

CATÁLOGO DE LA EXPOSICIÓN TEMPORAL POR LOS 225 AÑOS DE CREACIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DEL CALLAO

MUSEO NAVAL DEL PERÚ
DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS
2016

CATÁLOGO DE LA EXPOSICIÓN TEMPORAL POR LOS 225 AÑOS DE CREACIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DEL CALLAO.

Derechos de Edición
Marina de Guerra del Perú - Dirección de Intereses Marítimos
Av. La Marina cuadra 36 s/n La Perla - Callao

Director de Intereses Marítimos
Contralmirante César Linares Roca

Edición, coordinación y curaduría
Teniente Primero Michel Laguerre Kleimann

Textos
Teniente Primero Michel Laguerre Kleimann
Historiadora Sally Rosas Elizabeth Inga Rumiche
Museóloga Yojana Velasco Jacinto

Fotografía
Nataly Gervacio Merino

Documentación
Técnico 2° Eco. William Chamorro Serrano
Elia Chávez Mejía
Archivo Histórico de Marina
Biblioteca Central de Marina

Diagramación
Víctor Contreras Lázaro
Fernando León La Torre
Ximena Santa María García

Impresión
Optimos Editores Impresores SAC.
Jr. Los Amancaes - Urb. La Alborada, Lima 07

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2016-16142

Índice

Presentación	5
Introducción	7
Entorno y contexto previo hasta 1791	15
Creación y etapa virreinal, 1791-1824	19
Primeros cien años republicanos, 1824-1924	27
La Dirección General de Capitanías y Guardacostas y la Capitanía de Puerto del Callao hasta nuestros días.- Proyección y Capacidades, 1924-2016	35

PRESENTACIÓN

Al conmemorar los 225 años del establecimiento de la Capitanía de Puerto del Callao, nos aunamos al preclaro festejo que tan magna fecha significa para un país marítimo como el Perú. De hecho, el entender que el porvenir se encuentra en el correcto cuidado y protección del ámbito acuático nos revela que desde antaño hemos entendido esta realidad.

La Capitanía de Puerto del Callao se convierte de esta manera, no solo en una de las Dependencias más antiguas de la historia del Perú, sino de toda la región. Los hombres que pasaron desde la estructura política del virreinato hacia el de la República y que se mantiene en la actualidad, nos evidencian un continuum histórico que solidifica a la primigenia Autoridad Marítima Nacional.

En el esfuerzo que demanda que los Intereses Marítimos sean protegidos y fortalecidos para asentar el concepto de Poder Marítimo; la Autoridad Marítima de la mano de sus Capitanías son instrumentos fundamentales que asumen con perspectiva histórica y panorama de futuro su real rol en estos menesteres.

El progreso llegó por el mar y nos marca una pauta de sostenibilidad para el desarrollo del país.

Estamos seguros que los más de doscientos años que nos preceden son el mejor augurio de consolidación para los retos venideros y ante ello, fiel a la consigna de *"Siempre Vigilantes, Siempre con Honor"*, nuestra organización de Capitanías seguirá brillando con luz propia y profesionalismo.

Que las páginas de este catálogo sirvan para revivir las glorias guardacostas de hoy y siempre.

Contralmirante
César LINARES Roca
Director de Intereses Marítimos

225 AÑOS DE LA CREACIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DEL CALLAO

Este año se ha caracterizado por reunir dos fechas de gran y real significado para la historia de la Marina de Guerra del Perú, y también del Perú. El sesquicentenario de los combates navales de Abtao (7 de febrero de 1866) y del Callao (2 de mayo de 1866), así como los 225 años del establecimiento de la Capitanía de Puerto del Callao, la más antigua de la región.

Es que es inconcebible tratar de comprender la realidad histórica del país si no se considera y reflexiona sobre la historia marítima del mismo. La comprensión en conjunto que esta aporta al entendimiento de la "nación" peruana permite descubrir con convicción que somos un país eminentemente marítimo.

De hecho, fue por la vía marítima que el imperio español de Carlos V logró crear, en conjunto con los nativos del imperio Inca, una nueva sociedad, que con el transcurso de los años, y gracias a la síntesis viviente que el tiempo forjó, vemos hoy consolidada en la denominada nación peruana.

Puede considerarse, sin peligro a equivocación, que a través del mar se transportaron riquezas, cultura, educación, arte, gentes; pero sobre todo, ideas y acciones.

De esta manera, y ya bajo los mandatos de la dinastía de los borbones -desde 1713- se promovió un conjunto de reformas que se denominaron "borbónicas" y que tuvieron como finalidad el optimizar la administración de los virreinatos españoles en América, específicamente en el aspecto económico.

Una de las medidas adoptadas por el ilustrado rey Carlos III, fue la apertura del comercio en sus dominios en 1778. Esta flexibilidad significó que los navíos cargados de diversas clases de mercaderías podían fondear y comerciar en puertos distintos al de Sevilla, en España.

Esto también aligeró las restricciones de acceso a puertos hispanoamericanos de mercantes foráneos como británicos, franceses y estadounidenses. El contrabandista propio sumado al extranjero, se sirvió de argucias para evadir el pago de los impuestos comerciales, tales como el almofarizasgo-alcabala.

Curiosa e irónica reacción de una reforma que buscó optimizar los flujos de divisas hacia la Metrópoli. Diversos informes redactados tanto por oficiales de la Real Armada destacados en costas del pacífico sudamericano, como de los navegantes, comerciantes y de las mismas autoridades virreinales; tuvieron como resultado que el rey Carlos IV declarase la necesidad de establecer en el principal y más dinámico puerto del virreinato del Perú, una Capitanía que resguardase el correcto y buen intercambio comercial, así como de la eficiente policía marítima.

El 1 de noviembre de 1791, bajo el virreinato del Bailío Frey Francisco Gil de Taboada Lemus y Villamarín, oficial de marina y caballero de la orden de San Juan, se estableció la capitanía de puerto en el Callao "para que controlara la actividad marítima" (Ortiz 2015: 41). Siete años después se creó la de Valparaíso, mientras que la de Guayaquil y Concepción, en 1802. Estas tres estuvieron bajo la jurisdicción del Departamento Marítimo del Callao, creado en 1799.

El primer capitán de puerto del Callao fue el flamante capitán de fragata de origen moqueguano Agustín Mendoza y Arguedas ,

mientras que el primer "Primer Ayudante" fue el segundo piloto Andrés Baleato. Luego de Mendoza, asumió de manera interina el capitán de navío Joseph Pascual de Vivero (1801-1802); siendo el tercer y más longevo capitán de puerto durante el virreinato, el capitán de fragata Fernando Camuñez (1802-1821).

La ubicación de la capitanía se estableció en un principio en proximidades de la que sería la futura dársena, para luego mudarse al arsenal de la Armada, en las actuales instalaciones del museo naval del Perú-sede Callao. La mudanza a su edificio desde donde funciona al día de hoy, se dio durante la primera mitad del siglo XX. En 1794 arribaron al Callao los primeros buques guardacostas construidos exclusivamente para el Perú: los bergantines *El Peruano* y *El Limeño*.

"Los capitanes de puerto desempeñaban un doble papel. Uno de ellos era de carácter militar, especialmente en relación con las milicias navales [...] El otro papel se derivaba de que los capitanes de puerto eran las autoridades que asumían el gobierno económico y civil de los puertos con respecto a los navíos mercantes" (Fernando Romero Pintado). En otras palabras, desde su creación su función fue: "velar por el orden y policía del puerto en su aspecto propiamente marítimo".

Dentro de las funciones de la capitanía, en 1805 se dispuso que "el Capitán de Puerto desempeñe la Comandancia de Matrículas, con el auxilio de un ayudante". Esta matrícula era para las gente de mar conformadas por marineros, carpinteros, pescadores, playeros, izadores, cargueros de playa, entre otros. Se organizaba en tres categorías: oficiales de mar (contramaestre y guardianes), marinería de servicio, y carpinteros y calafates. Haciendo un símil con la terminología actual, la matrícula de gente de mar sería una lista de servicio militar.

Considerando que el problema del contrabando fue la principal causa de su establecimiento, vale recordar brevemente las observaciones y acciones que los distintos virreyes pasaron para combatirlo. El Marqués de Osorno sostuvo que: "Así en alta mar, en el frecuente encuentro con las embarcaciones del comercio del país, como en las arribadas que puedes hacer [...] pueden con fines ulteriores, establecer correspondencia con estos habitantes para cimentar un comercio clandestino". Asimismo ordenó que se cumpla con la orden del rey de negar cualquier auxilio a los balleneros ingleses que "se encuentren ilegalmente en aguas del Pacífico" (de la Puente Candamo 1981: p. 24).

Por su parte, José Antonio de Abascal, sostuvo que "para la vigilancia de los balleneros es muy útil un desarrollo más amplio de los guardacostas" (de la Puente Candamo 1981: p. 25).

En las postrimerías del régimen virreinal en el Perú, Joaquín de la Pezuela recomendó motivar a los comerciantes particulares que se armasen en corso debido a que "la pobreza de la Real Hacienda no permite establecer guardacostas" (de la Puente Candamo 1981: p. 68).

En los primeros años de vida independiente, la ausencia de orden fue de lo que adoleció la joven República peruana. Con autoridades de precoz duración y el comercio en cierto estado de postración, la labor de la capitanía de puerto incrementaba en importancia y valor, pues de este dependía el correcto flujo de ingresos comerciales para sostener la flamante y frágil estructura del Estado peruano.

Un resumido relato de algunos de los acontecimientos e injerencias de la Capitanía de Puerto del Callao durante sus años republicanos, permitirá conocer el panorama y el ambiente en el cual ejerció la autoridad marítima. La amplitud de sus roles, así como del espacio en el cual debía ejercerlos, hizo que viera asuntos que van desde la limpieza y orden en la bahía, como en los muelles, los permisos de entrada y salida de embarcaciones

así como el visto bueno de sus tripulaciones; pasando por los aspectos hidrográficos, comerciales y militares.

En 1828, de Vivero informó al Director de Marina sobre la retención de la fragata norteamericana *Harriet* por ser sospechosa de fraude. A los dos años, el 19 de enero, el capitán de fragata Juan Elcorrobarrutia fue nombrado como "Capitán del Puerto del de el Callao" [sic].

Sin embargo falleció en 1832, siendo reemplazado por el Capitán de Corbeta Juan Iladoy. Ese mismo año se destinó interinamente a la Capitanía ,al capitán de corbeta Esteban Salmón, y se dispuso se cierre el tráfico del puerto a partir de las 2000 horas en verano y a las 1900 horas en invierno.

En 1834 se recibieron noticias sobre la epidemia que se desató en Guayaquil, lo cual produjo que se ordenase poner en cuarentena a los buques procedentes de ese puerto, entre los cuales estuvieron el bergantín nacional *Flor del Mar* y el bergantín *Arequipeño*. Fue un año difícil para conseguir matriculados con los cuales completar las dotaciones de los buques. De hecho, hasta la marinería extranjera se negó a enrolarse debido a la impuntualidad en el pago de sus haberes.

En 1835, se ordenó a la capitanía que brinde toda su ayuda al bergantín británico HMS *Beagle*, famosa nave científica comandada por Robert Fitz-Roy. El marino y científico peruano Eduardo Carrasco fue de vital apoyo.

En 1838 el capitán de fragata Domingo Valle Riestra fue designado como Capitán de Puerto. En 1843 se registra el primer encallamiento republicano en las inmediaciones del banco El Camotal.

Durante el año de 1851, la fragata estadounidense *Gobernor Davis* naufragó en la bahía del Callao, al igual que la inglesa *Lord Wellington* lo hizo frente a la isla San Lorenzo.

A los tres años, el capitán de navío Pedro José Carreño solicitó el reemplazo del ayudante de la capitanía, alférez de fragata Luis Germán Astete, porque no cumplía con sus deberes. Menudo antecedente para uno de los marinos más conspicuos y completos de la segunda mitad del siglo XIX.

En 1855 se nombró capitán de puerto al capitán de navío José Boterín. Para este año, existían las siguientes capitanías en el litoral: Callao, Paita, Islay, Arica, Iquique, Casma, Ilo, Huanchaco, Huacho, Pisco, San José, Tumbes y Chala.

Durante el periodo que duró el conflicto internacional con España, la capitanía tuvo un rol preponderante. Aunque no se tiene datos de su accionar en el combate del 2 de mayo, para 1864 recibía información sobre la ubicación y composición de los buques españoles fondeados en las islas de Chincha.

La conducción de la Capitanía del Callao recayó en el capitán de navío Antonio de la Haza, quien solicitó aumentar la dotación de los tripulantes de la misma, mientras que se remitía armamento a las de Arica, Islay, Iquique y Pisco. La organización de la Capitanía de Puerto del Callao se estableció en el reglamento de capitanías de 1862: "Como principal del Estado y residencia del comandante del tercio naval de Milicias del Departamento de Lima, será servida por un Capitán de Navío o de fragata; tendrá a sus órdenes dos ayudantes [...]".

En 1868, el capitán de puerto fue el capitán de navío Manuel Palacios, quien informó sobre la colisión en el puerto de Huacho de los vapores *Supe* (Compañía inglesa) y *Sachaca* (Compañía Nacional). Asimismo, los accidentes propios del mar fueron complementados con el incendio de la fragata inglesa *Tudor* procedente de las islas de Chincha, cargada de guano, frente al Callao. Asimismo, la barca *Unión* varó en el Camotal; mientras

que el capitán de la barca inglesa *Paraguay*, Mr. Harris, se suicidó.

El capitán de navío Juan Guillermo More, oficial que sucumbió en Arica al lado del coronel Bolognesi, fue nombrado capitán de puerto del Callao en 1872 en reemplazo del de igual grado Manuel Palacios. More propuso la creación de nuevos impuestos sobre licencias, roles y embarques para cubrir los gastos del servicio.

Al año siguiente, la capitanía informó que el faro de la isla de San Lorenzo no se encontraba funcionando. Asimismo, presentó un proyecto de reglamento para los gremios de fleteros y lancheros, las gentes de mar. Como acciones de rutina, seguía manteniendo los estados del movimiento marítimo de las capitanías de la República.

Para 1876, otro reconocido oficial de marina ejercía funciones en la Capitanía. Sin embargo, fue destinado al Ministerio de Guerra y Marina. Los servicios del capitán de corbeta, primer ayudante de la Capitanía de puerto del Callao, Manuel Melitón Carvajal eran solicitados en otros menesteres.

En 1877, el primer ayudante de la capitanía era el capitán de fragata Santiago de la Haza. Ese mismo año se extremaron los cuidados preventivos de sanidad a todos los vapores que arribasen de Valparaíso como de Brasil.

Asimismo, en su condición de autoridad marítima *per se*, multó al vapor inglés *Pacífico*, porque desembarcó pasajeros sin permiso en el Callao, en claro desacato del reglamento de capitanías de 1868.

Con el estallido de la guerra contra Chile se decretó el toque de queda en el puerto del Callao, lo cual significó el cese del tráfico marítimo desde la puesta del sol. En 1884, el capitán de navío Leopoldo Sánchez asumía la Capitanía del Callao.

En 1889, la Capitanía podía expedir despachos, tal como ejemplo los de capitán de fragata a José Rosas, Honorato G. Tizón, Enrique Alayza, Leandro Mariátegui; capitán de corbeta Efectivo Antonio Jimeno, Pedro Rodríguez Salazar, Gervasio Santillana; teniente 1º a Octavio Cavero, Luciano E. Arana, Eduardo Hidalgo y Ramón Sánchez Carrión; teniente 2º Efectivo a Alejandro Sauri, Manuel M. Villar, Carlos B. Tizón, Alberto Vargas; alférez de fragata Efectivo a Alfredo Villavisencio.

Asimismo, se buscó poner nuevamente en vigencia el Sistema de Arqueo Moorsom (referido al volumen cubicando los espacios interiores), y se realizó el plano de los sondajes en Chucuito, buscando la zona más aparente para la extracción de lastre.

En 1891, fueron 4536 vapores mercantes los que traficaron en los puertos, transportando 6.100,599 toneladas de registro y a 54,974 pasajeros. "Estos vapores pertenecen a siete distintas Compañías que son: La Compañía de Navegación por vapor en el Pacífico, inglesa; la Sud-Americana de Vapores, chilena; la Marítima del Pacífico, francesa; la del Golfo, inglesa; y la de Kosmos y la Hamburgo, alemanas".

El 30 de junio de 1896, el capitán de navío José María García informó: "Dadas las circunstancias de penuria porque atraviesan las industrias nacionales, los ingresos de esta capitanía en primer término, y de los de los demás de su dependencia, no son en verdad muy satisfactorios. Decaimiento de Matrículas (industrias de gremios de fleteros, lancheros y otros) [...] asimismo la falta de actividad en lo relativo al tráfico marítimo en nuestras costas y siendo estos los factores principales que constituyen las rentas de Capitanías [...]".

En 1896, se contaba con 29 capitanías. De la relación de matriculados en los diversos gremios de la Matrícula del Callao, se registraba: 159 fleteros nacionales, 52 fleteros extranjeros, 190

pescadores nacionales, 80 pescadores extranjeros, 12 fruteros, 20 playeros, 90 lastreros, 70 marineros, 40 calafates, 2 herreros, 48 carpinteros.

Con el nuevo siglo, las tareas propias de la capitanía aumentaron en dinamismo. Su ubicación no reunía las condiciones exigidas por el primer puerto de la República. En el local del edificio funcionaba la Estación Inalámbrica, la Comandancia General de la Escuadra, la Mayoría de Ordenes, la Junta fraternal, la Junta Económica y la Intendencia. Un "termómetro" de dicho contexto fue el brindado por su capitán de puerto, capitán de navío Luis B. Arce y Folch:

> *No sólo se reduce el servicio de esta capitanía al despacho y recibo de naves, sino que tiene que atender a una vigilancia constante sobre todas las embarcaciones surtas en la bahía, a los reclamos que entablan en todo momento los capitanes, demandas de las tripulaciones, embarques de éstos y a atender en los desórdenes que se promueven a bordo y en la Dársena [...]*
>
> *Además se practican reconocimientos a las embarcaciones para permitirles zarpar, diligencias de arqueo reglamentarios [...] Se mantiene constantemente correspondencia oficial por correo y telégrafo con todas las capitanías de puerto del norte y sur del litoral, con las oficinas públicas, cuerpo consular, armadores, compañías de vapores, agencias de este puerto y dependencias del Estado en la capital.*
>
> *Así como un cúmulo de diligencias diversas que se ventilan diariamente hasta en horas extraordinarias ante esta oficina, relacionadas con el servicio marítimo de la bahía, de las embarcaciones y matriculados de los diversos gremios [...] en adición, las capitanías apoyaban al funcionamiento de faros y policía marítima en el fondeadero y muelle.*

En 1920, mediante el Decreto Supremo de fecha 21 de junio, se estableció: "las capitanías de los puertos mayores fueran desempeñadas exclusivamente por marinos [...]". Un año antes se había organizado el Ministerio de Marina, teniendo la Dirección de Capitanías tres secciones: Capitanías, Marina Mercante e Industrias Marítimas.

En 1924, Capitanías fue absorbida dentro de la Dirección de Personal. Sin embargo, el 19 de octubre de 1931, el ministro de Marina y Aviación, capitán de navío Federico Díaz Dulanto firmaba el Decreto de creación de la Dirección de Capitanías, la cual tuvo a su cargo lo referente a la Marina Mercante, Industrias Marítimas, y Pesquería; teniendo subordinadas todas las capitanías. El Capitán de Puerto del Callao fue nombrado el Director de la misma.

El 21 de noviembre de 1934, el Ministro de Marina y Aviación, capitán de navío Carlos Rotalde, rubricó el Decreto mediante el cual se desligó de la Capitanía de Puerto del Callao las atribuciones relativas a las operaciones marítimas comerciales, pasando estas al Ministerio de Hacienda. Lo interesante de este Decreto firmado también por el presidente Benavides, es que uno de los considerandos sostenía: "Que es conveniente para la Marina de Guerra del Perú que sus Oficiales que desempeñen el cargo de Capitán de Puerto, principalmente en el Callao, dediquen sus actividades al aspecto técnico de la profesión como son estudios meteorológicos, oceanográficos, hidrográficos, seguridad de la navegación, inspección de naves, ubicación de muelles, varaderos, etc." La Superintendencia General de Aduanas asumió las funciones desligadas (R.S. 29 de noviembre de 1934).

Puede observarse nuevamente la amplitud de tareas que la Capitanía de Puerto del Callao tuvo directamente bajo su mando, siendo con el paso de los años encargadas a nuevas Direcciones, pero dentro de la denominada "Organización".

Un caso que merece especial atención, fue el ocurrido en 1954, a través de la intervención del capitán de puerto de Paita, capitán de fragata Ramiro Ramírez de Piérola, se multó con tres millones de dólares a los cinco buques capturados de la flota de Aristóteles Onassis por, entre otros motivos, "efectuar caza indiscriminada e irracional de ballenas en la jurisdicción marítima peruana" (Schiaffino Cherre 1995: 9).

Otro hito histórico que amalgama a la autoridad marítima con la construcción naval nacional, se dio en abril de 1976, cuando se afirmó el pabellón nacional en la patrullera guardacostas B.A.P. *Río Cañete*, primera unidad diseñada y construida íntegramente en los astilleros del Servicio Industrial de la Marina-Callao. La ceremonia fue presidida por el Ministro de Marina vicealmirante Jorge Parodi Galliani.

Mediante el D.L. 438-1987 de fecha 27 de setiembre de 1987 se estableció que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), sea la Autoridad Marítima Nacional. Sus funciones se basan fundamentalmente en "velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, la protección del medio ambiente acuático, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción" (D.L. 1147-2012 de fecha 10 de diciembre 2012, Art. 1°).

De hecho, la amplitud de tareas, así como el vasto medio acuático evidencian la necesidad de contar con herramientas eficaces que ayuden a la obtención y mantenimiento del control efectivo en el dominio marítimo (mares, ríos y lagos). Por esa razón, hoy en día con la construcción en los Servicios Industriales de la Marina (SIMA) de las primeras patrulleras marítimas de su serie, el B.A.P. *Río Cañete* y el B.A.P. *Río Pativilca*, (renovando la flota guardacostas) así como la reciente incorporación de la patrullera marítima B.A.P *Ferré*; la Autoridad Marítima del Perú viene renovando capacidades que le permitirán seguir cumpliendo con la esencia de su misión que data de más de 225 años.

COLECCIÓN DE LA EXPOSICIÓN TEMPORAL

ENTORNO Y CONTEXTO PREVIO HASTA 1791

ANTECEDENTES

Con el establecimiento del virreinato español en el Perú, la Metrópoli instauró un monopolio comercial de acuerdo al cual ella era la única que podía comercializar con sus colonias americanas, impidiendo así que otros ingresaran a sus dominios.

Los puertos que estaban autorizados a embarcar y desembarcar mercaderías desde España eran Cádiz y Sevilla y en lo que respecta a América encontramos a Veracruz en México y Portobello en Panamá. Desde este último sitio eran traídas las mercaderías al virreinato del Perú, las cuales arribaban al puerto del Callao, espacio desde donde se distribuían hacia los actuales países de Argentina, Chile, Ecuador, Bolivia.

De allí la importancia del Callao, no solo como primer puerto del Virreinato del Perú, sino también como espacio de comercialización a nivel de la costa del Pacífico sudamericano.



Mapa geográfico que comprende toda la América Meridional. 1777. Museo Naval de Madrid.

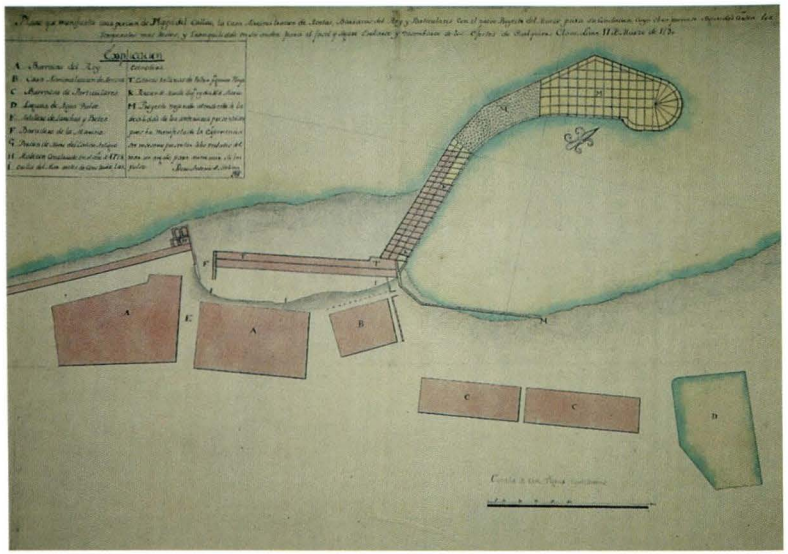
Mapa geográfico que comprende toda la América Meridional, 1777. Museo Naval de Madrid

INICIO

El panorama cambiaría en el siglo XVIII, con la llegada de los borbones al poder, puesto que Carlos III de España, promulgó el 12 de octubre de 1778, el "Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España a Indias" el cual permitió el libre cambio comercial entre España e Hispanoamérica.

Esta nueva política atrajo a otros paises que buscaron colocar sus mercancías en las colonias españolas, razón por la que se desató el contrabando, debido a ello se crearon Capitanías con la finalidad de contrarrestar este mal.

De allí la importancia del Callao, no solo como primer puerto del Virreinato del Perú, sino también como espacio de comercialización a nivel de la costa del Pacífico sudamericano.



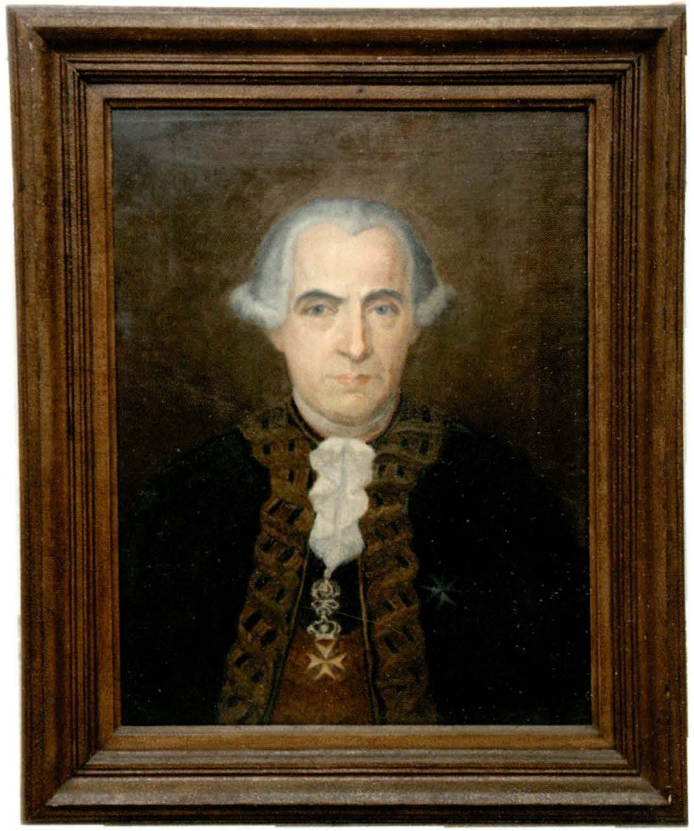
"Plano que manifiesta una proporción de playa del Callao. La casa de Administración de Rentas..." Elaborado por Pedro Antonio de Molina. Lima 17 de Marzo de 1790.
Servicio Geográfico del Ejército (España)
Nótese que no existe la capitanía de Puerto del Callao.

CREACIÓN Y ETAPA VIRREINAL, 1791 - 1824

La primera capitanía en establecerse en la región fue la del Puerto del Callao, el 1° de noviembre de 1791, durante el gobierno del virrey Francisco Gil de Taboada Lemos y Villamarín.

Inicialmente la Capitanía de Puerto del Callao tenía bajo su jurisdicción toda la costa que iba desde el actual Panamá hasta el extremo Sur del continente.

Posteriormente, para mejorar la administración fueron creadas las Capitanías del puerto de Valparaiso en 1798 y las Capitanías de Guayaquil y Concepción en 1802.



Nombre de la Pieza:	Francisco Gil de Taboada,Lemus y Villamarín (XXXV Virrey del Perú)
Técnica	Óleo sobre lienzo
Autor	Anónimo
Medidas	69 x 86 cm.
Colección	Museo Naval del Perú
No de catálogo	9935007290005

"1° de Noviembre de 1791.

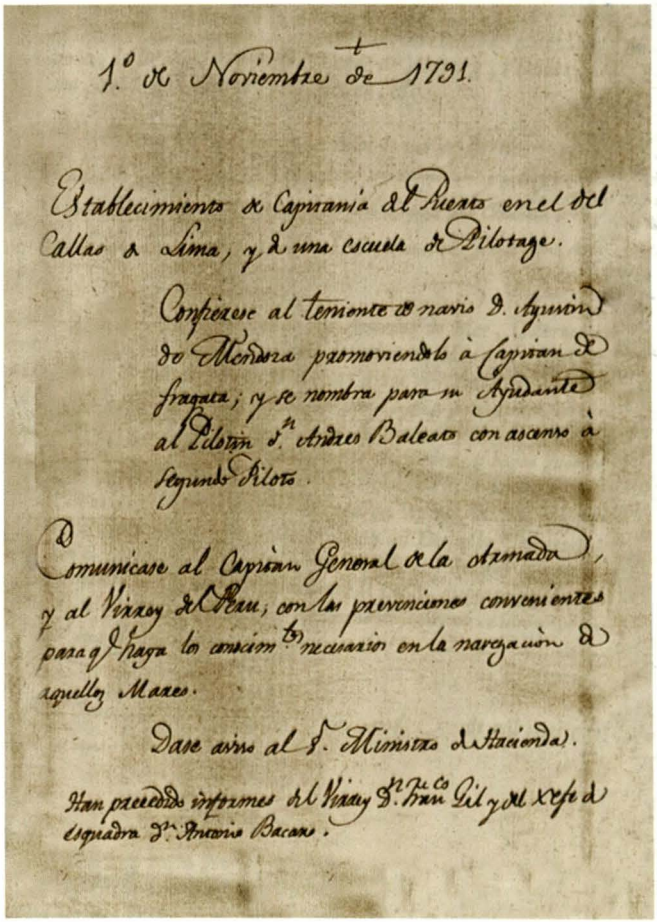
Establecimiento de Capitanía del Puerto en el del Callao de Lima, y de una Escuela de Pilotage

Confierese al Teniente de navio D. Agustin de Mendoza promoviéndolo a Capitan dde fragata; y se nombra para su Ayudante al Pilotin D Andres Baleato con ascenso a Segundo Piloto

Comunicar al Capitan General de la Armada y al Virrey del Peru, con las prevenciones convenientes para que haya los conocimientos necesarios en la navegación de aquellos Mares.

Dase aviso al Sr. Ministro de Hacienda. Han precedido informes del Virrey D. Francisco Gil y del Xeje de Escuadra D. Antonio Bacaro."

Y. El Rey. S.


1.° de Noviembre de 1791.

Establecimiento de Capitanía del Puerto en el del Callao de Lima, y de una escuela de Pilotage.

Confiérese al teniente de navío D. Agustín de Mendoza promoviéndole á Capitan de fragata; y se nombra para su Ayudante al Pilotín D. Andres Baleato con ascenso á Segundo Piloto.

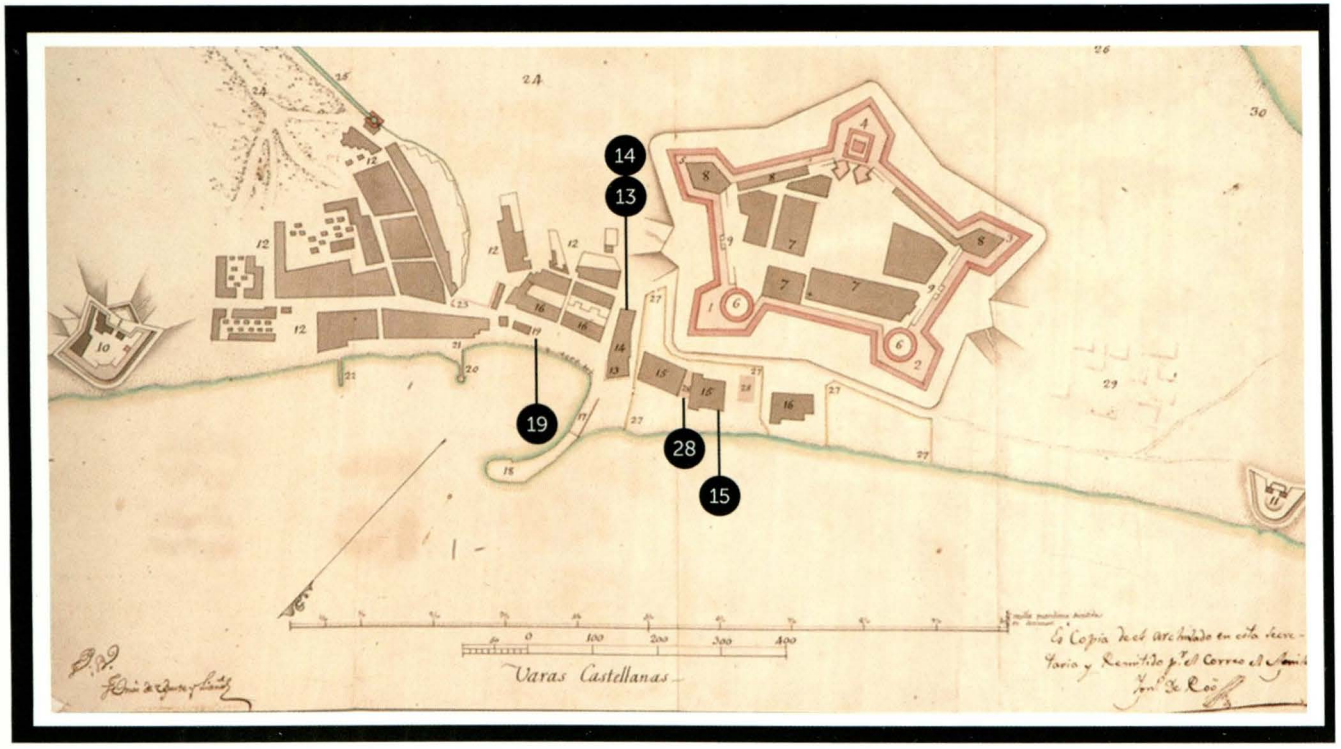
Comunícase al Capitan General de la Armada, y al Virrey del Perú, con las prevenciones convenientes para q haya los conocim.tos necesarios en la navegación de aquellos Mares.

Dase aviso al S. Ministro de Hacienda.

Han precedido informes del Virrey D. Fran.co Gil y del Xefe de Esquadra D. Antonio Bacaro.

Copia facsimilar de la Orden de Establecimiento de la Capitanía de Puerto del Callao y de una Escuela de Pilotaje. (Antecesora de la Escuela Naval del Perú).

PLANO DE LA PLAZA, FUERTES Y POBLACIÓN DEL CALLAO



En el plano del Brigadier Tomás de Ugarte y Liaño de finales del siglo XIX, se aprecia la ubicación de la Capitanía de Puerto del Callao.

15. Barracas del Rey pertenecientes a la Marina.

19. Casa del Capitán del Puerto.

28. Tinglados para construir Lanchas pertenecientes a la Marina.

13-14. Almacén de Administración y Casa de Resguardo.



Nombre de la Pieza	**Bergantín "El Peruano"**
Técnica	Modelo a escala
Autor	José Antonio Bedoya Hart-Terré
Colección	Museo Naval del Perú
No de catálogo	S/N

Descripción

El bergantín *El Peruano* y su gemelo el *El Limeño* fueron las primeras unidades construidas por encargo y con fondos del Virreinato del Perú para ser destinadas como guardacostas. El "Peruano" arribó al Callao en febrero de 1795, comandada por el entonces Teniente de Navío José Pascual de Vivero. Prestó servicios por más de veinte años.



Nombre de la Pieza	**Busto de José Pascual de Vivero**
Técnica	
Autor	Anónimo
Medidas	58 x 77 cm.
Colección	Museo Naval del Perú
No de catálogo	S/N

Descripción

El Capitán de Navío José Pascual de Vivero nació en Sevilla-España el 25 de mayo de 1762. Ingresó a la Real Armada en 1778. Trajo al virreinato el primer buque guardacosta (*El Peruano*) construido exclusivamente para el Perú.

Fue Capitán interino de Puerto del Callao en 1801-1802. Optó por la causa patriota, siendo, en 1823 nombrado Comandante General de Marina. Falleció en 1833 ostentando el grado de Vicealmirante.



Los diversos grabados y pinturas de los viajeros extranjeros que pasaron y/o estuvieron largas temporadas en el Callao, dejaron para la posteridad las siluetas y contornos de nuestro primer puerto.

Ejemplo de lo dicho es esta obra titulada "Vista de Lima desde el mar, cerca al Callao". *Travels in South America during the years 1819-1820-1821* de Alexander Caldcleugh. Londres: John Murray. (Fuente: New York Public Library)



El Callao visto desde el cabezo del muelle, 1848.
Four years in the Pacific (...)
Fred Walpole

Organización.- El Departamento Marítimo del Callao se dividía en tres secciones: Mayoría de Ordenes, Capitanías, y Tercios Navales.
Los Tercios Navales conformados por la denominada Gentes de Mar (pescadores, fileteros, playeros entre otros).
El Tercio debía estar bajo la autoridad de un jefe del Cuerpo General de la armada, quien también desempeñaba el cargo de Capitán de Puerto.

"Los Capitanes de Puerto desempeñaban un doble papel. Uno de ellos era de carácter militar especialmente en relación con las milicias navales. El otro papel se derivaba de que los Capitanes de Puerto eran las autoridades que asumían el gobierno económico y civil de los puertos con respecto a los navíos mercantes".

Fernando Romero Pintado

PRIMEROS CIEN AÑOS REPUBLICANOS, 1824-1924



Nombre de la Pieza	**Escultura Pescadores**
Técnica	
Autor	Waagen
Medidas	44x 80 cm.
Colección	Museo Naval del Perú
No de catálogo	S/N

Descripción

La relación que existe entre la Capitanía de Puerto del Callao y las diversas gentes de mar ha sido una constante desde sus inicios.

De hecho, la capitanía tuvo como una de sus funciones el control y registro de las diversas gentes de mar, cuyo gremio más amplio lo conformó el de los pescadores.



Mapa del Perú del Atlas de Mariano Felipe Paz Soldán, 1865.

CAPITANÍAS

En 1847 existían 6 puertos mayores y 12 puertos menores.

Las Capitanías eran:

1. Paita
2. Lambayeque
3. Pacasmayo
4. Huanchaco
5. Huacho
6. Callao
7. Pisco
8. Islay
9. Ilo
10. Arica
11. Iquique

En este año se dispuso que "A todas las embarcaciones del arsenal y capitanías de puerto, se les montara un cañón, obus, carronada u otra pieza de artillería... A toda gente de mar del arsenal o la de las capitanías de puerto, resguardos, y a los cabos de matrícula, se les armará de canana, espada, pistola y cuchillo de abordaje... Se suprimen los ayudantes de las capitanías de puerto, a excepción de la del Callao, Paita y Arica (...)".

REGLAMENTO DE CAPITANÍAS DE 1862

Debido al incremento del dinamismo del comercio que el Perú experimentó a partir de la segunda mitad del siglo XIX, se buscó normar la administración de las Capitanías de Puerto.

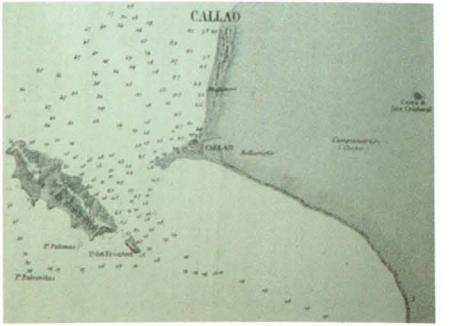


1° "El cargo del capitán del puerto, es el buen amarradero de las embarcaciones, su orden en la bahía a fin de que sea fácil el tráfico por ella y se acelere la carga, descarga y demás operaciones y relativamente a la policía en general y a la seguridad del puerto, su limpieza y conocimiento cabal, la dirección de entradas y salidas y todas las maniobras que se verifique en él".



126° "Todo Capitán, un día antes de dar a la vela, avisará en la Capitanía de Puerto estar listo para verificarlo".

A continuación se mostrarán algunos artículos representativos de dicho reglamento, lo que nos permitirá conocer las funciones y obligaciones de la Autoridad Marítima en el siglo decimonónico.



2° "Examinará la sonda o braceaje, no solo de los bajos, sino de todo el puerto, la extensión de aquellos, las marcas conocidas de cada uno para la seguridad de su resguardo en entrada y salida (...).


COMPILACION

DE LAS LEYES

EXPEDIDAS

DESDE EL AÑO DE 1821,

EN LO RELATIVO AL SERVICIO DE LAS CAPITANIAS DE LOS PUERTOS Y DE LAS MATRICULAS, Ó SEA, GUIA DEL COMERCIANTE Y DEL BARQUERO, EN CUANTO Á LAS LEYES DE LA MARINA MERCANTE,

POR

J. Toribio Flores

11° "El Capitán de Puerto debe tener las Ordenanzas y estudiarlas para proceder conforme a su tenor en todos los asuntos (...)".



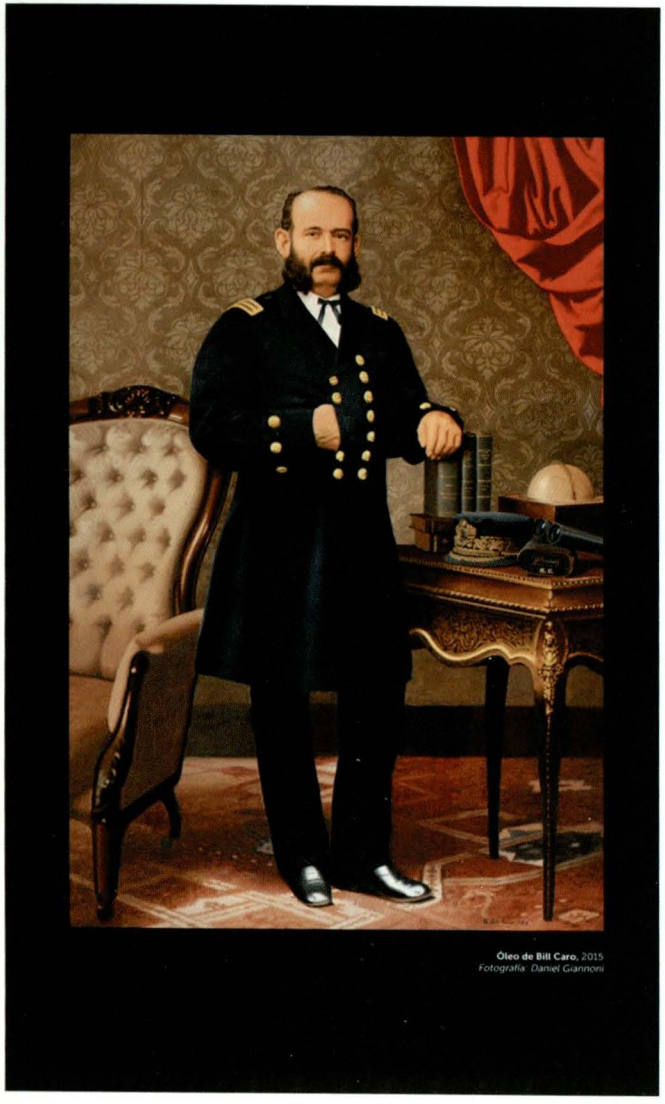
Nombre de la Pieza	**Cañonera "Pilcomayo"**
Técnica	Modelo a escala
Autor	José Antonio Bedoya Hart-Terré
Colección	Museo Naval del Perú
No de catálogo	S/N

Descripción

Buque de guerra construido en el Astillero "Money Wigram e Hijo", Blackwoold (Londres) año 1874, bajo la dirección del Capitán de Navío Manuel Ferreyros. Casco de madera, clavado y forrado en cobre y reforzado con curvas diagonales de fierro galvanizado.

Sus dimensiones:

Eslora	: 175 pies
Manga	: 24.4 pies
Puntal	: 14.6 pies
Tonelaje	: 600 tons.
Propulsión	: Máquina 180 H.P.
Velocidad	: 11 nudos
Armamento	: 2 cañones "Armstrong" 70 lbs. 4 cañones 40 lbs.



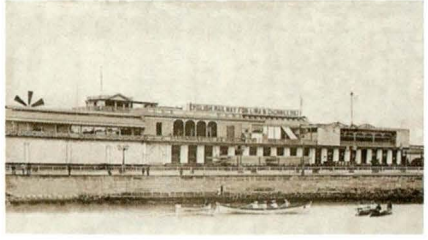
Óleo de Bill Caro, 2015
Fotografía: Daniel Giannoni



A la izquierda la sede de la Comandancia de la Escuadra, Mayoría de Órdenes, Capitanía del Puerto del Callao, entre otras (actual Museo Naval del Perú). 1908
Fuente: "El Callao que se nos fue"



Plaza Grau del Callao
1908



Estación del ferrocarril inglés.
actual capitanía del puerto del Callao



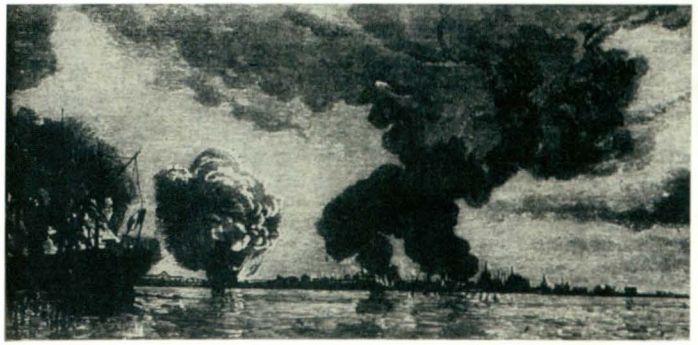
Estación del ferrocarril Eléctrico
Callao

"La capitanía del Callao, perteneciente al puerto principal y de más movimiento, hago presente que es la peor situada por su alejamiento de la playa y por tener interceptada completamente la vista al mar por las estaciones de los ferrocarriles y por las obras del Muelle Dársena. La traslación, pues, de dicha oficina a un lugar apropiado, mejorará notablemente el servicio de policía del puerto, que cada día se hace más difícil (...)".

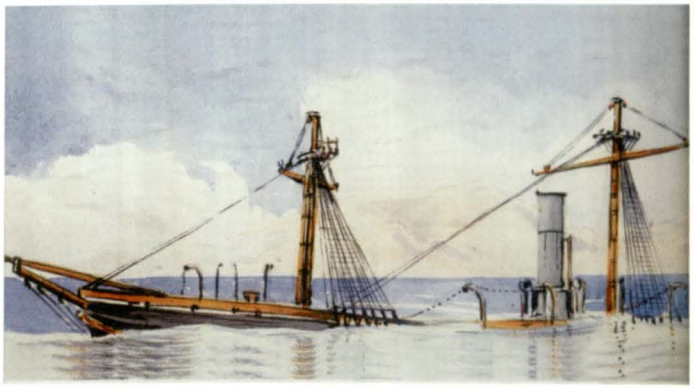
Capitán de Navío Miguel Grau Seminario
Comandante General de Marina
2 de enero de 1878



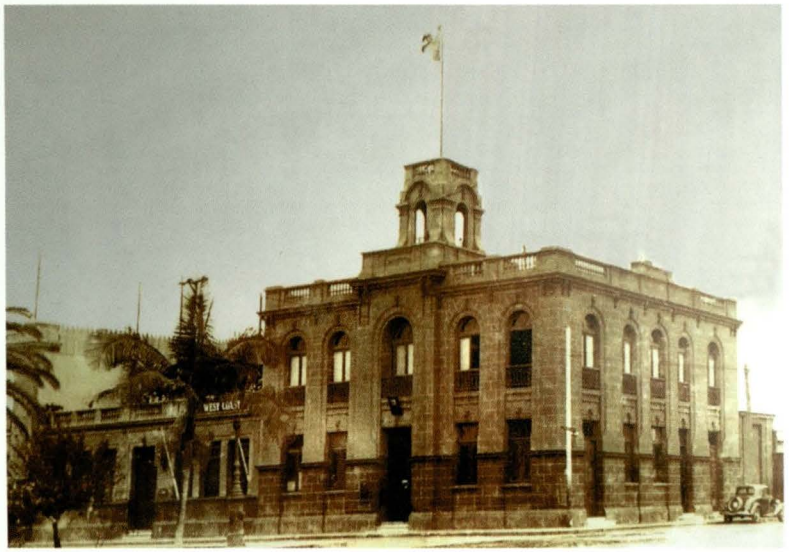
Enterado de la derrota en Miraflores, el capitán de puerto del Callao capitán de navío Luis Germán Astete Fernández de Paredes (Lima 28/5/1832-Huamachuco 10/7/1883), ordenó la destrucción y hundimiento de las naves peruanas: la Corbeta *Unión*, el pontón *Atahualpa*, los buque- escuelas *Apurímac, Meteoro* y *Marañón* y los transportes *Rímac, Chalaco, Oroya, Talismán* y *Limeña*, "cumpliendo a cabalidad la orden, a la vez que bajo la dirección del capitán de navío Manuel Villavicencio eran volados lols fuertes y cañones". (Rosendo Melo).



Grabado que representa la autodestrucción del remanente de la escuadra peruana en el Callao. 16 enero de 1881. Reproducida de Celia Wu Brading. *Testimonios británicos de la ocupación chilena de Lima.* Editorial Milla Batres, 1986).



El palo de la *Unión*. La corbeta se hunde en aguas poco profundas, su proa y mástiles principales se pueden ver aún en pie. Acuarela. (Reproducida de: Rudolph de Lisle. *The Royal Navy & the Peruvian – Chilean war 1879- 1881*: Rudolph de Lisle´s diaries & watercolurs. S. Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2008). En CARVAJAL PAREJA, Melitón. *Historia Marítima del Perú. La República 1879 a 1883.* Tomo XI, Volumen 3. Lima: Instituto de Estudios Histórico – Marítimo del Perú, 2013, p. 766.



Capitanía de Puerto del Callao, durante el segundo cuarto del siglo XX.



Capitanía de Puerto del Callao, 1987.

La capitanía de puerto del Callao, es el cimiento sobre el cual se ejerce la autoridad marítima en el espacio acuático peruano. Con el paso de los años la aparición de una nueva organización legalmente constituida como Autoridad Marítima, así como la asignación de unidades navales y sistemas de vigilancia marítima; han permitido a la "Organización" cumplir con sus funciones de velar por la seguridad de la vida humana, proteger el medio ambiente y combatir las actividades ilícitas, todo esto en el ámbito acuático.

LA DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS Y LA CAPITANÍA DE PUERTO DEL CALLAO HASTA NUESTROS DIAS.

PROYECCIÓN Y CAPACIDADES, 1924-2016



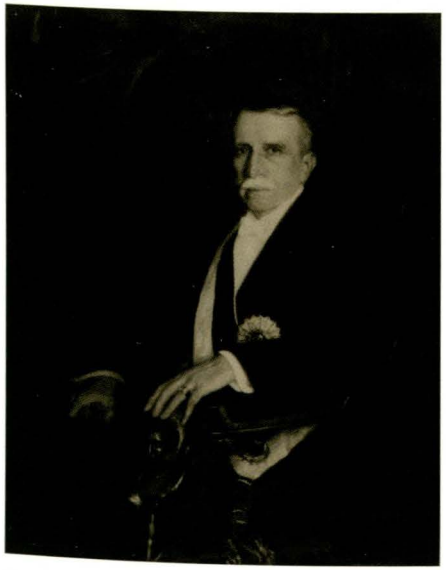
Nombre de la Pieza	**Guardiamarina** **Emilio San Martín Peña**
Técnica	Óleo sobre lienzo
Autor	Anónimo
Medidas	73 x 90 cm.
Colección	Museo Naval del Perú
No de catálogo	9935007290070

Descripción

Nació el 23 de enero 1861 en Moyobamba. Quince años después ingresa como alumno de la Escuela Preparatoria y en 1879 se embarca como aspirante de Marina en el monitor fluvial *Atahualpa*. Guardiamarina en 1880 integra la dotación de la lancha *Independencia*. El 25 de mayo de 1880 muere este héroe naval enfrentado a las chilenas *Guacolda* y *Janequeo*, durante el bloqueo del Callao lográndose abatir la última. Con San Martín muere también el practicante de medicina Manuel Ugarte y Moscoso (1851-1880), comandaba la *Independencia* el Teniente primero José Gálvez Moreno (1850-1894) quien quedó gravemente herido en la heroica acción naval de las Fuerzas Sutiles.

PRINCIPIO DE LA MODERNIDAD

El 5 de agosto de 1919 se consideró dentro de la nueva organización de la Marina a la Dirección de Capitanías, la misma que estuvo conformada por las siguientes divisiones: Capitanías, Marina Mercante e Industrias Marítimas.



Presidente del Perú Augusto B. Leguía

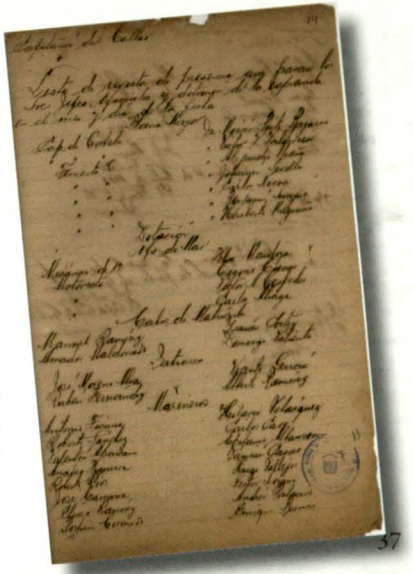


Contralmirante Juan Ontaneda, primer Ministro de Marina.



Contralmirante Federico Díaz Dulanto.

En 1924, Capitanías fue absorbida dentro de la Dirección de Personal. Sin embargo, el 19 de octubre de 1931, el ministro de Marina y de Aviación, Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto firmaba el Decreto de creación de la Dirección de Capitanías, la cual tuvo a su cargo lo referente a la Marina Mercante, Industrias Marítimas y Pesquería, teniendo subordinadas todas las capitanías. El Capitán de Puerto del Callao fue nombrado el Director de la misma.



Lista y revista de la Capitanía de Puerto del Callao del 11 de julio de 1919. Capitán de Puerto, Capitán de Corbeta Moisés Pinto-Bazurco.

PRIMERA PATRULLERA CONSTRUIDA EN EL SIMA

Hito histórico que amalgama a la autoridad marítima con la construcción naval nacional, se dio en abril de 1976, cuando se afirmó el pabellón nacional en la patrullera guardacostas B.A.P. *Río Cañete*, primera unidad diseñada y construida íntegramente en los astilleros del Servicio Industrial de la Marina-Callao. La ceremonia fue presidida por el Ministro de Marina Vicealmirante Jorge Parodi Galliani.



"Con patriotismo y energía, nuestra Escuadra cuida celosamente cada milla de nuestro mar territorial" declara el Ministro de Marina durante la ceremonia de afirmación del Pabellón en el B.A.P. "RIO CAÑETE".

Primera Patrullera de Diseño Peruano

En solemne ceremonia se afirmó el pabellón nacional en el asta de popa de la Patrullera Guardacosta B.A.P. "RIO CAÑETE", primera unidad diseñada y construída íntegramente en los astilleros del Servicio Industrial de la Marina-Callao (SIMAC) para incrementar la custodia de nuestra soberanía marítima, que lleva a cabo celosamente la Marina de Guerra del Perú, como una de las tareas de su misión tutelar.

El acto tuvo lugar en el muelle antedique de la Base Naval del Callao.

Presidió la ceremonia el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vice Almirante A.P. Jorge Parodi Galliani, quien pronunció un emotivo discurso, momentos después de haberse izado la enseña patria en la nueva unidad de nuestra Marina.

Luego de expresar su más sincera felicitación a todos los que en una u otra forma, han permitido la culminación de esta nueva obra que prestigia a la industria naviera del país el Titular de la Cartera de Marina dijo: "Más aún, la Marina de Guerra del Perú, cuyo nacimiento institucional se confunde con el de la República y que comparte activamente la responsabilidad de la conducción del Estado, entiende también su servicio al país como un compromiso permanente con el Perú de ayer, de hoy y de siempre. Y por lo tanto, en el ejercicio de la misión tutelar que le incumbe como uno de los Institutos Armados no trepidará, de ningún modo ni en ninguna circunstancia, en defender hasta las últimas consecuencias, los sagrados intereses nacionales, tanto en el frente interno como en el externo, así como en salvaguardar los bienes y valores que conforman nuestro patrimonio material y espiritual, con el mismo patriotismo y energía con que nuestra Escuadra cuida celosamente cada milla de nuestro mar territorial".

La Patrullera Guardacosta B.A.P. "RIO CAÑETE", es la primera de una serie de seis unidades que se construirán en el SIMAC.

El lanzamiento de su casco fue realizado el 8 de Octubre de 1974.

Con el esfuerzo y capacidad de los especialistas peruanos, el Perú ha ingresado a la era de la construcción de sus propios buques de guerra, con la finalidad de salvaguardar la extensa región de las 200 millas marítimas, considerada como fuente presente y futura del sustento y progreso de un pueblo que hoy exige respeto y reafirma con dignidad su posición soberana.



DIRECCION DE INFORMACION DE LA MARINA

EL MONITOR

ORGANO INFORMATIVO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

Año 1 — Lima, Abril de 1976 — No. 2

Primera Patrullera de Diseño Peruano
B.A.P. "RIO CAÑETE"

–Ministro de Marina Preside y Clausura Ceremonia por el Día de la Artillería del Ejército. Pág. 3
–Jefes Navales de Venezuela y EE.UU. de N.A. visitan el País. Pág. 4
–Entrevista al Jefe de la ONIT Pág. 5
–Homenaje a la Primera Dotación del B.A.P. "2 DE MAYO" Pág. 7
–Los Subordinados de Grau Pág. 14-15

CUSTODIANDO NUEVOS ESPACIOS MARÍTIMOS



Óleo que representa simbólicamente el ingreso a la nueva zona del dominio marítimo peruano donde se ejerce la autoridad marítima y se estudia su potencial hidrobiológico. (Artista: Alan O´Mill).



Patrullera Marítima BAP. *Ferré*, comisionada en julio del 2016.

Mediante el D.L. 438-1987 de fecha 27 de setiembre de 1987 se estableció que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), sea la Autoridad Marítima Nacional. Sus funciones se basan fundamentalmente en "velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, la protección del medio ambiente acuático, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción" (D.L. 1147-2012 de fecha 10 de diciembre 2012, Art. 1°).

Luego del Fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya de fecha 27 de enero del 2014, la Patrullera Oceánica BAP. *Guardiamarina San Martín*, la Patrullera Marítima BAP *Rio Huarmey*, ejercieron acciones de autoridad marítima en la nueva jurisdicción del dominio marítimo peruano. El buque de investigación científica *José Olaya*, comenzó a determinar el potencial pesquero de la nueva zona del mar peruano.



DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS

"Mas Allá del Poder Naval"

Av. Insurgentes s/n (Cdra. 36 Av. La Marina)

La Perla, Callao

Télf.: 2078900 anexo 2334

www.marina.mil.pe