no era falsa, y al poco tiempo, al revisar la casa de Carrasco, la autoridad pertinente, en este caso el alcalde de San Lázaro, encontraron “abundancia” de documentos “en verdad comprometedores”.

Es difícil imaginar una circunstancia menos incriminatoria para Carrasco, quien ya se encontraba en prisión junto con otros patriotas. Sin embargo, como explica el historiador Jorge Ortiz Sotelo (1993), los hechos que siguieron libraron a Carrasco de la otrora inevitable condena:

“Comprendiendo los espantosos resultados que podía acarrear para los prisioneros la entrega de dichos documentos, la referida autoridad edilicia decidió consultar con su confesor el franciscano descalzo Montenegro. La consulta resultó providencial para los detenidos, ya que concluyó en la quema de los documentos en la propia celda del sacerdote, desapareciendo así las principales pruebas que hubiesen podido esgrimirse en su contra”.

En las décadas posteriores Carrasco recordaría este incidente expresando haber sufrido “la más horrible prisión”, y por la desaparición de los documentos haberse salvado “del infame y espantoso suplicio de la horca que se nos deparaba”.

Poco tiempo después de salir absuelto de las acusaciones hechas por el Tribunal de la Santa Inquisición, Carrasco, participó en el círculo más cercano de San Martín como encargado de hacer llegar los informes entre los patriotas limeños y el Libertador. Para cumplir cabalmente con su misión tuvo que convencer a soldados realistas de filtrar información y así conocer los pormenores de las acciones de la Corona.

Cuando se había logrado el ingreso de las fuerzas patriotas a la capital, San Martín tomó como prioridad la organización de la Armada Nacional, para lo cual fue necesario involucrar plenamente en la causa patriota a aquellos que habían sido alumnos de la antigua Academia Real de Náutica de Lima.

Tras la proclamación de la independencia, Carrasco se comprometió con la naciente república al formar parte de la Sociedad Patriótica de Lima en la que fue nombrado parte de la sección de ciencias físicas y matemáticas, participando

en los álgidos debates fundacionales de la nación. Asimismo, fue designado representante de Huancavelica ante el Primer Congreso Constituyente. Como el único oficial naval en la nueva institución cuyo propósito era darle una carta magna a la nación, Carrasco formó parte de la comisión de Guerra y luego de Reglamento Interno.

Así pues, con estos dos nombramientos, primero en la Sociedad Patriótica y luego en el Congreso Constituyente, queda en evidencia que el interés de Carrasco por la ciencia y conocimiento no disminuyó en lo absoluto su interés político y de cambio en los momentos iniciales de la República.

Poco tiempo después, en junio de 1823, las tropas realistas recapturaron Lima, y Carrasco junto a la recién creada Escuela Central de Marina, tuvieron que trasladarse al Callao. Allí no corrieron mejor suerte, pues al caer la Fortaleza del Real Felipe nuevamente en manos de los partidarios del rey, cayeron también las principales instituciones y funcionarios asentados en el puerto. Entre los que fueron apresados junto a Carrasco se contaba al Comandante General de Marina, contralmirante José Pascual de Vivero, el Dr. Miguel Carpio, el Coronel Camilo Carrillo, entre otros patriotas civiles y militares.

Al producirse la desocupación de Lima en 1824, los realistas se trasladaron a la sierra y llevaron consigo a los prisioneros del Callao cuyo siguiente destino sería la isla Esteves en el lago Titicaca, utilizada como presidio durante las luchas de independencia. Meses después, como consecuencia de la victoria de Ayacucho, los prisioneros fueron liberados en diciembre de 1824, no sin antes haber sufrido los más terribles tormentos. Sin embargo, como sus convicciones se mantenían firmes, una de las primeras acciones que tomaron apenas fueron liberados fue jurar la independencia en la ciudad de Puno, como acto de fidelidad a la causa. Carrasco fue parte de este grupo, y a su regreso a Lima, con la salud deteriorada pero constante en sus convicciones se le reconoció como Benemérito de la Patria y merecedor de la medalla de los prisioneros de Esteves.

Tras su regreso a Lima, retomó su servicio en la Armada Nacional. Siendo nombrado Fiscal a cargo en la causa militar por las acciones de Guise en la costa de Guayaquil, y por el problema que este último tuviera con el Intendente del puerto. Tuvo que embarcarse en la fragata *Presidente* a tomar las declaraciones de los implicados en el caso, sin embargo, con la salud muy deteriorada por su estadía en la prisión altiplánica, tuvo que declinar la tarea.

Desde Lima, Simón Bolívar conducía los destinos del Perú y dedicaba todos sus esfuerzos a sus proyecciones continentales. Aquel mismo año, Carrasco retomó la dirección de la Escuela Central de Marina y consiguió notables adelantos para la misma materializados en libros, instrumentos y la instalación de un nuevo local en los ambientes de la Biblioteca Nacional. Paralelamente a esta actividad, Carrasco se encargó de editar el Calendario y Guía de Forasteros

de Lima para el año 1826, debido a que el Cosmógrafo Mayor de la República don José Gregorio Paredes, encargado de esta publicación, fue comisionado a Londres.

En adición a estas actividades de índole académica, asumió el cargo de diputado por Lima. En el órgano legislativo hizo grupo junto a notables políticos liberales como Francisco Javier de Luna Pizarro, Francisco de Paula González Vigil, entre otros. Desde la instalación de las sesiones preparatorias; este grupo de parlamentarios se opuso a los planes políticos de Bolívar, lo que les costó ser descalificados del parlamento, pero sin alejarlos del frente opositor. Es así que el mismo año, ante las sublevaciones y detenciones políticas tanto en el interior del país como en la capital, Carrasco fue acusado por lo que tuvo que salir rumbo a Chile, como consecuencia de ello, se cerró la Escuela Central de Marina.

Sin embargo, Bolívar no pudo sostener mucho tiempo la persecución a sus opositores, pues problemas políticos de mayor envergadura lo obligaron retornar a la Gran Colombia y dejar el gobierno peruano a una junta presidida por Andrés de Santa Cruz. En este nuevo clima político se logró reabrir la Escuela Central de Marina y, al año siguiente, Carrasco regresó de su autoexilio en Chile, siendo restituido su grado y destino por orden suprema del 27 de marzo de 1827. El 1° de febrero de 1830, fue ascendido a Capitán de Navío efectivo.

Desde la fundación de la República Peruana, e incluso antes que esta, Eduardo Carrasco estuvo dedicado a la formación de los futuros Oficiales de Marina. Para él, era importante que ellos, antes de embarcarse, recibieran sólida instrucción, de allí que haya cuestionado el hecho de admitir a bordo de los navíos a jóvenes en calidad de aspirante o meritorios (sin una formación previa) y que pudieran ascender a la clase de guardiamarinas:

“Este abuso que desgraciadamente se ha introducido, de admitir en nuestros buques de guerra en clase de Aspirantes por consideraciones particulares, a los jóvenes que no han adquirido la formación necesaria en esta Escuela, que es el plantel de nuestra Marina, y aún a los más abandonados en educación y sin ninguna educación, de los que podría citarse algunos ejemplares, dichos Aspirantes pasan luego a ser Guardiamarinas y oficiales que no harán seguramente honor a la nación”.

Esta práctica fue una de las primeras que se implementó tras la independencia, puesto que el libertador San Martín ante la falta de oficiales que conformaran el cuerpo de la naciente Armada, publicó en la Gaceta de Gobierno el 14 de noviembre de 1821, una nota en la que realizaba un llamado a los jóvenes a formar parte de esta institución, quienes atendiesen a este llamado se les otorgaría su despacho de Guardiamarina, uno de los primeros en atender a esta convocatoria fue Juan José Panizo y Talamantes como lo veremos más adelante.

Unos días antes de lanzar esta convocatoria, San Martín había dispuesto la reapertura de la Academia Real Náutica de Lima con el nuevo nombre de Escuela Central de Marina, para lo cual nombró como Director al Teniente Primero Eduardo Carrasco.

Lo cierto es que, desde que se abrió la escuela, Carrasco estuvo vinculado directa o indirectamente con la institución. Debe mencionarse que, durante la era decimonónica este centro cambió de nombre o se fusionó con la escuela del Ejército en más de una ocasión. Por ejemplo, en 1832, el gobierno de turno decidió, por motivos económicos, fusionar la Escuela Central de Marina y el Colegio Militar, bajo el nombre de este último, asumiendo Carrasco la Dirección de la “Sección de Marina”. Situación que cambiaría en julio 1834 en la que la Escuela Central de Marina logró retomar su calidad autónoma.

En 1835, Carrasco, apoyó firmemente la labor de la expedición naval británica encabezada por Robert Fitz Roy, quién por encargo de la Oficina Hidrográfica, circunnavegó el globo entre los años 1831 – 1836, con el objetivo de “poder contar con cartas apropiadas que cubrieran toda la superficie del planeta, de modo de brindar mayor seguridad a la navegación”. Este viaje lo realizó a bordo del bergantín británico *Beagle* junto a un destacado grupo de científicos y naturalistas entre los cuales se encontraba Charles Darwin.

Cuando la expedición llegó al Perú, el Director de la Escuela Central de Marina don Eduardo Carrasco, les facilitó el acceso al rico archivo cartográfico virreinal que se encontraba depositado en dicho centro. Debido a la calidad de la información brindada, y en reconocimiento a ese apoyo, Carrasco fue nombrado miembro correspondiente de la Real Sociedad Geográfica de Londres en 1839 y de la Real Sociedad de Anticuarios del Norte, en Copenhague, en 1840.

Como se mencionó anteriormente, la Escuela Central de Marina había sido reabierto a mediados de 1834, sin embargo, la convulsionada política nacional se encargó de cerrarla prontamente, puesto que el constante compromiso e iniciativa política de Carrasco lo llevarían a tomar parte, junto con otros oficiales de la Marina, a favor de la facción del General Salaverry en las luchas de 1834.

Cuando este fue derrotado, el grupo de oficiales que lo apoyaron fueron pasados a licencia, condición que en el caso de Carrasco duró hasta 1837, año en que Andrés de Santa Cruz, entonces Jefe Supremo de la Confederación Perú-Boliviana, “lo readmitió al servicio como presidente del Tribunal Militar de Segunda Instancia”. Durante esta contienda política, la Escuela se vio obligada a cerrar, siendo reabierto el 8 de enero de 1840, junto a ella también se abrió la Escuela Náutica de Paita. La dirección de ambas cayó sobre el Capitán de Navío Eduardo Carrasco con el título de Director General de las Escuelas Náuticas de la República.

Hacia el año 1843 se presenta un hecho que merece ser resaltado, puesto que se dio el primer viaje de instrucción al extranjero:

“El bergantín mercante nacional *Rímac* debiendo viajar a China, recibió a bordo a un oficial y un guardiamarina en condición de alumnos. El Capitán del bergantín, Capitán de Fragata Domingo Valle Riestra, recibió instrucciones precisas del Director de la Escuela, Eduardo Carrasco, para velar por las practicas del Teniente Segundo Carlos Relaiza y el Guardiamarina Guillermo Robinet. El zarpe del Callao se verificó el 9 de febrero, en demanda del puerto de Cantón en la lejana China”.

Como se desprende de la nota anterior durante la gestión de Carrasco se dio el primer viaje de instrucción al extranjero, de esta forma se intentaba dar una formación teórico-práctica a los alumnos.

Es notorio que Carrasco dedicó más de 35 años (1821 – 1856) a la docencia en la Escuela Central de Marina, sin contar sus primeros años en la otrora Academia Náutica virreinal.

En paralelo a su interés político y educativo, Carrasco también mantuvo un interés por lo científico. Desde 1826 estuvo íntimamente ligado al puesto de Cosmógrafo Mayor de la República, primero en calidad de sustituto, ante la ausencia de José Gregorio Paredes, y trece años después, en 1839, en condición de titular.

Para comprender la trascendencia de la labor científica de Eduardo Carrasco Toro, vale aclarar que el cargo de Cosmógrafo Mayor, en las postrimerías del siglo XVII era el puesto más significativo de la labor científica en el Virreinato. Entre sus actividades cotidianas, un Cosmógrafo Mayor se encargaba de diseñar los mapas y planos para la navegación marítima, brindando clases a los marinos que pasaban un tiempo en el Callao, a los comerciantes de Lima, y también como catedrático de matemáticas en la Universidad de Lima (San Marcos).

Como producto de este amplio conocimiento cuantitativo de la realidad, quien ostentaba el cargo de Cosmógrafo Mayor era el encargado de escribir importantes compendios con todo el conocimiento astronómico y, demográfico actualizándolos cada año. Entre los ilustres personajes, tanto virreinales como republicanos, que ocuparon este puesto podemos contar a intelectuales y científicos tan importantes como Pedro Peralta y Barrionuevo, Cosme Bueno, Hipólito Unanue, y José Gregorio Paredes.

Como Cosmógrafo Mayor del Perú, Carrasco se encargó de editar el Calendario de Guía de Forasteros de la República Peruana entre los años 1841 y 1857. A lo largo de los años a cargo de la edición de esta guía, realizó una serie de cambios y mejoras. El primero de ello tuvo lugar en 1842.

“Con este propósito se ha hecho variaciones esenciales en la parte dispositiva desde las Notas Cronológicas dándole á las materias el orden y colocación que naturalmente exigen, y observando el mismo en la diversidad de caracteres tipográficos de que se hacen uso, cuyo órden que tanto contribuye á la claridad, se guarda uniformemente en los artículos de todos los departamentos [...] Prefiriendo la comodidad y mayor claridad á la ciega rutina y añejas costumbres, se han sacado las Lunaciones que se ponían interpoladas confusamente con los Santos y Festividades del Calendario, y se han colocado separadamente en la parte superior al pie de los Ortos y Ocasos del Sol, como, se hizo en el Calendario Semestres, con igual objeto, conforme se usa en las Efemérides astronómicas de Europa, Anuario y Calendarios Semestres de Paris.

La parte histórica de los establecimientos y fundaciones, ha recibido los aumentos, mejoras y correcciones posibles; pero todavía se halla ésta parte defectuosa, y para perfeccionarla, así como los demás ramos civiles, eclesiásticos y militares, es necesaria la patriótica cooperación de las autoridades de la República.

Aunque la parte estadística, que es la más útil á las naciones, se halla hasta ahora descuidada entre nosotros y la adquisición de sus datos, presenta muchas dificultades, en la actualidad hemos conseguido insertar los estados del Panteon, de las Parroquias, Cofradías, Casas de Expositos, Tesorerías, Casas de las Monedas y Aduanas de la República [...] También se encontrarán las alturas de los puntos mas notables de la nivelación barométrica [...].”

Entre 1845 y 1849 estuvo a cargo de la Capitanía de Puerto del Callao, siendo ascendido a Contralmirante en abril de 1855. Posteriormente fue nombrado Comandante General de Marina desde su ascenso a Contralmirante hasta 1857, fecha en la cual pasó al retiro. A pesar de ya no formar parte de la Armada continuó siendo Director de las Escuelas Náuticas y comandante del Cuerpo de Pilotos.

En lo que respecta a su vida familiar el Contralmirante Carrasco contrajo matrimonio con Francisca Flores, con quien tuvo tres hijos: Andrés Constantino Alfredo (1841), María Aurora de la Asunción (1845) y María Aurora (1848).

Hacia el año 1861, Eduardo Carrasco, con 82 años de edad y graves problemas de salud, testó ante el escribano público José Cubillas. En primera instancia encomendaba su alma a Dios: “Primeramente encomiendo mi alma á Dios nuestro señor que la creó yendome de la nada con gracia infinita de la Santísima Sangre”. Asimismo, mencionaba entre otras cosas que uno de sus principales bienes era su valiosa biblioteca:

“Una librería, su valor poco mas omenos [sic] el de cuatro á seis mil pesos, [ilegible] [ilegible] los de historia natural: instrumentos estos de matemática, astronomía y fisica. Una colección de planos y mapas, y todo lo que encuentre

de mi propiedad después de mi fallecimiento lo que esponga para que conste”.

De acuerdo con Jorge Ortiz, esta colección debió ser vendida tras su fallecimiento con el objetivo de liquidar algunas deudas que tenía, o en todo caso, disuelta por el desinterés de sus herederos. Igual suerte correría su colección de moluscos y crustáceos “la más grande, bella y rara que conoció la capital”.

La madrugada del 16 de noviembre de 1865 el Contralmirante Eduardo Carrasco dejó de existir a los 86 años de edad en la ciudad de Lima. Su deceso fue penosamente sentido por la colectividad institucional y científica. Según una nota cronológica publicada en el diario *El Comercio*, sus funerales fueron celebrados en el templo de San Agustín, el sábado 18 a las diez de la mañana. Entre los asistentes estuvieron su hijo Constantino y su yerno Enrique Seoane, sus sobrinos, el fraile Toribio Chumpitasi y el presbítero Chumpitasi; asimismo asistieron algunos de sus discípulos, como fue el caso del Contralmirante Francisco Forcelledo y el Capitán de Navío José Elcorrobarrutia, entre otros.

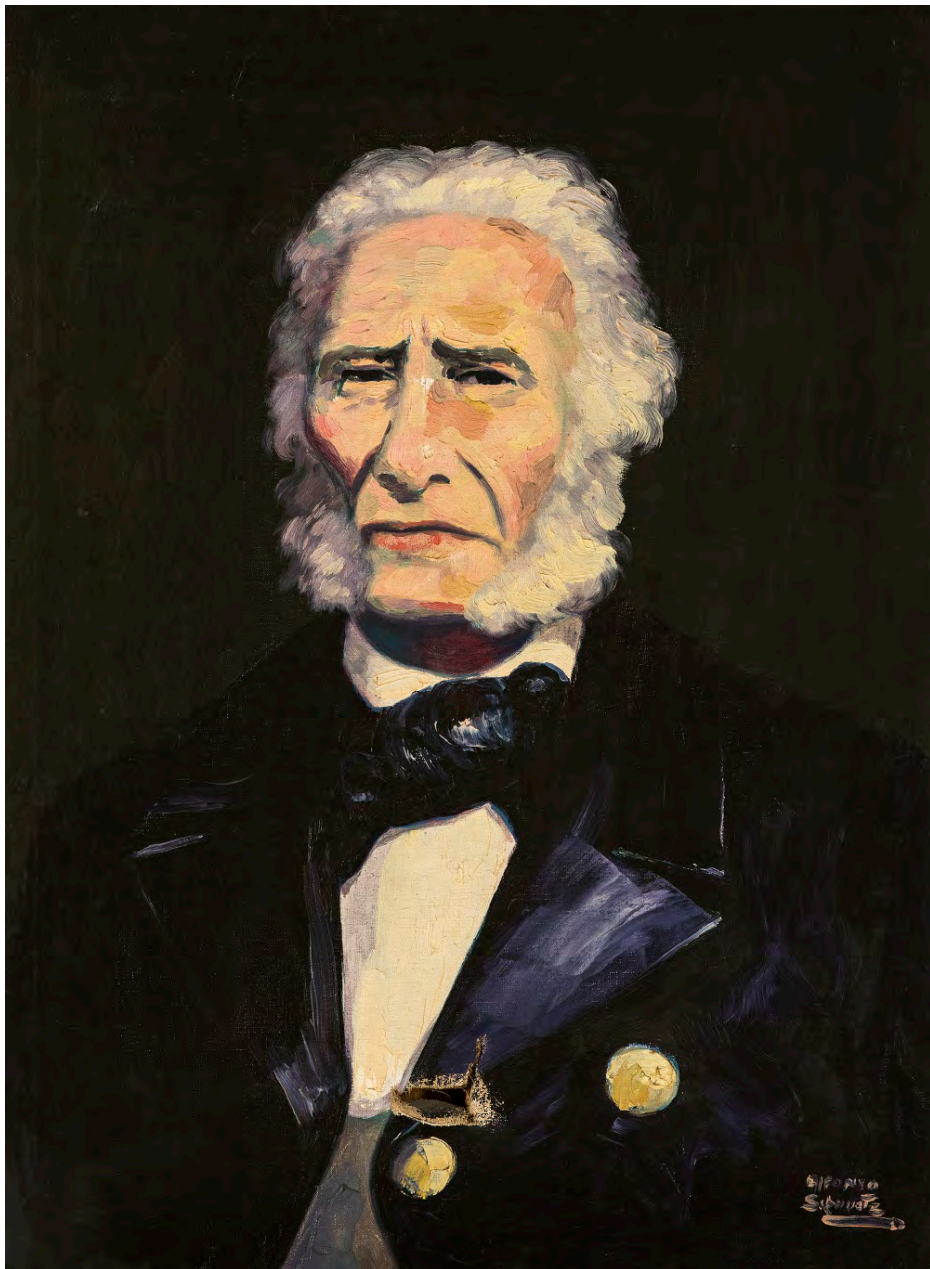
A lo largo de su vida el Contralmirante alcanzó muchos reconocimientos y condecoraciones como las del Libertador, la de los Prisioneros de Esteves, la de Junín y la de Ayacucho. “Su valía científica fue reconocida por propios y extraños, y su nombre constituyó un símbolo de orgullo para la institución que había ayudado a forjar: la Marina de Guerra del Perú”.

En octubre del 2014, la Marina de Guerra del Perú encargó la construcción del nuevo buque de investigación oceanográfica a los astilleros gallegos Freire Shipyard – España, con la finalidad de poder realizar cruceros de investigación oceanográfica en el dominio marítimo peruano y en la Antártida, donde el Perú cuenta con la Base *Machu Picchu*.

En enero de 2016, este moderno buque fue bautizado con el nombre de B.A.P. *Carrasco* (B.O.P.-171), en homenaje al ilustre marino Eduardo Carrasco Toro.



Contralmirante Eduardo Carrasco Toro.
Biblioteca Central de Marina.



Pintura póstuma del Contralmirante Eduardo Carrasco y Toro.
Alfonso S. Museo Naval del Perú.

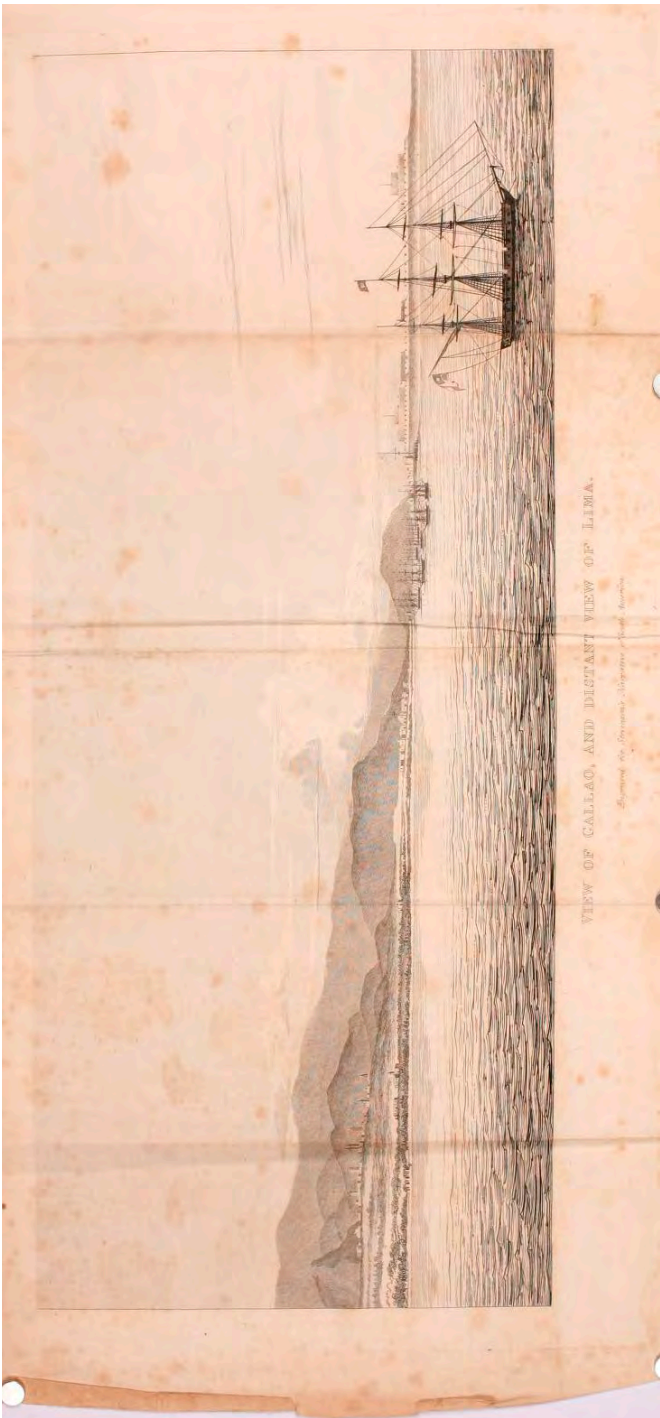


View from the Anchorage under San Lorenzo, Callao Bay near Lima in Peru. April 21, 1825. 104

View from the anchorage under San Lorenzo, Callao Bay near Lima in Peru.
April the 21th 1825. Archivo Histórico de Marina.



Vista General de Puno. 1863. Grabado de F. Delamare.
En Paz-Soldán.



Vista del Callao, 1825 (B. W. Stevenson).

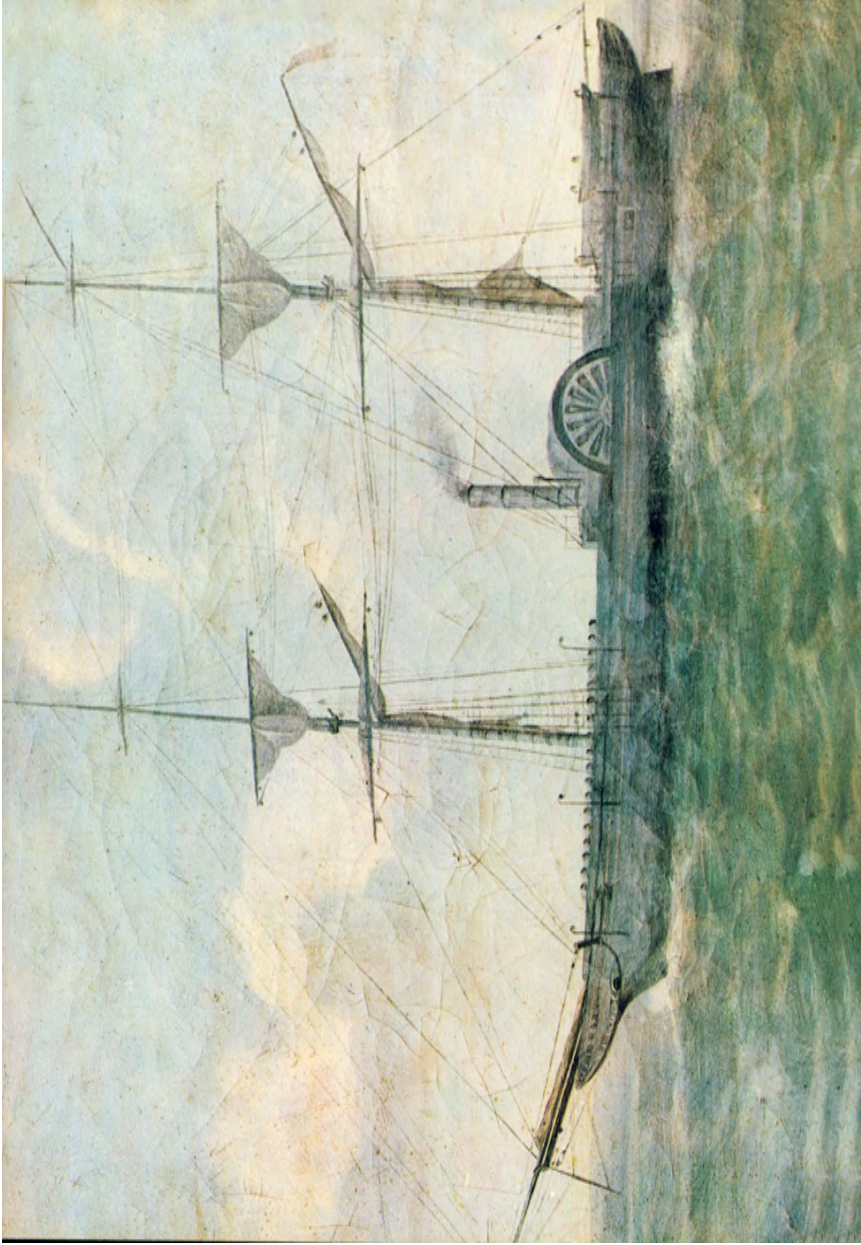
Independencia del Peru.

M. F. Paz Soldan.



Simón Bolívar

Simón Bolívar, por S. Straker & Sons, sc. En Historia del Perú
Independiente de Mariano Felipe Paz Soldán, 1870.



Vapor Rímac. Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú.



B.A.P. Carrasco con un helicóptero AB 412 en la Antártida, 2019.
Dirección de Información de la Marina.



JUAN JOSÉ
PANIZO
Y TALAMANTES

(1804 - 1865)



JUAN JOSÉ PANIZO Y TALAMANTES

La cálida mañana del 9 de febrero de 1804 nació Juan José Panizo y Talamantes. Hijo de Juan Manuel Panizo y Ortiz de Foronda y de María de los Dolores de Talamantes y Baeza, familia de ascendencia española establecida en Lima a principios del siglo XVIII.

Juan José Panizo fue el último de seis hermanos: María Josefa, María Manuela del Carmen, Petronila Pascasia, Tomás y Úrsula. Durante su infancia y adolescencia creció viendo de cerca las diversas luchas que se gestaron entre el ejército realista y el independentista. Es quizás este panorama el que lo motivó a servir a la patria desde muy joven. Como dato curioso, su hermano Tomás Panizo y Talamates fue parte del grupo de vecinos de Lima que firmó el Acta de Independencia el 15 de julio de 1821.

Tras proclamarse la independencia del Perú, el libertador José de San Martín ordenó la creación de los Ministerios de Hacienda, Relaciones Exteriores y Guerra y Marina. Esta última institución se encontraba compuesta por dos ramos el de Guerra (el cual se encargaba de custodiar la soberanía peruana en la vía terrestre) y Marina (custodiaba la soberanía en el ámbito marítimo).

Una de las primeras disposiciones que se dio tras la creación de este ministerio y de manera especial del ramo de Marina, fue convocar mediante una publicación hecha en la *Gaceta de Gobierno* el 14 de noviembre de 1821, a jóvenes para formar parte de sus filas:

“Deseoso el gobierno de fomentar la marina nacional de cuyos progresos pende en gran parte la prosperidad del comercio e industria del país no menos que la estabilidad del nuevo destino a que ha sido elevado el Perú; se previene que todos los jóvenes del país que por su educación, aptitud, y conocimientos quieran entrar en la brillante carrera de la marina en la clase de guardias marina, pilotos u oficiales, se presenten en este ministerio a hacer sus solicitudes por escrito, seguros de que serán atendidos según su mérito. Los padres de familia que deseen poner a sus hijos a bordo de los buques del estado, podrán hacerlo con la satisfacción de que sus esperanzas serán cumplidas en la nueva carrera que se ofrece a los talentos y al valor”.

Juan José Panizo, que contaba por entonces con tan solo 17 años, atendió a este llamado, formando parte así de “aquella legión de jóvenes limeños que

entusiastas se enrolaron en defensa de la causa de la independencia nacional”, recibiendo su despacho de Guardiamarina el 29 de noviembre de 1821, tras la aprobación del General San Martín, por entonces Supremo Protector del Perú.

Su primer destino naval fue la corbeta *Limeña* (nave de 22 cañones). En esta embarcación participó en las campañas sobre Puertos Intermedios en el sur durante 10 meses y 18 días. Posteriormente, pasó a servir a la fragata *Presidente* y luego en el bergantín *Congreso* como parte de las actividades del general Santa Cruz. En todas ellas se sabe que mostró indiscutible “arrojo y bizarría” por lo que se obtuvieron victorias patriotas.

Panizo fue ascendido al grado de Alférez de Fragata en 12 de abril de 1823. Un acontecimiento anecdótico, pero que ilustra las situaciones adversas de aquella época, ocurrió cuando, en 1824, asistió al bloqueo del Callao donde “perdió todo su equipaje y papeles”. Posteriormente pasó a servir, sin sueldo, como ayudante en la Capitanía de Puerto en Pacasmayo. Al año siguiente, por orden de la Comandancia General de Marina, a cargo de José Pascual de Vivero, se le concedió a Panizo la efectividad a su grado de Alférez de Fragata. Era el 20 de abril del 1825.

Tras la rendición de los últimos españoles en el Callao, en 1826, quedó consolidada la Independencia del Perú y del continente americano, en adelante, la Armada Peruana siguió siendo uno de los principales pilares para la defensa nacional y su importancia creció junto con el devenir del Estado peruano.

La vida de Juan José Panizo se puede resumir en un constante compromiso con la novel Institución independentista.

De esa manera, tanto el Perú como los demás países latinoamericanos se embarcaría en un largo camino hacia la formación de sus identidades nacionales y la creación de aparatos estatales que soporten los proyectos de organización. En muchas ocasiones, los proyectos de expansión o defensa del territorio fueron contradictorios, lo que generó sangrientas guerras entre naciones que pocos años antes colaboraron para la misma causa, la libertad.

En efecto, terminado el tiempo de lucha contra España, el Perú se enfrascaría en una guerra contra su antiguo colaborador en la causa patriota, y cuna de uno de los libertadores. Desde la Gran Colombia, Bolívar declaró la guerra al Perú a mediados de 1828.

Por entonces, Panizo ostentaba el grado de Teniente Segundo y se encontraba a bordo de la *Libertad*, una corbeta de guerra habilitada con 24 cañones cuyas instrucciones eran zarpar del Callao rumbo a los puertos norteños de Huanchaco y Paita para entregar una dotación de fusiles. Se sabe que las instrucciones que llevaba el comandante de la *Libertad* eran pacíficas, y buscaban mantener las buenas relaciones “con los demás estados americanos, y muy particularmente con su aliada Colombia”.

Sin embargo, el 21 de agosto de 1828, al cruzar el golfo de Guayaquil, la corbeta peruana fue atacada sorpresivamente en punta Malpelo por dos embarcaciones grancolombianas. Luego de un reñido combate, la *Libertad* no solo disuadió el ataque sino dejó gravemente dañadas las embarcaciones atacantes. La experiencia y capacidad de Panizo se puso a prueba en este combate pues al poco tiempo de iniciado el enfrentamiento, cayó herido el Comandante de la nave, por lo que Panizo no dudó en asumir el reto con gallardía y liderazgo.

Posteriormente, estuvo al mando de una cañonera durante el bloqueo de Guayaquil, actos que llevaron a la victoria de la Escuadra Nacional en este enfrentamiento. Tras ello, Panizo fue ascendido, un año más tarde, por decreto del 3 de noviembre de 1829, al grado de Teniente Primero efectivo, asimismo, continuó prestando servicios en el puerto del Callao y otras embarcaciones.

No obstante, el mal clima y las extensas temporadas de navegación comenzaron a causarle diversos estragos. Es por ello, que hacia 1831, el Teniente Panizo solicitó una licencia temporal de “ocho meses para poder pasar a Tacna y recuperar su salud”. La licencia le fue concedida el 10 de diciembre de aquel año. Tras restablecer su salud y reincorporarse al servicio fue ascendido al grado de Capitán de Corbeta graduado, pasando a servir a varias embarcaciones; además, prestó servicios en las capitanías de Pacasmayo y Chorrillos. Para 1833, estuvo al mando de la goleta *Peruviana* y al 12 de diciembre de 1834, se le dio la efectividad como Capitán de Corbeta.

Entre los cambios de dependencias y los ascensos que experimentaba Panizo, gracias a sus méritos personales, el Perú vivía tiempos de turbulencia política. Golpes de estado, cambios de mando y constituciones fueron la constante durante las primeras décadas de la república.

Es bajo este escenario que, en 1835, el gobierno peruano presidido por el General Luis José de Orbegoso, fue víctima de una sublevación encabezada por el General Felipe Salaverry. Este nuevo gobierno fue reconocido en la mayor parte del territorio nacional a excepción del sur peruano, territorio donde seguía acatándose las órdenes del presidente constitucional. Orbegoso, con la finalidad de terminar con la sublevación de Salaverry, pidió apoyo al General Andrés de Santa Cruz, a la sazón Presidente de Bolivia.

Durante esta contienda política sirvió el comandante Panizo, tanto en ramo del Ejército como el de Marina. Es así como actuó primero como ayudante en el Estado Mayor del Ejército hasta la batalla de Socabaya, enfrentamiento bélico con el cual se derrocó a Salaverry, y dio paso al establecimiento de la Confederación Perú - Boliviana.

Luego de aquella batalla, asumió el mando de la corbeta *Socabaya*, una nave de 725 toneladas armada con 24 cañones de 12 libras con la que tomó parte

en la expedición del General Morán sobre las costas de Chile, comandando el escuadrón peruano en el Combate de Islay el 12 de enero de 1838.

En esa coyuntura, el 10 de octubre del mismo año, fue ascendido a Capitán de Navío Efectivo. No obstante, un mes después, por decreto del 13 de noviembre de 1838, fue dado de baja y borrado del escalafón, solo para ser restituido cuatro años después, en 1842, en la misma clase y bajo el nombramiento de “Comandante de Arsenales y Mayor de Órdenes del Departamento y Escuadra”.

Pasado el tiempo de la Confederación Perú-Boliviana, el país cayó nuevamente en un periodo de luchas entre los caudillos. En este contexto, en 1843, el Comandante Panizo estuvo al mando de la *Yungay* donde hizo un pronunciamiento a favor del General Vivanco. Al año siguiente, fue nombrado Comandante General de Marina y continuó al mando de la *Yungay*. Sin embargo, Panizo corrió la suerte de quienes privilegiaron un lado político de otro y fue desembarcado y separado de la Institución durante los tiempos del primer gobierno de Ramón Castilla (1845-1851).

Fue este último personaje, quien lo llamó nuevamente a formar parte del servicio activo durante su segundo gobierno, por decreto del 3 de mayo de 1855, nombrándolo Mayor de Órdenes del Departamento de Marina y encargándole, al año siguiente, el mando del moderno vapor *Loa*.

A mediados de junio de 1856, el Capitán de Navío Panizo fue nombrado Director del Colegio Naval Militar, cargo que asumió a lo largo de nueve años. A inicios de su gestión tuvo lugar un hecho de trascendental importancia, el viaje alrededor del mundo de la fragata *Amazonas*.

“La fragata Amazonas, buque mixto de mil quinientas toneladas de desplazamiento, con una potencia de trescientos caballos de fuerza y una sola hélice, presentaba problemas de índole mecánico en su sistema de transmisión [...] Esto decidió al Gobierno presidido por Castilla a autorizar el viaje de la fragata al puerto de Hong Kong donde debían efectuarse las reparaciones necesarias y emprender el retorno al Callao”.

La circunstancia de un viaje prolongado fue considerada una magnífica oportunidad para que los Guardiamarinas de entonces llevaran a cabo prácticas marineras apropiadas para su formación. Por tal razón, se dispuso que buen número de ellos se embarcaran, siendo designado su instructor piloto José Cayetano Luna.

A pocos días se zarpar, la comandancia de la fragata presentó algunos problemas puesto que el comandante Mariátegui renunció al mando de la *Amazonas*, por lo que se nombró comandante de la nave al Capitán de Navío José Boterín Becerra. Casi de inmediato, el segundo comandante, Capitán de Fragata Benjamín Mariátegui, abandonó el buque por cuestiones de salud. Por tal motivo, el puesto fue cubierto por el Capitán de Corbeta Francisco Sanz.

Superado estos impases y con la marinería completa, la *Amazonas* zarpó el 25 de octubre de 1856, con una dotación de 17 oficiales, 4 oficiales mayores, 17 guardiamarinas, 170 tripulantes y 61 infantes de guarnición. Durante su viaje ancló en los puertos de Hong Kong, Calcuta, Santa Elena, Plymouth, Río de Janeiro, entre otros. Retornó al Callao el 28 de mayo de 1858. De esta forma la fragata *Amazonas*, se convirtió “en el primer buque escuela peruano propulsado a vapor” en dar la vuelta al mundo.

Mientras este histórico viaje se llevaba a cabo, el Colegio Naval Militar continuó sus actividades en forma regular. En 1856, egresaron entre otros Arístides Aljovín, Antonio de la Guerra y José Sánchez Lagomarsino; al siguiente año Manuel Villavisencio.

Otros de los singulares hechos que tuvieron lugar durante la gestión del comandante Panizo, fue el restablecimiento, hacia finales de 1858, de la compañía de cadetes, puesto que hasta entonces el colegio sólo contaba con la de guardiamarinas, asimismo, su dotación fue elevada a siete oficiales: un médico, un capellán, dos empleados, ocho profesores y una banda compuesta por tres músicos. Por otro lado, debe acotarse que los cursos que llevaban los futuros oficiales de marina eran: Aritmética, Álgebra, Geometría Elemental, Trigonometría Esférica, Cosmografía Mecánica, Ordenanzas Navales, Ejercicios Militares, Historia de la Marina, Inglés, Francés, Esgrima y Baile. El comandante Panizo ostentó el cargo de Director hasta 1865, año en que fue llamado a tomar nuevamente las armas en el contexto de la crisis interna y externa por la que pasaba el país.

Juan José Panizo es considerado uno de los marinos notables de la Marina de Guerra del Perú. Se mantuvo leal al gobierno constitucional del General Pezet durante la cuestión española de 1864, cuando fuerzas navales hispánicas tomaron las islas de Chincha. Luego de hacerse público el tratado Vivanco–Pareja, este se entendió nocivo para los intereses del Perú, lo que motivó un levantamiento militar originado en el sur, específicamente en Arequipa. Varios marinos apoyaron la sublevación tomando buques de la Armada en favor del caudillo Marino Ignacio Prado.

En este contexto, Panizo destaca como el héroe de Islay, y defensor de la Constitución y el gobierno legítimo del Perú. Tras dejar la dirección del Colegio Naval Militar, Panizo asumió, en abril 1865, el mando de la División Naval compuesta por las fragatas *Amazonas* y *Apurímac* y el transporte *Chalaco*. Poco después, en mérito de su acertada actuación en las operaciones militares del sur, recibió el ascenso a Contralmirante.

El 24 de junio de 1865, cuando trataba de restituir el orden en la embarcación que comandaba, la *Amazonas*, fue asesinado por marineros amotinados en favor del Coronel Prado. Junto con él cayeron el segundo comandante, dos tenientes

y un guardiamarina. De acuerdo a Manuel I. Vegas García:

“a medio vestir y con un revolver en cada mano, apareció el bravo Panizo para caer, a su vez, victimado por esas balas asesinas [...] Fue más execrable este negro crimen porque acaso no haya pisado jamás la cubierta de un buque de guerra peruano, jefe cariñoso que Panizo”.

Estuvo casado con Doña María Faustina de los Dolores Abásolo Ayuardo con quien tuvo tres hijos: Alberto quién falleció joven, Dolores y Miguel Arnaldo. Este último ingresó al Ejército. Debe acotarse como dato curioso que fue alumno de la Escuela Naval Miliar durante el tiempo en que su padre ejercía el cargo de director de dicha institución. Llegó a ostentar el grado de Coronel y durante la guerra con Chile peleó en varios frentes.

El Contralmirante Panizo, dejó de existir como ya se ha mencionado el 24 de junio de 1865 a bordo de la fragata *Amazonas*, tras su deceso sus restos fueron enterrados en un cementerio de Tacna. Posteriormente, hacia 1909, sus despojos fueron trasladados a la Cripta de los Héroes. Durante esta ceremonia, Contralmirante Melitón Carvajal fue el encargado de dar las palabras de honor durante este acto solemne.

Otro homenaje póstumo que se le rindió al Contralmirante Juan José Panizo y Talamantes tuvo lugar el 12 de enero del 2018 en las instalaciones de Escuela Naval del Perú. Se develó un busto en su memoria, el cual forma parte de conjunto arquitectónico “Marinos Peruanos Notables”. Durante la ceremonia estuvieron presente el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Víctor Pomar Calderón, el ex comandante General de la Marina, Almirante Alfonso Panizo Zariquiey y la familia descendiente del mencionado héroe naval.



Contralmirante Juan Jose Panizo.
Archivo Histórico de Marina.

Para el Sr. Jefe de la Armada
Juan José Pizarro

1
Archivo General de la Marina
Folio N.º 1

Exmo. Sr.

Lima Abril 14 de 1825

Juan José Pizarro Alferez de Fragata
Espido el despacho de esta Armada del Perú ante V. M. con el debido Res-
alferez de fragata efectivo pero hace presente: Entró al servicio de Guardia
Marina entre los primeros por noviembre de
1821. y habiendo navegado en la fragata Constante
temente cuando se agnacion con varios de la Fragata
Protector y Corveta Lima en Marzo de 1823.
P. J. de S. L. de le dio el título de Alferez de Fragata gran-
Casas. duado, y se le embarcó como Oficial Viro en
el Buq. Congreso, en que pasó a Callao y des-
pues al temporal en que estubo amarrado
dos Buq. Am regreso en Africa se le trans-
bordó de Oficial al Buq. Valcabe en que
llegó al Callao en Ocho de Mayo, y repre-
sentando al Supremo Gobierno por el título
de su empleo efectivo estando decretado en fin
de Enero de 1824. se le dio el levantamiento de
Callao donde perdió todo su equipaje y pa-
peles enigmables y habiendo servido sus
sueldos la Ayudantia a la Cap. de Ocho
de Caracas mayo hasta la entrada aquí

pidio en 2o.

Despacho de Alferez de Fragata efectivo, 14 de abril de 1825.
Archivo Histórico de Marina.



Combate de Punta Malpelo. Ángel Chávez. Museo Naval del Perú.



Contralmirante Juan José Panizo y Talamantes.
Ángel Chavez, Cuadro Naval del Callao.



Fragata Amazonas. Anónimo. Club de Oficiales de La Punta.



Presidente Mariano I. Prado. Colección Elejalde. Instituto Riva-Aguero.



Ceremonia de delevación del busto del Contralmirante Juan José Panizo en la Escuela Naval del Perú, 2018. Dirección de Información de la Marina.



MANUEL
VILLAR
OLIVERA

(1811 - 1889)



MANUEL VILLAR OLIVERA

Durante las primeras dos décadas del siglo XIX, al interior del virreinato peruano, se gestaron una serie de movimientos que tenía como finalidad independizar al Perú de la tutela española. Al ser Lima el corazón de virreinato se caracterizó por ser:

“[...] el bastión realista por excelencia [...] de donde salieron los ejércitos que combatieron las primeras juntas de gobierno establecidas en 1809 en el Alto Perú y la Audiencia de Quito”.

No obstante, en su condición de bastión realista, no estuvo exenta de algunas manifestaciones. El virrey José Fernando de Abascal y Sousa, gobernador del Perú entre los años 1806–1816, reprimió una serie de conspiraciones de índole ficticio como real:

“Lima fue, durante su gobierno, la ciudad de las conspiraciones –tanto reales como inventadas– pero no cruzó esta línea para alcanzar connotaciones insurreccionales [...] Al Virrey le llegaban rumores que eran tomados más como hechos reales que como meras especulaciones [...] El hecho de que no llegara a establecerse en Lima una junta de gobierno no quiere decir, necesariamente, que su situación fuera la de una ciudad apacible o impermeable a los avatares políticos. Hubo sin duda una atmósfera conspirativa de la que participaron no solo titulados, militares y abogados sino también –una vez más– los artesanos de la ciudad, aunque la historiografía solo haya rescatado el caso de algunos emblemáticos aristócratas limeños”.

Es bajo este panorama de conspiraciones y de avatares políticos en el que nace Manuel Villar Olivera un 30 de marzo de 1811. Fueron sus padres el ciudadano español don Pascual Villar y dama limeña doña Agustina Olivera, ambos habían contraído nupcias el 22 de julio de 1790 en la parroquia del San Lázaro.

Aunque se carecen de datos que nos permitan aproximarnos a sus primeros años de vida, se sabe que durante su infancia vivió en una casa que estaba ubicada frente al Convento San Francisco en pleno Centro de Lima. Es probable que al haber vivido cerca al Palacio de los virreyes o Casa de Pizarro (actualmente Palacio de Gobierno) haya evidenciado de cerca cómo las milicias del virrey José Fernando de Abascal y Sousa sofocaban las diversas conspiraciones, que se gestaban en pro de la independencia. Quizás fueron estos sucesos los

que influyeron en su futura vocación militar. Lo cierto es que hacia el año 1825 solicitó su ingreso a la Escuela Central de Marina.

Tras la proclamación de la Independencia la Academia Real de Náutica de Lima fue reabierta bajo el nombre de Escuela Central de Marina, con el objetivo de formar a los futuros oficiales de Marina. La persona que impulsó esta reapertura y se convirtió en su primer director fue Eduardo Carrasco. El 3 de febrero de 1825, el joven Manuel Villar Olivera, presentó una carta a esta escuela solicitando su ingreso como alumno del ramo de la Marina Mercante:

“Don Manuel Villar hijo legítimo de Don Pascual Villar y Doña Agustina Olivera, ante V.S. dice: deseando tomar un destino en que el poder sea útil al Estado, y teniendo particular inclinación al servicio naval, ocurre á V.S. para que se sirva ordenar me admita en la clase de alumno de la Escuela Central de Marina para estudiar en el ramo que constituye lo esencial de la marina mercante. Por lo tanto suplico se digne concederme esta gracias, propia de su bondad”.

Esta solicitud iba acompañada de un escrito del Alférez de Fragata de iniciales D.E. el cual menciona lo siguiente:

“Don Manuel Villar es uno de los antiguos alumnos de esta escuela, a quién el Director lo contrajo con algún empeño a enseñar, así por su medida aplicación, compromiso, juicios y ascendido patriotismo, su suerte escaza, no le permite aspirar á la clase de Guardia Marina, pero sus méritos [ilegible] lo hacen digno de el, V.S. sirva á ordenar hacer del modo que solicita”.

Como se desprende de la cita anterior ,antes del año 1825, Manuel Villar ya se había familiarizado con la vida naval, ello debido a que Eduardo Carrasco, Director de la Escuela Central de Marina, lo había acogido tiempo atrás en dicho recinto con el objetivo de instruirlo, por lo que podemos deducir que había comenzado a prestar sus servicios siendo niño. Otra de las cosas que se rescata de esta cita es que pese a tener “suerte escaza” y por ello no poder aspirar a ingresar al ramo de la marina de guerra, debía limitarse a solicitar su ingreso al ramo de la marina mercante.

No obstante, su buena conducta, compromiso y ascendido patriotismo, hicieron no solo que lo aceptaran como alumno de la escuela, sino también que sea admitido en el ramo de la Marina de Guerra. Es así como tras culminar su periodo de formación se gradúa como Guardiamarina el 24 de noviembre de 1827.

La primera embarcación a la que fue destacado Manuel Villar fue la fragata *Presidente*, que comandaba José Boterín, esta embarcación, a su vez, formaba parte de la escuadra dirigida por el Vicealmirante Martín Guise. A bordo de esta unidad participó en la campaña contra la Gran Colombia tomando parte en el bloqueo de Guayaquil, donde desempeñó arriesgadas comisiones como volar el

fuerte de “Las Cruces”. Acción heroica que ejecutó a bordo de una falúa junto a otros 20 voluntarios, hecho por el que fue designado ayudante del Comandante de la Escuadra. A consecuencia de esta guerra, el Guardiamarina Villar perdió uno de sus ojos.

Concluido el combate fue trasladado a la corbeta *Libertad*. A bordo de ella recibió su primer ascenso, siendo nombrado Alférez de Fragata el 4 de noviembre de 1829. Unos meses después de este hecho Villar pidió licencia por tres meses, debido a una enfermedad. Recuperado de salud se reincorporó al servicio siendo designado esta vez al bergantín *Arequipeño*, aquí se mantuvo unos meses, puesto que al poco tiempo fue nombrado segundo ayudante de la capitanía del puerto del Callao.

El 11 de junio de 1832 fue embarcado por segunda vez en la corbeta *Libertad* donde permaneció hasta el 3 de mayo de 1833, fecha en la cual fue destacado como ayudante de la Comandancia General, siendo posteriormente destacado, por tercera vez, a la corbeta *Libertad*. El 6 de febrero de 1834, le es otorgado el grado de Teniente Segundo y, por título del 30 de mayo del mismo año, se le dio la efectividad. Mientras la carrera del Villar iba en ascenso, la joven República se veía inmiscuida en una gran inestabilidad política:

“Entre 1829 y 1836 el Perú experimentó un prolongado clima de inestabilidad expresado en catorce revoluciones durante el primer gobierno del general Agustín Gamarra (1829 – 1833), una revolución que derivó en una dictadura, dos guerras civiles y una invasión extranjera bajo la presidencia del general Luis José de Orbegoso (1834 – 1836). Esta coyuntura fue el resultado de una pugna entre el republicanismo militar autoritario (Gamarra y Salaverry) y el republicanismo militar liberal (José de la Mar, Orbegoso y Domingo Nieto) [...]”.

En efecto, a inicios de 1835, el gobierno peruano presidido por el General Luis José de Orbegoso fue víctima de una sublevación encabezada por Felipe Salaverry. Este nuevo Gobierno fue reconocido en la mayor parte del territorio nacional a excepción del sur peruano, donde se seguía acatando las órdenes del presidente constitucional. Orbegoso, con la finalidad de terminar con la sublevación de Salaverry, pidió apoyo al General Andrés de Santa Cruz, Presidente de Bolivia. Tras esta alianza, terminaron derrocando a Salaverry en la batalla de Socabaya (Arequipa) el 7 de febrero de 1836.

El Teniente Segundo Manuel Villar, quién había apoyado la sublevación de Salaverry desde sus inicios, terminó siendo dado de baja y borrado de la lista militar por el General Santa Cruz.

Con la caída y fusilamiento de Salaverry, así como el exilio de Gamarra, el General Santa Cruz vio el clima político perfecto para establecer su proyecto: la Confederación Perú-Boliviana, la misma que estuvo conformada por tres Estados: el Estado Nor-Peruano, Estado Sud-Peruano y el Estado de Boliviano.

La iniciativa de Santa Cruz, si bien era favorable para el desarrollo de Perú y Bolivia, no tuvo aceptación en el norte peruano pues desde un inicio la política de la Confederación apuntaba a la consolidación y hegemonía del sur.

Económicamente, el norte tenía vínculos con Chile a través de la exportación de azúcar y algodón; por el contrario, con el sur no existía un circuito comercial importante. Al ver sus intereses comprometidos, la élite limeña y norteña se opuso frontalmente, revistiendo sus intereses económicos con un discurso nacionalista que mostraba a la Confederación como un intento de Bolivia para invadir el Perú.

En el país altiplánico la situación no era diferente. Las ciudades de La Paz y Chuquisaca (hoy Sucre), se encontraban divididas y la mayoría de ciudades importantes (Tarija y Potosí) no se encontraban de acuerdo con la Confederación. El sur peruano no era tampoco un bloque compacto. A este panorama debe sumarse el recelo del país vecino Chile, quién tampoco veía con buenos ojos a la Confederación pues desde su perspectiva representaba un peligro político, y especialmente comercial, puesto que un país tan grande como lo sería la Confederación tendría en un corto plazo el dominio hegemónico en esta parte del continente. Sólo Arequipa se encontraba totalmente de acuerdo con la unificación pues el antiguo circuito comercial iba a ser reactivado, contando además con la posibilidad de introducir a través de esta vía los productos importados de Europa, principalmente de Gran Bretaña.

Mientras estas tensiones políticas y comerciales se iban forjando al interior y exterior de la Confederación, este gobierno optó por reincorporar a Manuel Villar al servicio, el 31 de mayo de 1837. Inferimos que este hecho respondió más a una estrategia política (necesidad de las fuerzas del orden para salvaguardar el gobierno) que una reconciliación política. Lo cierto es que, al margen de los intereses del fondo, Villar, fue reintegrado al ramo de Marina con el grado de Alférez de Navío (un grado menor al que poseía al momento de haber sido dado de baja) siendo destacado en ese momento al bergantín *Flor del Mar*. Posteriormente, pasó a formar parte de la dotación de la corbeta *Socabaya*. Concluido este servicio fue trasladado a la dotación de la fortaleza del Callao. Encontrándose prestando servicios aquí, ascendió, el 10 de octubre de 1838, al grado de Teniente Primero Efectivo.

Seguidamente a este hecho, el Teniente Primero Villar fue llamado a prestar servicios en la artillería del Ejército, participando de este modo en la batalla de Ancash. Hay que tomar en cuenta que durante estos años el Ejército y la Marina formaban parte del Ministerio de Guerra y Marina, por lo cual un oficial o cualquier otro miembro, al margen de la formación que había recibido, podía prestar servicio en el ramo distinto al de su origen, si la ocasión lo ameritaba.

Debe precisarse que la batalla de Ancash, más conocida en nuestra historiografía peruana como la batalla Yungay, tuvo lugar el 20 de enero de 1839; fue el enfrentamiento bélico en el que se enfrentó la Confederación Perú-Boliviana, encabezado por Santa Cruz, contra el ejército restaurador (ejército formado por las fuerzas chilenas y algunos peruanos que estaban en contra de la confederación) liderado por Manuel Bulnes.

Tras la victoria del ejército restaurador el Manuel Villar fue tomado prisionero y dado de baja por el nuevo gobierno de acuerdo al Supremo Decreto del 31 de noviembre de 1838. Su falta en esta ocasión, fue haber prestado sus servicios a la Confederación.

Desde nuestro punto de vista, esta no fue en realidad una falta, puesto que el gobierno de la Confederación era un gobierno oficial, institucionalizado, que fue derrocado por un grupo de civiles y militares que buscaban acabar con esta alianza política que desde su perspectiva no era buena para el Perú.

Desconocemos la fecha exacta en la que Manuel Villar fue reincorporado al servicio de la Armada, puesto que en su hoja de servicios hay un vacío entre los años 1838 hasta 1841.

No obstante, se sabe que a inicios de 1841 fue llamado nuevamente a la Armada, negándose a aceptar el llamado; razón por la que fue dado de baja por tercera vez, siendo borrado por este desaire del escalafón. Pese a ello, el 8 de junio de dicho año, el Supremo Gobierno lo llamó nuevamente con el grado de Teniente Primero. Tras aceptar, Villar fue nombrado, el 11 de mayo de 1842, comandante de la corbeta *Limeña*.

El 1 de noviembre de 1842 fue ascendido al grado de Capitán de Corbeta efectivo; seguidamente pasó a servir a la corbeta *Yungay*. El 30 de enero de 1843, se le nombró Comandante de la *Limeña*, desembarcando el 22 de abril del mismo año, fecha en la que pasó a servir como Capitán del Puerto de Islay.

El 10 de enero de 1844, se le concedió licencia para poder navegar por un corto tiempo en buques mercantes. Tras regresar al servicio fue nombrado Capitán del Puerto de Huacho desde donde fue destacado a Pisco, por decreto del 29 de febrero de 1848. Allí permaneció hasta el 14 de mayo de 1851, fecha en que se le relevó y se le expidió cédula indefinida.

Desconocemos los hechos concretos que motivaron a la Armada a dar de baja nuevamente y esta vez de forma “indefinida” al comandante Manuel Villar. Es decir, no sabemos si este suceso respondió a un acto de indisciplina o más bien a una petición personal. No obstante, deducimos que durante el periodo que se mantuvo alejado de la escuadra, se dedicó a prestar servicios a buques mercantes.

Esta afirmación la hacemos tomando en cuenta dos hechos, el primero de ellos, es que anteriormente ya había solicitado permiso para navegar en este tipo de embarcaciones, en lo que respecta a lo segundo, debe mencionarse que a inicios de la década de 1850, el Estado Peruano, y de forma concreta el comercio, estaba atravesando un gran auge económico debido a la comercialización del guano, lo que hacía muy atractivo la navegación mercante.

Es bajo este contexto que el 21 de junio de 1853, Villar fue llamado al servicio naval, por el General Echenique, quién lo envió a los Estados Unidos para supervisar la construcción de los vapores *Tirado* y *Huallaga*. Tras su retorno al Perú y el éxito de su misión, el comandante Villar fue encomendado por el Supremo Gobierno para la exploración del río Pará.

Para cumplir con este objetivo estuvo internado en la profundidad del río Amazonas por un total de 72 días. Por esta hazaña fue ascendido al grado de Capitán de Fragata, el 25 de julio de 1854.

Posteriormente, fue nombrado comandante del vapor *Apurímac* hasta el 22 de agosto 1854 que pasó a mandar al bergantín *General Gamarra*, donde permaneció hasta el 5 de enero de 1855, fecha en la que fue dado de baja por decreto dictatorial del 11 de enero del mismo año, debido a su participación en la Batalla de la Palma, la cual fue liderada por el Mariscal Ramón Castilla con el fin de derrocar del poder al presidente Rufino Echenique.

El 10 de junio de 1858 fue llamado al servicio y, además, Capitán del puerto de Iquique. Desde allí fue trasladado al puerto de Arica el 6 de octubre del mismo año para cumplir las mismas funciones. En este lugar se mantuvo hasta febrero de 1861, fecha en que pasó al puerto de Huanchaco, lugar desde donde fue destacado en diciembre del mismo año para servir a la Junta de Reconocimiento donde sirvió como vocal. En setiembre de 1862 fue nombrado comandante del transporte *General Plaza* cuyo comando duró dos meses. En abril de 1863, el comandante Villar, con 52 años de edad, pidió licencia indefinida, la cual le fue otorgada con todos los goces por haber cumplido el tiempo que indicaba la ley.

Hacia finales del mes de julio de 1863, llegó al Perú una expedición científica española “[...] compuesta por las fragatas mixtas *Resolución* y *Triunfo* y la goleta *Covadonga* comandada por el Almirante Luis Hernández Pinzón”. La misma buscaba estudiar las riquezas naturales del Perú: “Los comisionados científicos que en esta ocasión nos ha enviado nuestra antigua metrópoli para estudiar nuestras regiones nada dejan de desear por su entusiasmo por la ciencia y por la extensión y profundidad del conocimiento de sus especialidades”.

Mientras estas investigaciones sucedían, en nuestro país hubo un incidente en la Hacienda Talambo, donde se produjo el fallecimiento de un ciudadano español. A consecuencia de este hecho, parte de la referida expedición científica,

encabezada por el Almirante español Luis Hernández Pinzón, protestó ante el gobierno peruano, e incitado por Eusebio Salazar y Mazarredo, decidió tomar las islas de Chincha, el 14 de abril de 1864.

Este lugar era uno de los principales abastecimientos de guano, lo cual generó una serie de tensiones diplomáticas entre Perú y España. Producidos estos hechos, España reforzó su Escuadra del Pacífico con las fragatas *Blanca*, *Berenguela* y *Villa de Madrid*, la goleta *Vencedora* y el blindado *Numancia*. El gobierno peruano, imposibilitado de hacer frente a tal amenaza, se vio obligado a firmar un tratado conocido como Vivanco-Pareja, que ponía fin al conflicto pero que fue prontamente rechazado por la nación.

El coronel Mariano Ignacio Prado se levantó en Arequipa y tras casi un año de guerra civil logró hacerse del poder, repudiando el referido tratado y reiniciando las hostilidades. Previamente, se había firmado un acuerdo con Chile, al que se sumaron Bolivia y Ecuador, de modo de actuar unidos contra España. Todos estos acontecimientos, desataron una declaratoria de guerra el 14 de enero de 1865 entre Perú y España.

Es bajo este contexto álgido que el Supremo Gobierno decidió convocar nuevamente al comandante Villar con el fin de que colaborase a salvaguardar la soberanía republicana, petición a la que accedió con la finalidad de contribuir en lo posible a la patria. Es así como:

“En diciembre de 1865 formose una División Naval bajo las órdenes del Capitán de Navío don Manuel Villar, antiguo jefe de Marina, sereno y experto. Se componía la división de la “Amazonas”, “Apurímac”, “América” y “Unión”, y como el 5 de ese mes se había celebrado el tratado de alianza con Chile, se le envió al Sur para que, en los estratégicos canales de la Costa Sur de ese país, esperase al “Huácar” e “Independencia” que estaban por salir de Inglaterra.

Salió a la vela la División peruana, tocando en Arica antes de juntarse con los buques chilenos “Esmeralda” y “Covadonga” únicos elementos, viejos, casi inútiles que componían entonces la Marina de este país. Sin embargo, por una meditada estipulación del tratado de alianza, se había declarado, en su artículo 3º, que la escuadra unida sería mandada por el jefe más antiguo de cuyo país estuviese operando y por esta razón quedaron todos a órdenes del Capitán de Navío Juan W. Rebolledo”.

Estas tres naves, la fragata *Apurímac* y las corbetas *Unión* y *América* tomaron parte en el Combate Naval de Abtao, ocurrido el 7 de febrero de 1866, en el canal de Challahué, formando entre la isla Abtao y el continente.

También se encontraba en aquella oportunidad la goleta chilena *Covadonga*, conformando todas estas naves la denominada Escuadra Aliada que bajo el mando del Capitán de Navío peruano Manuel Villar (ante la ausencia del

comandante Rebolledo) rechazaron el ataque de las fragatas españolas *Villa de Madrid* y *Blanca*, combatiendo durante varias horas hasta que las naves enemigas optaron por retirarse.

El combate inició aproximadamente a las cuatro de la tarde, en la boca de la ensenada se aparecieron las fragatas españolas *Villa de Madrid* y *Blanca* dando inicio a los ataques, los cuales se encontraban direccionados a la fragata peruana *Apurímac*.

Ambas fuerzas se adjudicaron la victoria, pero lo cierto es que el objetivo de los españoles no se cumplió, mientras que el de la escuadra Aliada sí. Esto se considera un triunfo táctico para los sudamericanos.

Debido a su excelente desenvolvimiento, el comandante Villar recibió por parte del Supremo Gobierno del General José Balta, el 20 de noviembre 1869, el título de “Benemérito a la Patria en grado heroico”. De forma simultánea, su dotación fue elogiada al otorgársele a cada uno de ellos una medalla digna de sus acciones.

Tras el conflicto fue nombrado miembro de la “Junta de Jefes del Ramo” para presentar un proyecto ante el Congreso que reformase las Ordenanzas de la Armada y que estén en “perfecta armonía” con las leyes nacionales. Asimismo, se le nombró vocal de la junta Calificadora. Posteriormente paso al retiro.

Superado el conflicto, el país se vio envuelto en uno nuevo, lo que conllevó a una declaratoria de guerra por parte de Chile al Perú, en abril de 1879. Debido a ello, el comandante Villar, que contaba por entonces con 68 años de edad, decidió prestar sus servicios a la patria de forma voluntaria.

Fue nombrado, el 26 de mayo de 1879, Jefe de la Batería Santa Rosa en el Callao, cargo que mantuvo hasta el 15 de enero de 1881, fecha en la que fue ocupada Lima por las fuerzas chilenas. Posteriormente, el entonces presidente del Perú, Nicolás de Piérola lo nombró secretario de Marina y ascendió a Contralmirante.

Concluido esta guerra, nuestro héroe continuó en el servicio tras ser nombrado vocal de la junta reformadora de las ordenanzas de Marina, el 2 de diciembre de 1885, cargo que mantuvo hasta el 30 de diciembre de 1886.

En lo que respecta a su entorno familiar se debe precisar que Manuel Villar contrajo matrimonio en dos oportunidades, la primera con María Morales, con la que tuvo un hijo llamado Rodolfo, quién resultó herido en la Batalla de Miraflores (15 de enero de 1881).

Tras enviudar, Manuel Villar contrajo segundas nupcias con Angela de Arriaga en la ciudad de San Marcos de Arica, el 9 de febrero de 1860. Producto de este matrimonio, el comandante Villar tuvo 5 hijos, uno de ellos fue Manuel María Villar de Arriaga, quién prestó servicios a la Armada Peruana, tomando

parte durante la Guerra con Chile. Por otro lado, y como dato íntimo-familiar, Villar nombró como padrino de su hijo Sergio Enrique, bautizado el 24 de marzo de 1870, en la Parroquia de San Lázaro, al “Señor General Don José Rufino Echenique y doña Melchora Barreda de Aspillaga, testigos Manuel Guevara e Ignacio Montenegro”.

El Contralmirante Manuel Villa Olivera dejó de existir a los 78 años de edad, el 16 de octubre de 1889 en la Calle Constitución en el Callao, siendo sus restos enterrados en el cuartel San Gavino 11-C en el Cementerio Presbítero Maestro.

Tras el deceso de Manuel Villar Olivera, en la esfera pública se han llevado a cabo una serie de ceremonias conmemorativas en su honor, una de las más memorables fue la colocación de su busto en la casa donde nació. Debe recalcar también que la plaza del convento San Francisco que se encontraba ubicada frente a esta casa fue cambiado de nombre por el de Abtao. Ambos hechos solemnes tuvieron lugar el 7 de febrero de 1920 durante el gobierno del presidente Augusto B. Leguía:

“La Plaza San Francisco, la cual será llamado en lo sucesivo Plaza de Abtao, ofrecía un aspecto bien animado y alegre. Todos los balcones se hallaban llenos de gente. Minutos después de la 5 de la tarde fue descubierta la placa conmemorativa, de la cual se destaca el retrato del insigne marino”.

Durante la ceremonia estuvieron presente los sobrevivientes del mencionado Combate de Abtao, “Capitán de Navío Juan B. Cobián, Valle Riestra, Salaverry, Vigil y Gimeno; y el señor Rodolfo Villar, hijo del recordado Contralmirante, sus nietos los señores Ernesto y Manuel Villar y los sobrinos señores Eduardo y Armando García”.

Debe mencionarse que con el pasar de los años, este busto conmemorativo, fue retirado, perdiéndose así la memoria pública del Almirante Villar. No obstante, a inicios de 2019 la Marina de Guerra del Perú, a través de la Dirección de Intereses Marítimos, en colaboración con la Municipalidad de Lima, colocó en el frontis de la antigua casa de Villar, frente a la iglesia de San Francisco, un busto idéntico al original, esculpido por el artista José Carlos Vargas.

Por otro lado, debe mencionarse también, que el 1 de junio de 2017, con el objetivo de darle al Almirante Villar un merecido homenaje por su destacada participación en diversos acontecimientos históricos que han tenido lugar en la historia del Perú decimonónico, se trasladó sus restos mortales que descansaban en el cuartel San Gavino 11-C en el cementerio Presbítero Maestro a la Cripta de los Héroes ubicado dentro del mismo recinto. El acto se desarrolló en cumplimiento de una Resolución Suprema y contó con la presencia del Ministro de Defensa, Jorge Nieto Montesinos, y del Comandante General de la Marina, Almirante Gonzalo Ríos Polastri.

Sally Rosas Inga Rumiche

Como dato anecdótico, para dicho traslado se empleó la misma carroza fúnebre que se utilizó para movilizar los restos del Almirante Grau, desde el centro de Lima al Cementerio Presbítero Maestro, tras su repatriación en 1890.

Del mismo modo, varias Unidades Navales han llevado el nombre del insigne marino peruano.



Contralmirante Manuel Villar Olivera. Ángel Chávez, aprox. 1964.
Centro Naval del Callao.



Contralmirante Manuel Villar Olivera. Rosciano, 1970.
Museo Naval del Perú.

RP

Armada Nacional Hoja de Servicios

El Capitán de Fragata Manuel Villar = Su País Lima = Su Edad
Cincuenta y dos años = Su Estado Casado = Sus serv. los que se expresan.

Tiempo en que obtuvo los rangos	E			Tiempo y en donde cada empleo	D		
	D.	M.	A.		A.	M.	D.
Seo que Maximo	21	Nov	827	Seo que Maximo	1	11	16
1.º Jefe de fragata efectivo	4	"	829	de Cap. de fragata efectivo	1	3	22
2.º Jefe de fragata	6	Jul	834	de 2.º teniente grad.	"	3	24
3.º Jefe de fragata	30	May	"	de 1.º Jefe de fragata	"	10	1
4.º Jefe de fragata	1	Jul	835	de 1.º Jefe de fragata	2	1	23
5.º Jefe de fragata	31	May	837	de Alférez de mar	1	4	10
6.º Jefe de fragata	16	Jul	838	de 1.º Jefe de fragata	3	10	8
7.º Jefe de fragata	16	Jul	842	de Cap. de Corveta efectivo	11	7	"
8.º Jefe de fragata	18	May	854	de 1.º Jefe de fragata grad.	"	1	16
9.º Jefe de fragata	28	Jul	"	de 1.º Jefe de fragata	8	6	2

Total de serv. de 50 años de 1863 35 2 6

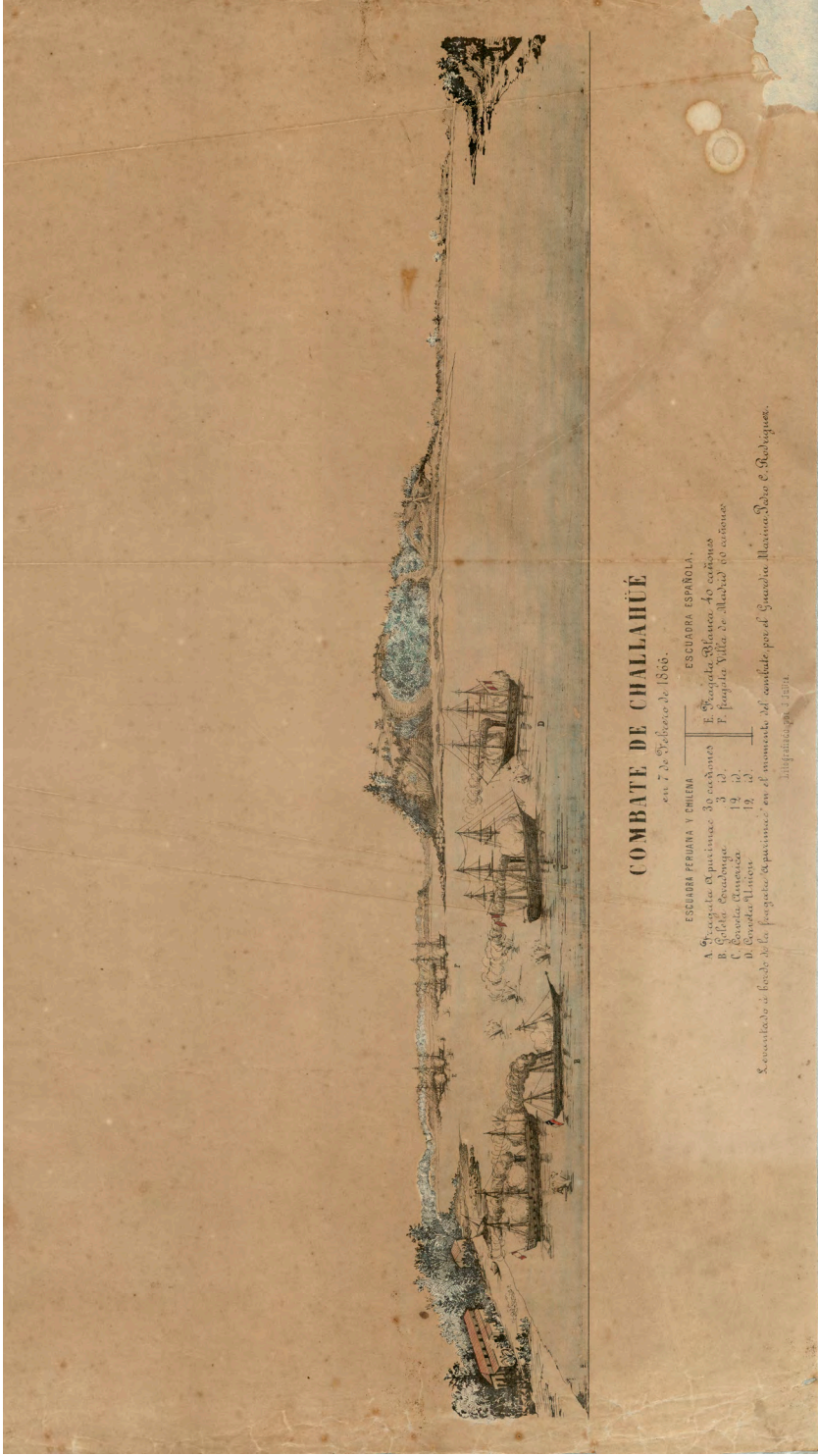
Resumen en que se expresan y detalla el tiempo

	D.	M.	D.
De Instrucción en la fragata de Suo. Presidente	1	7	15
Id. en la Corveta "Libertad"	1	6	15
Id. en el Bergantin "Atenas"	4	6	16
De Instrucción en la Cap. de Suo. del Estado	1	3	"
Id. de la Comand. Suo. de Maracaibo	2	3	16
De Instrucción en el Berg. "Flor del Mar"	1	3	"
Id. en la Corveta "Dacabunga"	1	3	"
En la Brigada de Artillería del Corveta	"	5	16
De la Cap. por Comand. Político	"	10	"
Comandante de la Brigada de guerra "Serrano"	3	3	12
Id. de la Corveta "Montez"	1	8	16
En diferentes Capitanías de S.º	"	5	"
Con licencia temporal	8	3	3
Id. suspendido	"	2	"
De Comandante del Berg. de guerra "Real Serrano"	2	1	8
De Socor. en la Junta de Resarcimientos	0	4	15
De Comand. del transporte "Real Flora"	"	3	"
Explorando el Rio Amazonas	"	2	"
Presenciado por S.º Supremo	1	1	20
Aprendiz de S.º de la Marina	"	2	17
	35	2	6

Compromisos y acciones de S.º en guerra buelada

Hizo la del Norte en el año de 1828 al S.º del Sr. Vicealmirante
Guillermo Bolognini las costas de Colombia tomando parte en el combate

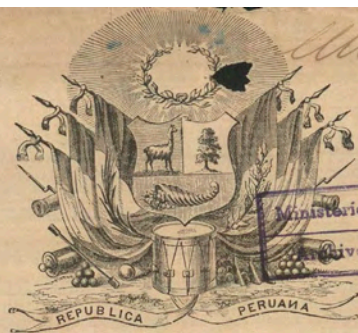
Foja de Servicios del Capitán de Fragata efectivo Manuel Villar Olivera, 1863.
Archivo Histórico de Marina.



Combate Naval de Callahué, 7 febrero 1866. Archivo Histórico de Marina.



Combate naval de Abtao, 7 de febrero 1866. J. Sánchez, 1869.
Museo Naval del Perú.



Ministerio de Marina
Activo General

Folio
No: 104

Lima, a 14 de Nov. de 1870

Llamase al servicio activo de la armada al Capitán de Navío, indefinidamente licenciado, Don Manuel Villar. Comuníquese registrese y archívese.

Balta

Llamando al servicio activo al Capitán de Navío Manuel Villar, 1870.
Archivo Histórico de Marina.



B.A.P. Villar D-71, incorporado en 1960. Archivo Histórico de Marina



Traslado de los restos del Contralmirante Manuel Villar a la Cripta de los Héroes, 2017.

FUENTES

ARCHIVOS:

Archivo General de la Nación.

Protocolos Notariales, escribano José Cubillas, testamento de Eduardo Carrasco, 1861, N° Protocolo 179.

Archivo Histórico de Marina.

Expediente del Contralmirante Manuel Villar de Olivera.

Expediente del Vicealmirante Guise.

Libro copiador B, 1 – c.

Expediente del Contralmirante Juan José Panizo.

Expediente de Vicealmirante José Pascual de Vivero.

Archivo Arzobispal de Lima.

Parroquia de San Lázaro, año 1790, libro n°6, partida de matrimonio de Don Pascar Villar con doña Agustina Olivera.

PERIÓDICOS

El Telégrafo de Lima, 29 de enero de 1829.

El Telégrafo de Lima, necrología, martes 18 de marzo de 1834.

El Mercurio, lunes 10 de agosto de 1863, año I, n° 242.

La Prensa, Lima, domingo 8 de febrero de 1920.

Andina, 1 de junio del 2017, Restos del marino Manuel Villar ya reposan en la Cripta de los Héroes. Recuperado de <https://andina.pe/agencia/noticia-restos-del-marino-manuel-villar-ya-reposan-cripta-los-heroes-fotos-669218.aspx>

BIBLIOGRAFÍA

ÁVILES, E.

Vivero Pascual [Mensaje de un blog]. Enciclopedia del Ecuador. Recuperado

Sally Rosas Inga Rumiche

de <http://www.encyclopediadelecuador.com/personajes-historicos/pascual-vivero/>; (s, f).

DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS

Catálogo de la exposición temporal por los 225 años de creación de la Capitanía de puerto del Callao. Lima: Dirección de Intereses Marítimos, 2016.

CARRASCO TORO, Eduardo

Calendario de Guía de Forasteros de la República Peruana para el año de 1842. Lima: Imprenta de Instrucción Primaria por Felix Moreno, 1841.

CASTAÑEDA MARTOS, Alicia Y ORTIZ SOTELO, Jorge

Diccionario Biográfico Marítimo Peruano. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007.

DENEGRI LUNA, Félix

Historia Marítima del Perú. La República 1826 a 1851, tomo VI, vol. 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico - Marítimos del Perú, 1976.

ELÍAS MURGUÍA, Julio J.

La Marina 1780-1822. tomo VII, vol. 4. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1974.

EL MONITOR.

Informativo de la Marina, N° 395, “Fue develada placa conmemorativa en honor al Contralmirante Villar”, 2017.

MENDIBURU, Manuel

Diccionario histórico biográfico del Perú, segunda edición, tomo XI. Lima: Librería e imprenta Gil S.A., 1934.

LAGUERRE KLEIMANN, Michel

Guise. Un marino británico-peruano para todos los tiempos. Lima. Asociación Cultural Peruano-Británica, 2017.

LAGUERRE KLEIMANN, Michel

“El Testamento del Vicealmirante Martin Jorge Guise”. *Boletín del Instituto Riva Agüero*, N° 37, 2014 En <http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/93835>

O'PHELAN GODOY, Scarlett

“Abascal y el fantasma de las conspiraciones”. En *Abascal y la contraindependencia de América del Sur*. Lima: Instituto Frances de Estudios Peruanos – Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2013.

ORTIZ SOTELO, Jorge

El Contralmirante Eduardo Carrasco (1779 – 1865). Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 1993.

ORTIZ SOTELO, Jorge

El Vicealmirante Martín Jorge Guise Wright (1780 – 1828). Lima: Marina de Guerra del Perú, 1993.

ORTIZ SOTELO, Jorge

“El Contralmirante Eduardo Carrasco (1779 – 1865)”. *Revista del Instituto de Estudios Histórico – Marítimos del Perú*, núm. 4, 1981.

ORTIZ SOTELO, Jorge

Escuela Naval del Perú (Historia Ilustrada). La Punta: Escuela Naval del Perú, 1981.

PERALTA RUIZ, Víctor

“De prefectos a mandatarios de la Nación. La Violencia en la política peruana (1829 – 1836)”. En *Revista de Indias*, vol. LXXXVI, n° 266, 2016.

ROMERO, Fernando

Notas para una biografía del Vicealmirante Guise. Lima, Marina de Guerra del Perú, 1974.

SALAS, Miriam

“Aportes y Vicisitudes de la Plana Menor de la Marina Peruana a la Emancipación, 1821”. *Actas del primer simposio de Historia Marítima y Naval iberoamericana*. Lima: Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú, 1993.

Sociedad de Estudios Históricos Coronel Arnaldo Panizo. Discurso del Contralmirante Melitón Carvajal en los Servicios fúnebres del Capitán de Navío Juan José Panizo y Talamantes. Lima, 1911. Recuperado de <https://sehcap.webs.com/juanjospanizo.htm>

VEGAS GARCÍA, Manuel I.

Historia de la Marina de Guerra del Perú 1821–1924. Lima: Instituto de Estudios Histórico–Marítimos del Perú, 2014.

